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

RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI 397-VI-FIS-RGV-2022-08-R00 – VOLUME ÚNICO

JUNHO/2022

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSCERRADOS - ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SUPERINTENDÊNCIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES – SUPARC

RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI397-VI-FIS-RGV-2022-08-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

Junho/2022

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSCERRADOS – ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

RESUMO

RESUMO:

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

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

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

SUMÁRIO

SUMÁRIO

1. MAPAS DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO 13
2. FUNÇÕES GERENCIAIS 17
2.1 Dados Contratuais 17
2.2 Caracterização do Sistema Rodoviário 19
2.3 Papel do Verificador Independente 22
2.4 Atribuições do VI 23
2.5 Estrutura Organizacional 25
2.6 Cronograma e Medições 28
2.7 Indicadores de desempenho 30
2.7.1 Trechos Pavimentados 30
2.7.2 Trechos Não Pavimentados 31
3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS 34
3.1 Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos 34
3.1.1 Vistorias Realizadas 35
3.1.2 Software para acompanhamento da concessão 36
3.1.3 Execução de obra na PI-262 (Estrada Palestina) – Trecho 03 – Segmento Homogêneo 08 37
3.1.4 Análise de solução para o Sistema de detecção de altura 40
3.1.5 Análise do Projeto Executivo - Segmento 03 43
3.1.6 Desapropriação de área necessária para implantação da Praça de Pedágio P4. 44
3.1.7 Análise do BSO/SAU Provisório 45
3.1.8 Análise do Projeto Executivo – Segmento Homogêneo 07 45
3.1.9 Demonstrações e Projeções Financeiras 45
3.2 Documentação Expedida/Recebida 47

3.3 Aspectos Sociais - Contexto Socioeconômico da Região e Metodologias para estudos de Externalidades 51
4. VISTORIA TÉCNICA 53
4.1 Trecho 01 58
4.1.1 Segmento Homogêneo 01 60
4.1.2 Segmento Homogêneo 02 66
4.1.3 Segmento Homogêneo 03 72
4.2 Trecho 02 76
4.2.1 Segmento Homogêneo 04 79
4.2.2 Segmento Homogêneo 05 81
4.2.3 Segmento Homogêneo 06 85
4.2.4 Segmento Homogêneo 07 88
4.3 Trecho 03 92
4.3.1 Segmento Homogêneo 08 94
4.4 Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 20/06/2022 e 22/06/2022 99
5. INDICADORES DE DESEMPENHO 125
6. METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES 127
7. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA 129
8. CONTROLE DE PENDÊNCIAS 131
8.1 Posicionamento do CMOG referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal 132
8.2 Análise da documentação relativa à obra de Readequação de traçado no km 33,65 da rodovia PI-262 134
8.3 Nova proposta de Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura 134
8.4 Análise do dimensionamento da rota de veículos operacionais e localização do BSO/SAU 135

8.5 Pedido de Reequilíbrio por atraso na análise da RFB para enquadramento do REIDI 136
8.6 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P1 137
8.7 Sinalização da pista AVI 138
8.8 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03 138
8.9 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P4 139
8.10 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 07 140
8.11 Análise do BSO/SAU Provisório 140
8.12 Proteção de Reservas Legais 141
8.13 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Torre de Comunicação 11 141
8.14 Análise do Projeto de recuperação do Pavimento e sinalização dos trechos Pavimentados 141
8.15 Renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão 142
8.16 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P02 142
8.17 Locais de instalação dos equipamentos de sensoriamento de veículos 143
8.18 Decreto de Utilidade Pública - Desapropriação Praça de Pedágio P03 143
9. ANEXOS 146
9.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas 146
9.2 Anexo 2 – DVD 189
10. TERMO DE ENCERRAMENTO 191

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de situação da concessão 13
Figura 2 - Imagem de satélite - Estado do Piauí - Concessão PI-397 / PI-262 14
Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03 15
Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar 26
Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas 29
Figura 10 - Precipitação chuvosa diária no mês de junho/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326) 54
Figura 11 - Precipitação chuvosa diária no mês de maio/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326) 54
Figura 12 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326) 54
Figura 13 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - junho de 2022 56
Figura 14 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - maio de 2022 57
Figura 15 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 1 59
Figura 16 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01 60
Figura 17 – Crescimento de vegetação nas trincas no acostamento – SH-01 61
Figura 18 – Início de formação de Buracos no pavimento – SH-01 61
Figura 19 - Ponto com desgaste no pavimento – SH-01 61
Figura 20 - Ponto com desgaste no pavimento – SH-01 61
Figura 21 - Sinalização no Km 63,60 no SH 01 (maio/22) 62
Figura 22 - Sinalização no SH 01 (maio/22) 62
Figura 23 - Sinalização no Km 63,60 no SH 01 (maio/22) 62
Figura 24 - Sinalização no SH 01 (maio/22) 62
Figura 25 - Sinalização Vertical Informativa - SH-01 62
Figura 26 - Drenagem desobstruída após serviço de roçada (maio/22) – SH-01 63
Figura 27 - Drenagem desobstruída após serviço de roçada (junho/22) – SH-01 63
Figura 28 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01 64
Figura 29 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01 64
Figura 30 – Terrapleno em boas condições – SH-01 64
Figura 31 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – junho/22 65
Figura 32 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – junho/22 65
Figura 33 - Blocos de rocha no limite da faixa de domínio – SH-01 65
Figura 34 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P1 66
Figura 35 - Desnível entre faixas contíguas no SH-02 67
Figura 36 - Faixa de rolamento e acostamento em bom estado - SH-02 67
Figura 37 - Faixa de rolamento com início de trincas longitudinais 68

Figura 38 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-02 68
Figura 39 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-02 68
Figura 40 – Sinalização em tangente no SH-02 (maio/22) 69
Figura 41 – Sinalização em curva no SH 02 (maio/22) 69
Figura 42 – Sinalização em tangente no SH-02 (junho/22) 69
Figura 43 – Sinalização em curva no SH 02 (junho/22) 69
Figura 44 - Sinalização horizontal incompleta no trecho com desnível entre faixas - SH-02 69
Figura 45 – Talude de aterro com revestimento vegetal – SH-02 70
Figura 46 – Talude de aterro com revestimento vegetal – SH-02 70
Figura 47 – Bordos da rodovia com vegetação baixa – SH-02 71
Figura 48 – Bordos da rodovia com vegetação baixa – SH-02 71
Figura 49 – Bordos da rodovia com vegetação acima da altura regulamentada – SH-02 71
Figura 50 – Equipe realizando serviços de capina e roçada – SH-02 71
Figura 51 – Revestimento existente nos dois primeiros terços do SH-03 73
Figura 52 – Revestimento existente no último terço do SH-03 73
Figura 53 – Pista de rolamento com revestimento e presença de buracos – SH-03 73
Figura 54 – Pista de rolamento com revestimento – SH-03 73
Figura 55 – Talude de aterro com bom aspecto – SH-03 74
Figura 56 – Talude de aterro com revestimento vegetal – SH-03 74
Figura 57 – Ala de bueiro necessitando de reparos – SH-03 74
Figura 58 – Admissão do bueiro necessitando de limpeza 74
Figura 59 - Sinalização vertical informativa no SH-03 75
Figura 60 - Vegetação lateral elevada - SH 03 76
Figura 61 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2 78
Figura 62 – Eixo da rodovia com elevação inferior ao bordo direito – SH-04 79
Figura 63 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos – SH-04 79
Figura 64 - Desgaste na pista de rolamento - SH-04 80
Figura 65 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04 81
Figura 66 - Leito estradal no Segmento 05 – junho/22 82
Figura 67 - Leito estradal no Segmento 05 – maio/22 82
Figura 68 – Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05 83
Figura 69 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05 83
Figura 70 - Bordos da rodovia em elevação superior ao eixo - SH-05 83
Figura 71 - Vegetação no segmento 05 84
Figura 72 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P3 84
Figura 73 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06 86
Figura 74 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06 86
Figura 75 – Ponto com material solto – SH-06 86

Figura 76 – Ponto com material solto – SH-06 86
Figura 77 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos - SH-06 87
Figura 78 - Placa indicativa de "Não ultrapasse" - SH-06 87
Figura 79 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-07 88
Figura 80 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-07 88
Figura 81 – Ponto com material solto – SH-07 89
Figura 82 – Ponto com material solto – SH-07 89
Figura 83 – Valeta de drenagem – SH-07 89
Figura 84 – Poço de drenagem no SH-07 89
Figura 85 – Erosão no SH-07 – maio/22 90
Figura 86 – Erosão no SH-07 – maio/22 90
Figura 87 – Pontos de erosão reparados – SH-07 – junho/22 90
Figura 88 – Pontos de erosão reparados – SH-07 – junho/22 90
Figura 89 - Faixa de domínio limpa - SH 07 91
Figura 90 – Faixa de domínio limpa - SH 07 91
Figura 91 - Vegetação alta no bordo direito - SH 07 91
Figura 92 – Vegetação alta nos dois bordos – SH 07 91
Figura 93 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3 93
Figura 94 - Buraco no acostamento - SH-08 94
Figura 95 – Buraco no acostamento - SH-08 94
Figura 96 – Acostamento danificado - SH-08 95
Figura 97 – Acostamento danificado - SH-08 95
Figura 98 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra - SH-08 95
Figura 99 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra - SH-08 95
Figura 100 – Depósito de materiais sem compactação – SH-08 96
Figura 101 – Depósito de materiais sem compactação – SH-08 96
Figura 102 – Sinalização horizontal em maio/22 – SH-08 96
Figura 103 – Sinalização horizontal em maio/22 – SH-08 96
Figura 104 – Sinalização horizontal em junho/22 – SH-08 97
Figura 105 – Sinalização horizontal em junho/22 – SH-08 97
Figura 108 - Drenagem com necessidade de reparos - SH-08 97
Figura 109 - Drenagem após serviços de reparo - SH-08 97
Figura 110 – Execução do serviço de roçada no SH-08 – jun/22 98
Figura 111 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P4 99

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Informações do Contrato de Concessão *18*
Tabela 2 - Segmentos Homogêneos *20*
Tabela 3 - Localização das praças de pedágio sugeridas pelo PER e pela Concessionária *21*
Tabela 4 - Composição da equipe do Verificador Independente *26*
Tabela 5 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente *28*
Tabela 6 - Indicadores do pavimento para os trechos pavimentados *30*
Tabela 7 - Indicadores de sinalização e elementos de proteção e segurança para os trechos pavimentados *30*
Tabela 8 - Indicadores de drenagem e obras de arte correntes para os trechos pavimentados *31*
Tabela 9 - Indicadores de canteiro central e faixa de domínio para os trechos pavimentados *31*
Tabela 10 - Indicadores de edificações e instalações operacionais para os trechos não pavimentados *31*
Tabela 11 - Indicador de sistemas elétricos e de iluminação para os trechos não pavimentados *32*
Tabela 12 - Indicadores de segmentos em leito natural para os trechos não pavimentados *32*
Tabela 13 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 1/2 ..... *34*
Tabela 14 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 2/2 ..... *35*
Tabela 16 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em junho/22 ..... *48*
Tabela 17 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 1/2 ..... *49*
Tabela 18 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 2/2 ..... *50*
Tabela 21 - Controle de pendências – Parte 1/2 ..... *131*
Tabela 22 - Controle de pendências – Parte 2/2 ..... *132*

MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

1. MAPAS DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

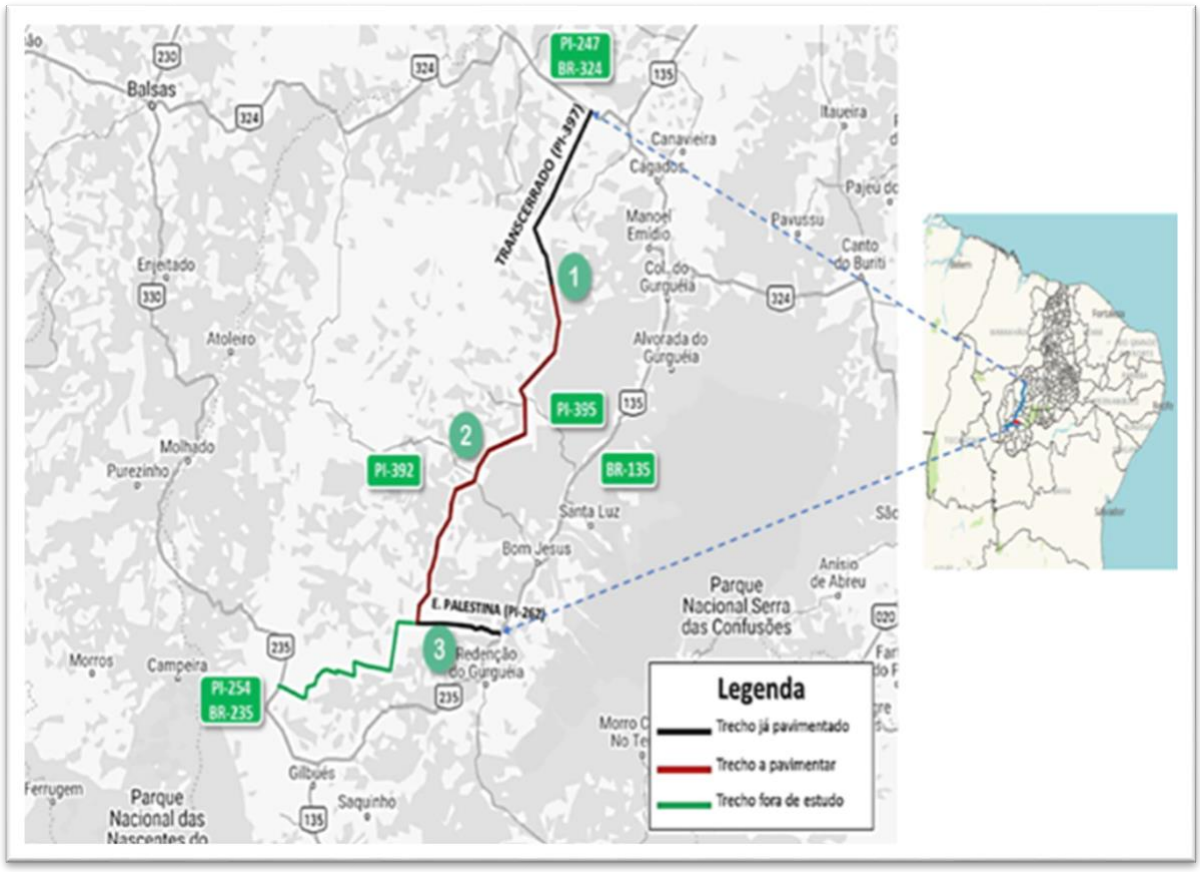


Figura 1 - Mapa de situação da concessão



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

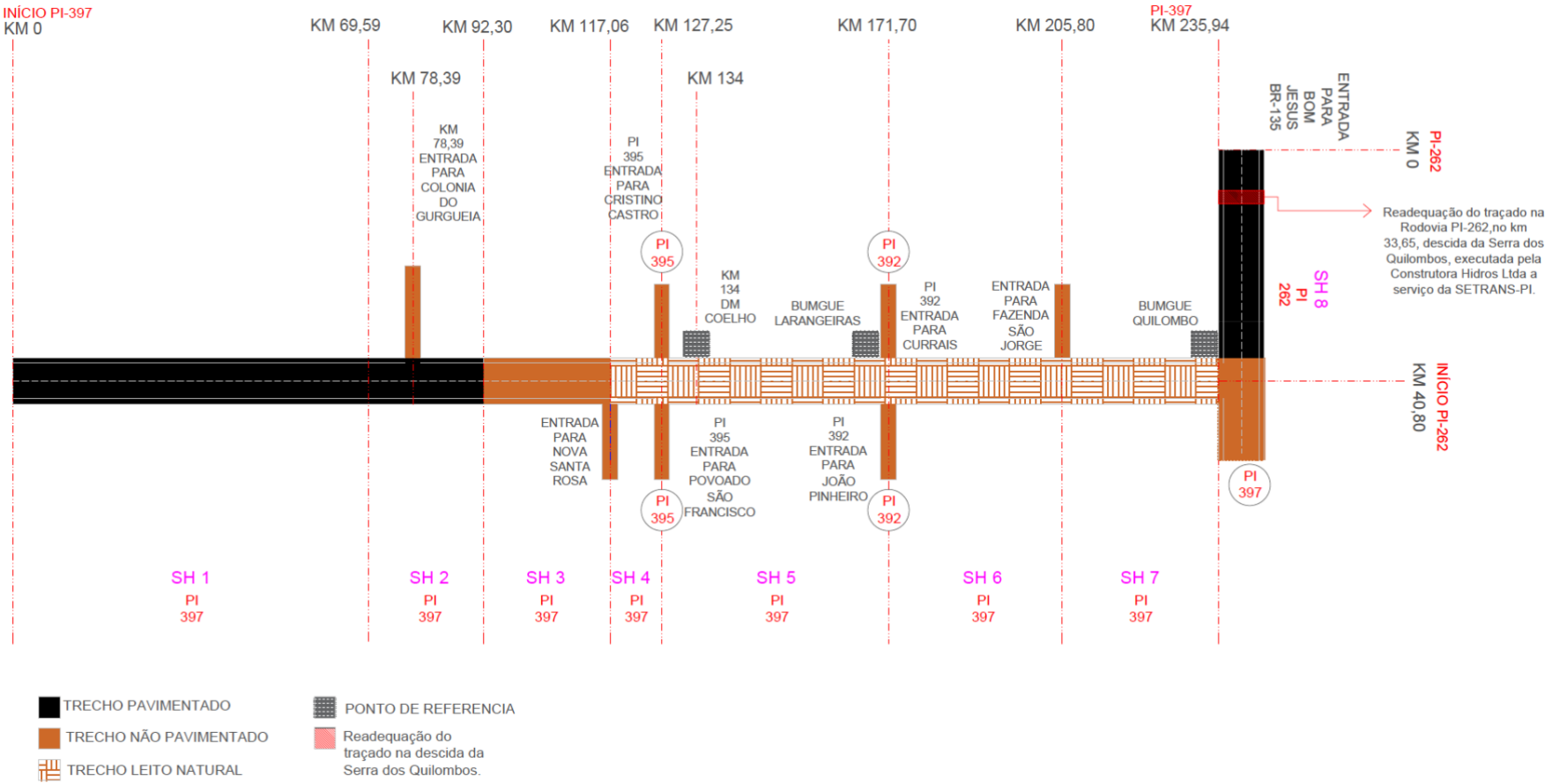


Figura 3 - Diagrama Linear da Concessão PI-397 / PI-262 Trecho 01, Trecho 02 e Trecho 03

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.

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 pavimentadas no prazo máximo de 2 (dois) anos pela Concessionária, a contar da transferência do sistema rodoviário[1], sendo que estes trechos, não pavimentados, só terão seu início da cobrança de pedágio liberada após estarem pavimentados, trazendo com isso melhor trafegabilidade e segurança para os usuários.

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

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

[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.

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

A localização das praças de pedágio, bem como os demais itens, apresentados no Ofício GP/DP/22020901, foram objeto de análise desse Verificador Independente, conforme detalhado nos relatórios anteriores, referente aos meses de fevereiro e março de 2022 e nos ofícios n. 010/2022/VI_PI397 e n. 012/2022/VI_PI397.

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

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

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

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

Passa-se agora à fase de avaliação dos projetos referentes aos Segmentos Homogêneos não pavimentados. A Concessionária apresentou em 19 de maio de 2019, através do Ofício GP/DP/22051902, o projeto executivo das obras de ampliação e melhoramento da rodovia, relativo ao Segmento 03, tendo revisado o projeto de pavimentação após considerações feitas pelo Verificador Independente, através do Ofício Nº 030/2022/VI PI 397.

O projeto revisado do Segmento Homogêneo 03, foi enviado pela Concessionária em 06 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22060602. Esse projeto foi analisado por este Verificador Independente, que emitiu sua manifestação

em 20 de junho de 2022, através do Ofício Nº 033/2022/VI PI 397, que será detalhado ao longo deste relatório.

Também foram enviados pela Concessionária os Projetos Executivos do Segmento 07 e o Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados, respectivamente através das correspondências GP/DP/22060603, de 06 de junho de 2022, e GP/DP/22062201, de 22 de junho de 2022. Esses projetos estão agora sob análise deste Verificador Independente.

2.3 Papel do Verificador Independente

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

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

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

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

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

contrato de concessão nº 003/2021, 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 03/2021 que trata da Repartição de Riscos e Mecanismos de Reequilíbrio Econômico-Financeiro.

2.4 Atribuições do VI

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

- Apoio ao Poder Concedente na transferência do Sistema Rodoviário;
- Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela CONCESSIONÁRIA;

- Análise dos cronogramas físico-financeiros das obras de ampliação e melhorias;
- Desenho dos processos para monitoramento e controle do desempenho da CONCESSIONÁRIA;
- Desenvolvimento dos modelos de relatórios a serem apresentados pela CONCESSIONÁRIA durante o contrato;
- Identificação de sistemas, plataformas e tecnologias para monitoramento dos indicadores de desempenho;
- Desenvolvimento ou aquisição de software para acompanhamento de todos os dados da concessão patrocinada (PPP),
- Manutenção e acompanhamento da evolução do ferramental desenvolvido ao longo do contrato para fins de monitoramento;
- Desenvolvimento de manuais de uso e apostilas técnicas;
- Criação de painel de controle para gestão de indicadores;
- Monitoramento dos indicadores definidos no PER;
- Levantamento de campo no mínimo 2 (duas) vezes ao ano dos indicadores: IRI, trilha de roda, retro refletância de sinalização horizontal e vertical, área trincada no pavimento, drenagem subterrânea e todos os outros indicadores previstos nesse PER;
- Mensalmente serão avaliados em campo os indicadores de buracos e 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:



Figura 4 - Estrutura Organizacional Principal do consórcio de apoio complementar

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

Tabela 4 - Composição da equipe do Verificador Independente

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
Isadora Chansky Cohen	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-SP	325403-SP

Luísa Almeida Dubourcq Santana	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-PE	35162-PE
Eduardo Medina Schutt	Administrador Público	Consultor em Gestão		
Érika Paim Pimenta Guerra	Administradora	Apoio Técnico	CRA-MT	MT-07405
Dhrielly D'Anka Dladmylla Leal da Silva	Engenheira Civil	Apoio Técnico	CREA-PI	1920188800/P-PI
Daniela Argenta	Engenheira Civil	Apoio Técnico	CREA-MT	1200051866/D-MT
Ana Carolina Sette da Silveira	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-MG	404.653-SP
Victor Medeiros	Economista	Consultor econômico-financeiro		
Antonio de Pádua Galeno Patrício Rodrigues	Engenheiro Civil	Apoio Técnico	CREA-PI	20178-PI

2.6 Cronograma e Medições

Tabela 5 - Cronograma físico-financeiro do Verificador Independente

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:**		**30/06/22**					
							MEDIÇÃO:		**JUNHO/2022**					
EXTENSÃO:	**276,80 km**						**PERÍODO:**		**01/06/2022 À 30/06/2022**					
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	1.413.333,33	233.333,33	200.000,00	180.000,00	180.000,00	180.000,00	260.000,00	180.000,00					
			9,72%	8,33%	7,50%	7,50%	7,50%	10,83%	7,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

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

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSCERRADOS - ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES A SEREM ACOMPANHADAS NAS FASES DE TRABALHOS INICIAIS, RECUPERAÇÃO E MELHORIAS E AMPLIAÇÕES

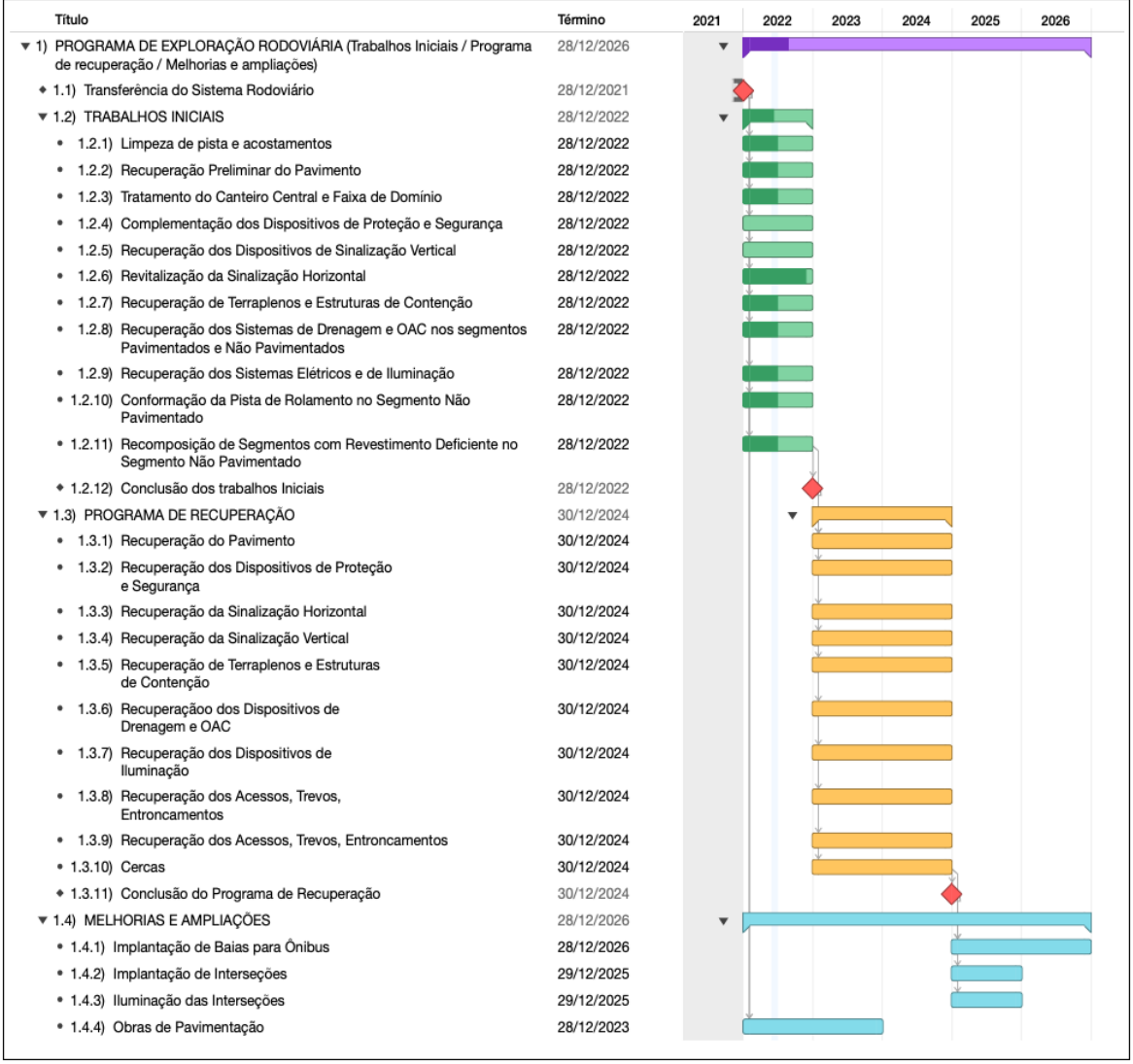


Figura 5 - Cronograma de atividades a serem acompanhadas

2.7 Indicadores de desempenho

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

2.7.1 Trechos Pavimentados

Tabela 6 - Indicadores do pavimento para os trechos pavimentados

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

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

ELEMENTO	ITEM	INDICADOR DE DESEMPENHO	CRITÉRIO
SINALIZAÇÃO E ELEMENTOS DE PROTEÇÃO E SEGURANÇA	9	Índice de Retrorrefletância 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 retrorrefletância 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 8 - Indicadores de drenagem e obras de arte correntes para os trechos pavimentados

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

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

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

2.7.2 Trechos Não Pavimentados

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

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

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

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

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

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

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3.1 Ações realizadas no mês e seus aspectos jurídicos

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

Tabela 13 - Resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 1/2

AÇÕES PROPOSTAS	STATUS	REFERÊNCIA
Avaliação Visual Mensal do Segmento concessionado, para aferir as condições da estrutura atual da rodovia e as ações já iniciadas.	CONCLUÍDO	Vistoria realizada entre os dias 20/06/2022 à 22/06/2022. Relatório fotográfico e itens constantes nos anexos ao presente relatório.
Software para acompanhamento da Concessão Patrocinada (PPP).	EM ANDAMENTO	Software em fase de testes. O treinamento da equipe técnica irá acontecer nos próximos meses.
Análise da Documentação Serra do Quilombo - Projetos e Licenciamentos enviada pela SETRANS-PI. E-mail enviado pelo CMOG em 26/05/22 solicitando análise da documentação fornecida pela SETRANS.	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22051802 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, apresentando uma nova solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada Praça de Pedágio, nos dois sentidos.	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 028/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 06/06/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22051902 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 3 e Ofício GP/DP/22060602 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, com revisões aos Projetos enviados anteriormente. (Processo no SEI sob Nº 00016.001039/2022-99) enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	CONCLUÍDO	Já analisada e duas correspondências, o OFÍCIO Nº 030/2022/VI_PI397 e o OFÍCIO Nº 033/2022/VI_PI397, foram emitidas pelo Verificador Independente nos dias 03/06/2022 e 20/06/22 respectivamente.
Análise Ofício GP/DP/22052601 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a emissão do Decreto de Utilidade Pública-DUP para Desapropriação da área necessária para a construção e instalação da Praça de Pedágio P4 .	CONCLUÍDO	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 034/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 17/06/2022.
Análise Ofício GP/DP/22060801, enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a análise do Projeto do BSO e SAU Provisório que será utilizado até que a base definitiva seja construída juntamente com a Praça de Pedágio P03. Processo no SEI sob Nº 00016.001132/2022-01	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22060603 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 7.	EM ANDAMENTO	Em análise atendendo o item 4 - PER.

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

AÇÕES PROPOSTAS	STATUS	REFERÊNCIA
Análise do Ofício GP/DP/22060601 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca das Demonstrações Financeiras conforme item 5.3.12 do PER e Projeções Financeiras conforme item 5.3.13 do PER. Processo no SEI sob Nº 00016.001184/2022-70.	**CONCLUÍDO**	Já analisada e uma correspondência, o OFÍCIO Nº 032/2022/VI_PI397, foi emitida pelo Verificador Independente no dia 27/06/2022.
Análise do Ofício GP/DP/22062101 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca da proteção de reservas legais dentro da faixa de domínio, com isso estas áreas não seriam roçadas conforme exigido no item 1.1.3.1 do PER.	**EM ANDAMENTO**	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22062301 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Torre de Comunicação 11.	**EM ANDAMENTO**	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22062201 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, solicitando a análise do Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados.	**EM ANDAMENTO**	Em análise atendendo o item 4 - PER.
Análise do Ofício GP/DP/22062202 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, acerca da renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão, atendendo ao previsto na Cláusula 42.18 do Contrato de Concessão	**EM ANDAMENTO**	Em análise atendendo o item 4 - PER.

3.1.1 Vistorias Realizadas

Como previsto na proposta técnica elaborada pelo Verificador Independente, ao final de cada um dos meses de contrato, será apresentado aos envolvidos no Contrato de concessão 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 20 a 22 de junho 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 junho/2022;
- Identificação das frentes de serviços mobilizadas;
- Identificação obras em execução por terceiros no trecho concessionado;
- Reunião com a Concessionária;
- Avaliação dos segmentos intervencionados pela concessionária desde o início das atividades;

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

3.1.2 Software para acompanhamento da concessão

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

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

A primeira frente que havia sido pensado inicialmente seria o desenvolvimento de um software, capaz de realizar o monitoramento dos indicadores estabelecidos no PER, bem como a sua evolução ao longo do período da Concessão. Este Verificador acredita que o desenvolvimento de um software, por ser uma solução desenhada contemplando as especificidades desta Concessão, atenderá às demandas do PER e dos agentes contratuais com informações de maior qualidade e acuracidade. Porém, devido ao tempo para elaboração, verificou-se a não viabilidade ao nosso contrato.

A segunda frente em que este Verificador trabalha, é a aquisição de software comercial de forma a atender aos pré-requisitos do PER, como acompanhamento dos dados da Concessão Patrocinada (PPP), coleta de dados nas vistorias, monitoramento dos indicadores de desempenho e painel de controle para gestão de indicadores. Essa frente, por se tratar de uma solução mais rápida, visa atender a esses pré-requisitos já nos primeiros monitoramentos, que se iniciam ao final da fase Trabalhos Iniciais, ou seja, entre 7 (sete) e 12 (doze) meses a partir da Transferência do Sistema Rodoviário.

Sendo assim, pelo fato deste Verificador ter encontrado software compatível em mercado a demanda necessária, optou-se pela escolha da aquisição do mesmo para iniciarmos os testes.

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

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

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

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

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

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

Para além, comunicou a realização de reunião com a SETRANS-PI, no dia 29 de março de 2022, ocasião em que foi informado que os projetos executivos e licença ambiental existem e estão sob gestão da SETRANS-PI e que a administração e operação desse traçado do km 33,65 da PI-262 permanecerá com a Concessionária, após a execução da obra em questão.

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

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

Concomitantemente, a Concessionária enviou em 06 de abril de 2022, o ofício GP/DP/22040601, por meio do qual requereu a exclusão da obrigação de

executar os serviços previstos no item 1.1 do PER - Trabalhos Iniciais, especificamente no trecho correspondente à Obra de Readequação de traçado da Rodovia PI-262, item 8.3 da tabela contida no item 1.4.9 - Cronograma das Obras de Melhoria e Ampliação do PER, páginas 62 e 64.

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

De posse dessas informações, este Verificador emitiu, em 14 de abril de 2022, o ofício n. 016/2022/VI_PI397, relatando o encadeamento de fatos e comunicações relativas a este assunto e informando que faria uma análise aprofundada de todo o arcabouço documental, incluindo os projetos executivos e documentação ambiental enviada pela SETRANS-PI.

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

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

Por fim, em 02 de junho de 2022, a Concessionária se manifestou novamente sobre a questão, por meio do Ofício GP/DP/22060201, solicitando ao CMOG/SUPARC a formalização da transferência do trecho da PI-262 – Serra do Quilombo, para o Poder Concedente, até que a obra em andamento e executada

por terceiros, sob responsabilidade da SETRANS, seja concluída e aceita pelo DER-PI, SETRANS, pela SEMAR e pela Concessionária.

Considerando esse cenário, este Verificador trabalha na análise de toda a documentação já compartilhada acerca do tema para emitir em breve manifestação detalhada sobre os pontos levantados e solicitações da Concessionária, dos projetos fornecidos pela SETRANS e repercussões dos fatos a serem avaliados no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021.

3.1.4 Análise de solução para o Sistema de detecção de altura

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

Este Verificador realizou a análise da proposta apresentada pela Concessionária, sempre com base nas suas atribuições contratuais e observando as Normas e Especificações preconizadas no Contrato e no PER, tendo emitido manifestação através do ofício Nº 024-2022_VI_PI397, em que foi ponderado o seguinte:

- O item 6.2.3.3 – Sistema de sensoriamento de altura, do Manual Para Concepção, Dimensionamento e Implementação de Praças de Pedágio em Concessões Rodoviárias da ANTT, estabelece que o sistema de sensoriamento de altura de veículos é composto por um conjunto detector de excesso de altura e conjunto de sinalização visual de excesso de altura que permite a detecção, a identificação e o acionamento de alerta automático aos seus respetivos condutores, cuja altura em movimento (altura dinâmica) caracterize o risco de colisão com pontes, viadutos, passarelas e demais obras de arte viárias existentes.
- O item 3.2.7.7 - Sistema de Detecção de Altura, do Progama de Exploração Rodoviário (PER), informa que os detectores de altura deverão ser implantados na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos e

devem ser capazes de detectar a eventual ultrapassagem dos limites de altura dos veículos das rodovias e que estes equipamentos deverão entrar em operação juntamente com a praça de pedágio.

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

Assim, o item 3.2.7.7 do PER estabelece que as praças deverão ser equipadas com sistema de detecção de altura, não dispondo sobre a possibilidade desse sistema ser a própria sinalização, conforme proposto pela Concessionária. Além disso, tal solução poderia acarretar, nos casos em que a altura do veiculo ultrapasse a altura limite da rodovia, possíveis problemas, tais como: perda da sinalização aérea (sinalização de AVI, sinalização de cargas excedentes e sinalização de praça de pedágio), interdição parcial ou total da rodovia, ocorrência de acidentes em veículos próximos ou que estejam transitando no sentido oposta da pista, entre outros.

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

Em resposta, a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22051802, em 18 de maio de 2022, contemplando nova proposta para o sistema de detecção de altura, que consiste na utilização de um pórtico limitador de altura, dotado de barra suspensa que servirá como restrição de gabarito vertical de 5,50 metros, em ambos os sentidos da pista.

Em nova análise deste Verificador, enviada em 06 de junho de 2022, através do Ofício Nº 028/2022/VI_PI397, foi ponderado que:

- Conforme proposta da Concessionária, o pórtico “galibo” será implantado em ambos sentidos a 250 metros do pórtico de sinalização aérea e a 750 metros das praças de pedágios, consequentemente, servirá como proteção não só para a estrutura da praça de pedágio no que tange altura, mas também para a proteção do pórtico que suporta a sinalização aérea;
- Foi verificado que a nova solução proposta pela Concessionária, tem sido usada em outras Rodovias no país, como por exemplo a SP 330, Linha Amarela-RJ, e Rodovia dos Imigrantes-SP, ou mesmo rodovias européias como N-525 e A-67 na Espanha;
- O disposto no item 3.2.7.7 do PER, que informa que as praças deverão ser equipadas com sistema de detecção de altura, não dispõe sobre o tipo de sistema a ser utilizado;
- Conforme proposta da Concessionária, serão instaladas, inicialmente, 4 placas localizadas nas entradas da rodovia informando o gabarito vertical de 5,50 metros e em seguida, após a implantação dos novos trevos, serão implantadas em todas as entradas da rodovia;
- A nova solução proposta pela Concessionária impede que o pórtico que suporta a sinalização aérea da rodovia (sinalização de AVI, sinalização de praça de pedágio e cargas excedentes) seja sacrificada, mantendo assim as informações essenciais para todos usuários da rodovia e minimizando o risco de acidentes.

Com base nessas ponderações, este Verificador entendeu, por fim, que a nova solução proposta pela Concessionária atendeu aos princípios norteadores do PER e às normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão, cabendo agora ao Poder Concedente a manisfestação quanto à “Não Objeção” da proposta apresentada.

3.1.5 Análise do Projeto Executivo - Segmento 03

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

Inicialmente, este Verificador emitiu, através do Ofício Nº 030/2022/VI_PI397 de 02 de junho de 2022, uma análise preliminar 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.

Nessa análise preliminar este Verificador ponderou que a solução apresentada pela Concessionária não antederia a princípio a solução final do pavimento de acordo com a demanda de tráfego projetada para o Contrato de Concessão. Foi ponderado ainda que, na visão deste Verificador, o projeto deveria contemplar a solução final do pavimento, mesmo que sua execução seja faseada conforme depreendido do Manual de Pavimentação reproduzido, em trecho reproduzido no Ofício Nº 030/2022/VI_PI397.

Diante das ponderações feitas por este Verificador, a Concessionária enviou em 19 de maio de 2022 o Ofício GP/DP/22051902, contendo revisão do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03, que foi objeto de nova análise pelo Verificador Independente.

A nova análise, enviada através do Ofício Nº 033/2022/VI_PI397, trouxe uma avaliação completa de todas as disciplinas do projeto, sendo elas:

- Projeto Geométrico
- Projeto de Terraplenagem
- Projeto de Drenagem
- Projeto de Pavimentação
- Projeto de Sinalização
- Projeto de Obras Complementares

- Projeto de Canteiro de Obras

Após a realização de todas as considerações, ao final do Ofício supracitado este Verificador fez algumas solicitações, recomendações e ressalvas que devem ser analisadas pela Concessionária de forma a garantir a aderência total do Projeto aos preceitos do PER.

3.1.6 Desapropriação de área necessária para implantação da Praça de Pedágio P4.

Em 26 de maio de 2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22052601 ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente, em que solicita a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P1.

Este Verificador realizou a análise do material apresentado pela Concessionária, enviado através do Ofício nº 034/2022/VI_PI397, de 15 de junho de 2022, focando principalmente no atendimento às questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação e no atendimento aos critérios técnicos para elaboração de laudo de avaliação de imóveis definidos pelo DNIT e ABNT.

No entanto, em 21 de junho de 2022, a Concessionária enviou o Ofício GP/DP/22062102, em que solicitou o cancelamento deste processo, com sua respectiva extinção e arquivamento, informando que enviará outro processo com novos dados e informações, justificando para tal, consideráveis alterações na situação do imóvel, como desbloqueio de matrícula por decisão judicial, encerramento da matrícula anterior, dentre outros.

Dessa forma, este Verificador aguarda a emissão do novo processo de forma a realizar nova análise.

3.1.7 Análise do BSO/SAU Provisório

Na análise do dimensionamento das rotas dos veículos e da nova localização do BSO/SAU proposta pela Concessionária, enviada através do Ofício Nº 021/2022/VI_PI397, este Verificador pontuou que em relação à operação dessas instalações, o item 3.2.4 – Base de Serviço Operacional do PER estabelece que seu início deverá ocorrer concomitantemente ao da cobrança de pedágio. Assim, seria necessário que a Concessionária informasse qual o planejamento para implantação dessas instalações e serviços, de forma a garantir sua entrada em funcionamento juntamente ao início da cobrança de pedágio.

A Concessionária, por sua vez, 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. A proposta apresentada pela Concessionária está em análise por este Verificador e uma manifestação quanto ao atendimento ao PER, será emitida no início do mês de julho/22.

3.1.8 Análise do Projeto Executivo – Segmento Homogêneo 07

Em 06 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22060603, a Concessionária enviou o projeto executivo das obras de ampliação e melhorias do Segmento Homogêneo 07, solicitando a análise deste Verificador e a “não objeção” do Poder Concedente.

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

3.1.9 Demonstrações e Projeções Financeiras

Em 06 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22060601, a Concessionária enviou as Demonstrações Financeiras conforme item 5.3.12 do PER e Projeções Financeiras, conforme item 5.3.13 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 o seu parecer através do Ofício OFÍCIO Nº 032/2022/VI_PI397, de 29 de junho de 2022, acerca da conformidade parcial 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 - Grãos do Piauí - DF auditada de 2021”, que na opinião deste Verificador apresentou todos os requisitos constantes do escopo do referido item do PER. Além das informações pertinentes à demonstração financeira como origem dos recursos, aplicação dos recursos, notas explicativas detalhando as rubricas e suas metodologias, bem como transações com partes relacionadas, a análise individualizada de cada informação demonstrou coerência interna com as demais apresentadas no documento, atendendo plenamente ao solicitado no PER.

Visando atender ao disposto no Item 5.3.13 do PER, a Concessionária apresentou o “Anexo II - Plano de Negócio vigente”, que conforme consta no Ofício de encaminhamento dos documentos as projeções financeiras enviadas correspondem àquelas apresentadas no âmbito do Plano de Negócio Original.

Sobre este item, este Verificador manifestou opnião de que, apesar de plausíveis as justificativas da Concessionária para apresentação do material previamente utilizado no Plano de Negócio Original, no tocante ao cenário contratual, em relação ao cenário macroeconômico houve mudanças consideráveis e de possíveis repercussões nas projeções financeiras. Neste sentido, para o pleno atendimento ao item 5.3.13, este Verificador recomendou que fosse considerado pela Concessionária, ao menos, a atualização do cenário macroeconômico e seu impacto nas demais variáveis para que se possa considerar devidamente atualizadas as projeções financeiras entregues, tendo por fim entendido que para os fins do item 5.3.13 do PER, a documentação entregue pela Concessionária não atende plenamente à referida obrigação contratual.

Foi ponderada, ainda, a obrigação da Concessionária de apresentação trimestral dos balancetes contábeis conforme disposto na cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão. Este Verificador solicitou à Concessionária a apresentação dos balancetes encerrados em 31 de março e tempestivamente o subsequente, referente a 30 de junho, em cumprimento ao disposto na cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão, uma vez que não foram apresentados até aquela data.

No Ofício enviado por este Verificador foi informado, ainda, que quanto ao Ônus de Fiscalização a ser calculado pelo Verificador Independente nos termos da cláusula 44, para o presente exercício, terá valor R$ 0,00 pelo fato de a Concessionária não ter percebido receita tarifária no exercício apurado.

3.2 Documentação Expedida/Recebida

Na Tabela 15 abaixo apresentam-se as comunicações expedidas no mês de junho de 2022. Na Tabela 15 e na Tabela 17 apresentam-se as comunicações recebidas no mês de junho de 2022.

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

Tabela 15 - Documentos expedidos pelo Verificador Independente em junho/22

DOCUMENTOS EXPEDIDOS/RECEBIDOS PELO VERIFICADOR INDEPENDENTE - CONSÓRCIO EVVIA ICO										
OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERIODO										
NÚMERO DO DOCUMENTO	**DATA EMISSÃO**	**DESTINATÁRIO**	**ASSUNTO**	**GRÃOS DO PIAUÍ**		**DER-PI**		**CMOG/SUPARC**		
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	
OFÍCIO Nº 030/2022/VI PI 397	03/06/22	**A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui 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**	Análise preliminar do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 03, solicitada pela Concessionária através do Ofício nº GP/DP/22051902.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	03/06/22	protocolo@der.pi. gov.br	03/06/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	03/06/22	
Correspondência Eletrônica em Resposta ao GP-DP-22060201-Transferência do trecho Serra Quilombo	03/06/22	**A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui Concessionária De Rodovias S/A** **C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - Diretor Geral – DER-PI** **C/C: setrans@setrans.pi.gov.br** **C/C Ilma. Sra.Carolina Martins Pinto – CMOG** **C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC**	Correspondência Eletrônica em Resposta ao pedido de transferência do trecho existente da PI-262 – Serra do Quilombo, de aproximadamente 2 km de extensão, impactado pela obra de readequação de traçado no km 33,65.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	03/06/22	protocolo@der.pi. gov.br	03/06/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	03/06/22	
OFÍCIO Nº 028/2022/VI PI 397	06/06/22	**A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui Concessionária De Rodovias S/A** **C/C Ilma. Sra.Carolina Martins Pinto – CMOG** **C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC**	Análise do Ofício nº GP/DP/22051802, apresentação de uma nova solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos da pista.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	06/06/22			transcerrados@pp.pi.gov.br	06/06/22	
OFÍCIO Nº 031/2022/VI PI 397	07/06/22	**A/C Ilma. Sra.Carolina Martins Pinto – CMOG** **C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui Concessionária De Rodovias S/A**	Encaminha "Relatório Geral de Supervisão" de Maio/2022	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	07/06/22			transcerrados@pp.pi.gov.br	07/06/22	
OFÍCIO Nº 034/2022/VI PI 397	17/06/22	**A/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC** **C/C Ilma. Sra.Carolina Martins Pinto – CMOG** **C/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui Concessionária De Rodovias S/A**	Resposta ao Ofício n. GP/DP/22052601, acerca da solicitação de providências necessárias à emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P4, feita pela Concessionária.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	17/06/22			transcerrados@pp.pi.gov.br	17/06/22	
OFÍCIO Nº 033/2022/VI PI 397	20/06/22	**A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui 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**	Análise do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 03, solicitada pela Concessionária através do Ofício nº GP/DP/22051902 e projetos revisados entregues através do Ofício GP-DP-22060602.	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	20/06/22	protocolo@der.pi. gov.br	20/06/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	20/06/22	
OFÍCIO Nº 032/2022/VI PI 397	29/06/22	**A/C Ilmo. Sr. Antonio Marcio Protta - Grãos do Piaui Concessionária De Rodovias S/A** **C/C Ilma. Sra.Carolina Martins Pinto – CMOG** **C/C Ilma. Sra. Érica Feitosa - SUPARC** **C/C: Ilmo. Sr. Felipe de Melo Eulálio - Diretor Geral – DER-PI**	Resposta ao Ofício GP/DP/22060601, referente ao envio das Demonstrações Financeiras conforme item 5.3.12 do PER e Projeções Financeiras, conforme item 5.3.13 do PER por parte da Concessionária e parecer do Verificador Independente	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiaui. com.br	29/06/22	protocolo@der.pi. gov.br	29/06/22	transcerrados@pp.pi.gov.br	29/06/22	

Tabela 16 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 1/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
Ofício nº 175/SUPARC/2022	02/06/22	02/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Resposta ao Ofício GP/DP/22050401, acerca Nova Denominação da Acionista Minoritária B2I que passou a ser Vetor Participações e Concessões Ltda.
GP/DP/22060201	02/06/22	02/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Transferência do trecho existente da PI-262 – Serra do Quilombo, de aproximadamente 2 km de extensão, impactado pela obra de readequação de traçado no km 33,65.
Ofício nº 208/SUPARC/2022	03/06/22	03/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Acordo Extrajudicial de área a ser desapropriada e emissão do Decreto de Utilidade Pública para implantação da Praça de Pedágio P1.
Ofício nº 210/SUPARC/2022	06/06/22	06/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Apresentação dos dados cadastrais da empresa responsável pela execução do programa de comunicação da PPP Transcerrados, bem como as cópias da documentações da empresa.
GP/DP/22060601	06/06/22	06/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Demonstrações Financeiras conforme item 5.3.12 do PER e Projeções Financeiras conforme item 5.3.13 do PER. Processo no SEI sob Nº 00016.001184/2022-70.
GP/DP/22060602	06/06/22	06/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Correções do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 03. Processo no SEI sob Nº 00016.001039/2022-99
GP/DP/22060603	06/06/22	06/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 07.
GP/DP/22060801	08/06/22	08/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	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
Ofício nº 222/SUPARC/2022	14/06/22	14/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Aprovação do Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-07-R00 – Maio de 2022.
Correspondência Eletrônica GP- Pedido do Extrato Atualizado da Conta Garantia	20/06/22	20/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Pedido do Extrato Atualizado da Conta Garantia vinculada ao Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e Administração de Conta Garantia e de Conta Vinculada.
GP/DP/22062101	21/06/22	21/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Proteção de reservas legais dentro da faixa de domínio, com isso estas áreas não seriam roçadas conforme exigido no item 1.1.3.1 do PER.
GP/DP/22062101	21/06/22	21/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Resposta ao Ofício no 034/2022/VI_PI397 do Verificador Independente, acerca da solicitação de providências necessárias à emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P4.
GP/DP/22062201	22/06/22	22/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados.
GP/DP/22062301	23/06/22	23/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Solicitação de aprovação para (i) a realização de acordo extrajudicial de área a ser desapropriada e (ii) emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Torre de Comunicação 11.

Tabela 17 - Documentos recebidos pelo Verificador Independente em junho/22 – Parte 2/2

OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO				
NÚMERO DO DOCUMENTO	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO
GP/DP/22062202	23/06/22	23/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Renovação da Garantia de Execução do Contrato de Concessão, atendendo ao previsto na Cláusula 42.18 do Contrato de Concessão
Correspondência Eletrônica SUPARC - Solicitando Análise do VI	28/06/22	28/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Solicitação do análise do Verificador Independente do Ofício GP/DP/22062301, acerca do acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica e providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Torre de Comunicação 11.
GP/DP/22062801	28/06/22	28/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Desapropriação de área para as obras de implantação da Praça de Pedágio P02, com a solicitação 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.
Correspondência Eletrônica SUPARC - Solicitando Análise e Manifestação do VI	29/06/22	29/06/22	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Solicitação do análise e manifestação do Verificador Independente do Ofício GP/DP/22062801, acerca do acordo extrajudicial da área a ser desapropriada no valor que especifica e providências para a emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P02.
GP/DP/22063001	30/06/22	30/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Solicitação de “não objeção” do DER-PI para os locais de instalação dos equipamentos de sensoriamento de veículos.
GP/DP/22063002	30/06/22	30/06/22	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Desapropriação de área para as obras de implantação da Praça de Pedágio P02, com a solicitação 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.

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 segundo semestre do Contrato de Verificação Independente, este Verificador apresentou uma versão aperfeiçoada do relatório de benefícios e externalidades do Projeto Transcerrados.

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

Apesar de conter a mesma forma, a segunda versão foi calibrada com base na vistoria técnica realizada no mês de abril, trazendo algumas alterações e melhorias, podendo-se citar a reformulação da Zona de Influência (ZI) das Rodovias Transcerrados e Palestina, a atualização do diagnóstico socioeconômico da região com base nessa nova ZI e da avaliação de impactos ex-ante, além da inclusão de novas propostas para avaliação ex-post.

VISTORIA TÉCNICA

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSCERRADOS – ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

4. VISTORIA TÉCNICA

Entre os dias 20 e 22 de junho de 2022, realizou-se vistoria 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 serviços emergenciais e de Trabalhos Iniciais da Concessionária, iniciadas em janeiro de 2022, após a efetivação da transferência do sistema rodoviário, e que estão em andamento no presente momento.

Registra-se aqui a ocorrência de chuvas do mês de junho de 2022 (Figura 6), comparando-a com a ocorrência de chuvas no mês de maio de 2022 (Figura 7). Pôde-se verificar que o volume acumulado mensal no mês de junho foi um pouco maior do que registrado em maio, conforme demonstrado na Figura 8, no entanto o número de dias chuvosos, dado de maior impacto na análise da evolução dos serviços, manteve-se inalterado, mostrando chuvas mais esparsas e caracterização do período seco na região.

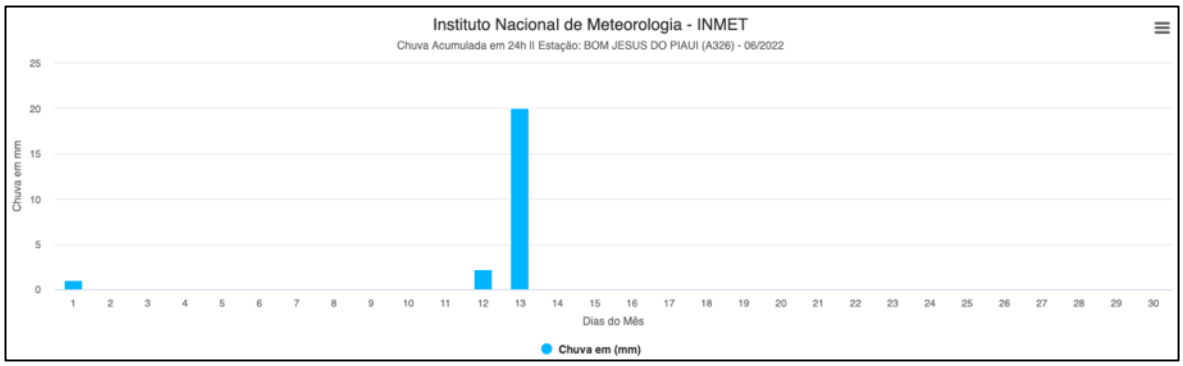


Figura 6 - Precipitação chuvosa diária no mês de junho/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)

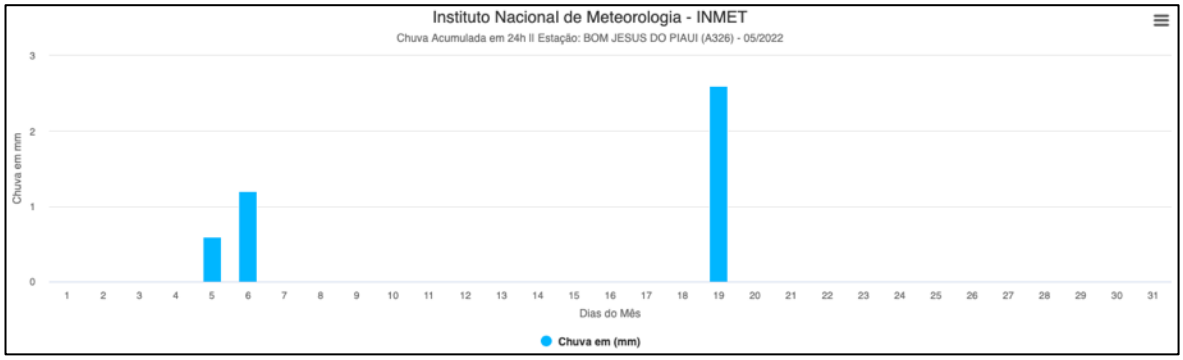


Figura 7 - Precipitação chuvosa diária no mês de maio/2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)

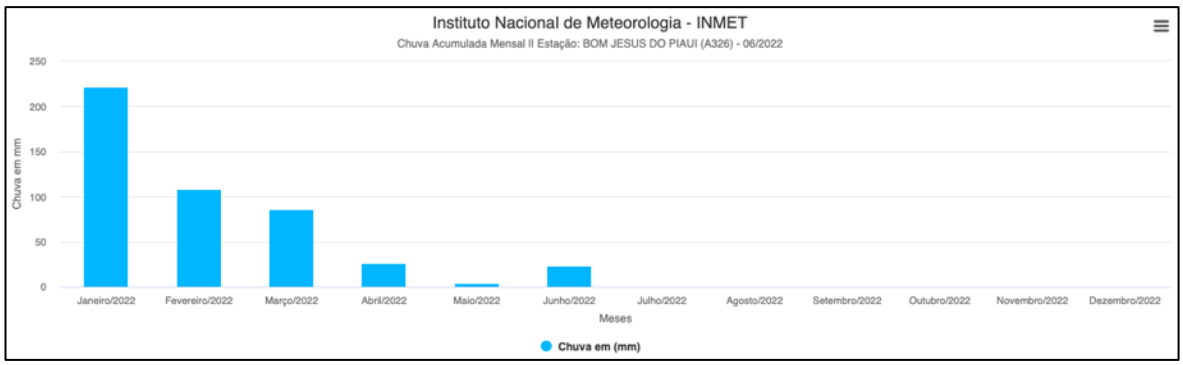


Figura 8 - Precipitação chuvosa mensal no ano de 2022 (Fonte: https://tempo.inmet.gov.br/GraficosDiarios/A326)

Os dados mostrados nas figuras anteriores e principalmente na Figura 8, mostram uma constância no volume de chuvas em relação aos dois 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 emergenciais com maior rapidez e sem quebra na sequência dos serviços.

Na ocasião da vistoria pôde-se verificar a conclusão dos serviços de eliminação dos problemas emergenciais existentes na rodovia e minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados, que são parte do escopo dos Trabalhos Iniciais definidos pelo PER. Também foi possível verificar a continuidade dos serviços de Tratamento da Faixa de domínio, com equipes mobilizadas nos Segmentos 02 e 07 e a conclusão dos serviços de sinalização horizontal nos segmentos pavimentados, com exceção do trecho com desnível entre faixas contínuas e do trecho sob intervenção da SETRANS-PI. A Figura 9 mostra o avanço das frentes de serviços emergenciais e Tratamento da faixa de Domínio, ao longo da rodovia no mês junho/2022. A título de comparação a Figura 10 mostra o avanço dos mesmos serviços até a data da Vistoria realizada em maio/2022.

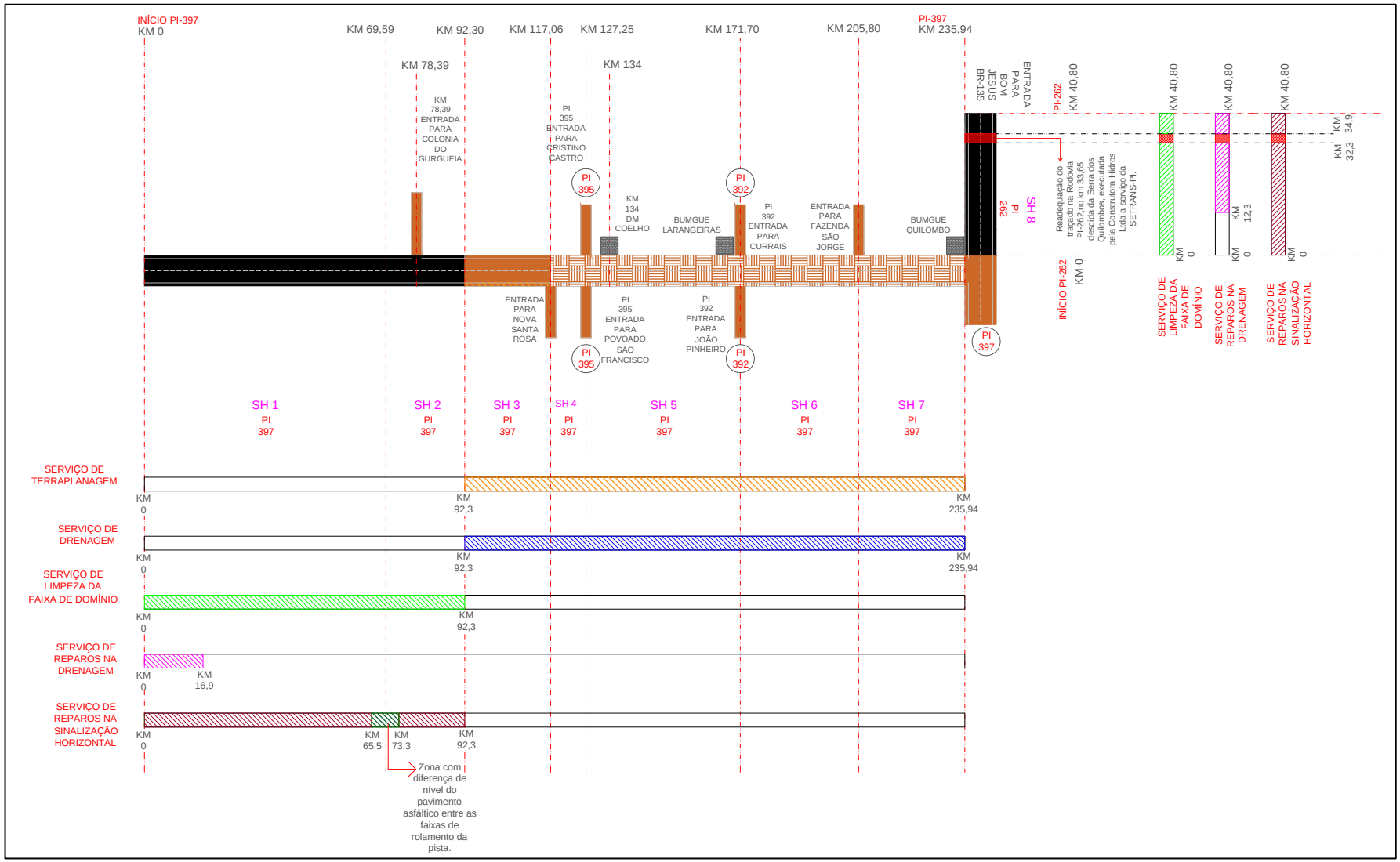


Figura 9 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - junho de 2022

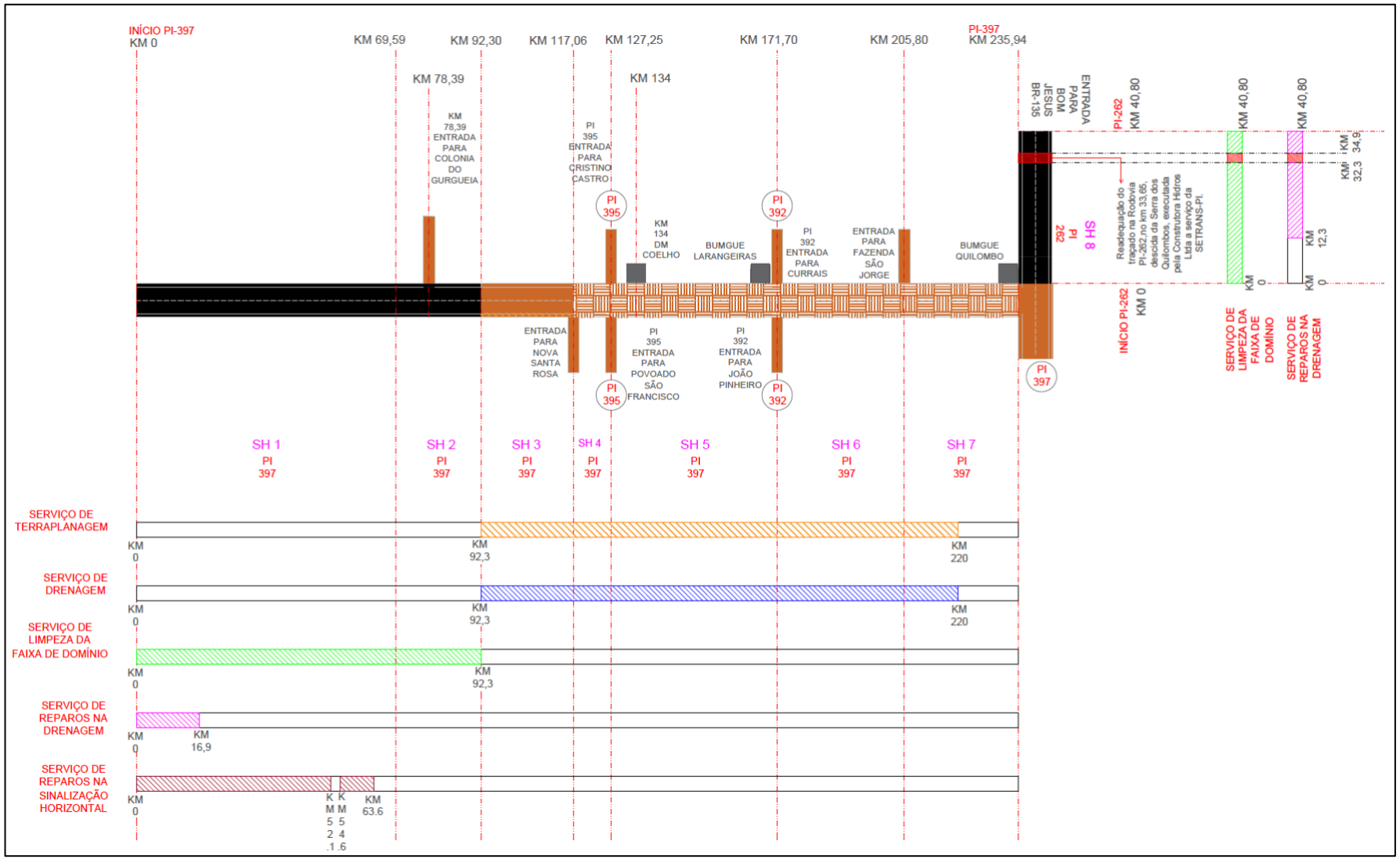


Figura 10 - Diagrama Linear do Avanço dos Serviços da Concessionária - maio de 2022

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

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

4.1 Trecho 01

O Trecho 01, conforme especificado na apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, apresenta características de Pavimentado e Não Pavimentação, tendo o seu início do trecho pavimentado no Entr° 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 Entr° Acesso Distrito Nova Santa Rosa, km 117,06 da rodovia PI 397 com a extensão de 24,80 Km.

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

Na Figura 11, apresentamos o diagrama linear da rodovia, com o trecho 01 destacado em azul. Em seguida apresenta-se a análise das características verificadas na vistoria de cada Segmento Homogêneo desse trecho.

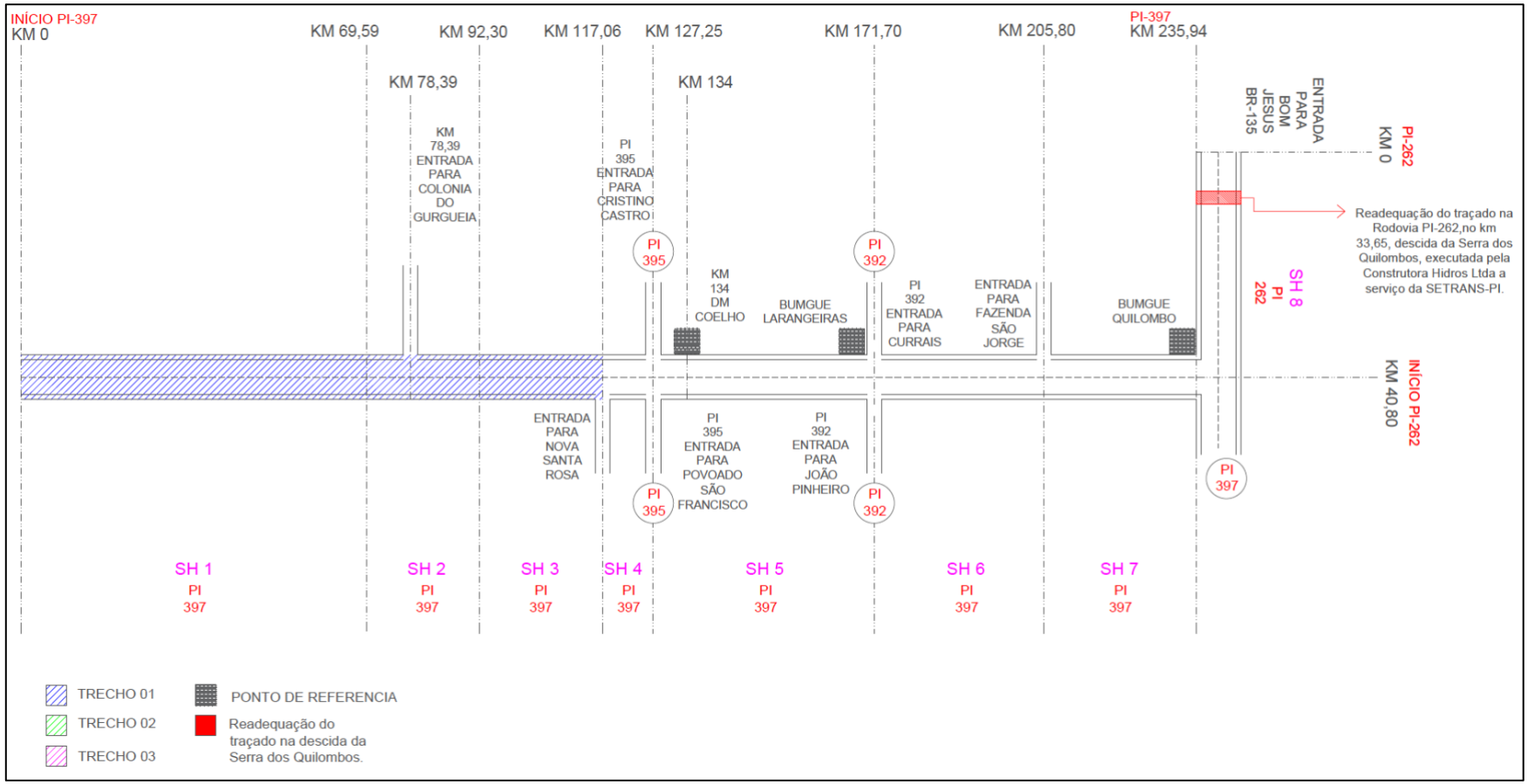


Figura 11 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 1

4.1.1 Segmento Homogêneo 01

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

4.1.1.1 Pavimento

A respeito das condições de superfície, o pavimento apresenta boas características de conforto ao usuário, apesar de conter considerável desnível entre faixas contíguas de tráfego tendo início no km 65,50 desse segmento e se estendendo até o km 73,30 do segmento homogêneo 02, conforme Figura 16 a seguir. O desnível em questão já tem sido apontado nos relatórios anteriores deste Verificador.



Figura 12 - Detalhe do desnível entre faixas contíguas – SH01

Foi verificada a ocorrência de crescimento de vegetação no espaçamento das trincas longitudinais existentes nos acostamentos desse segmento e também o início de formação de Buracos/Panelas no pavimento, mostrado abaixo nas **Error! Reference source not found.** e a **Error! Reference source not found.**.



Figura 13 – Crescimento de vegetação nas trincas no acostamento – SH-01



Figura 14 – Início de formação de Buracos no pavimento – SH-01

Além das patologias relatadas acima, verificou-se também a presença de zonas com desgaste no pavimento, conforme apresentado na Figura 15 e na Figura 16.



Figura 15 - Ponto com desgaste no pavimento – SH-01



Figura 16 - Ponto com desgaste no pavimento – SH-01

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

4.1.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Verificou-se no mês de junho/2022, a partir do km 63,60, a continuação dos serviços de pintura de linhas de bordo e linhas de divisão de fluxo da sinalização horizontal nos locais onde não havia qualquer sinalização, finalizando no km 65,50 desse segmento, devido ao considerável desnível entre as faixas de rolamento. Um comparativo da situação anterior com a situação após a realização da sinalização

horizontal é apresentado a seguir, com imagens de maio/22 (Figura 17 e Figura 18) e imagens de junho/22 (Figura 19 e Figura 20).



Figura 17 - Sinalização no Km 63,60 no SH 01 (maio/22)



Figura 18 - Sinalização no SH 01 (maio/22)



Figura 19 - Sinalização no Km 63,60 no SH 01 (maio/22)



Figura 20 - Sinalização no SH 01 (maio/22)

Foi possível identificar placa de sinalização vertical com suporte de madeira danificada conforme mostrado na Figura 21. De acordo com o item 1.4.4.2 – Sinalização Vertical, do Programa de Exploração Rodoviário (PER), para o suporte e fixação das placas educativas deverão ser utilizadas perfis metálicos galvanizados e a sua fixação deverá ser capaz de manter a posição da placa, mesmo sob forte vento.



Figura 21 - Sinalização Vertical Informativa - SH-01

O trecho apresenta um aspecto geométrico com poucas curvas verticais e greide um pouco mais elevado que o terreno natural, desse modo, a princípio não há demanda de instalação de dispositivos de segurança ou contenção, devendo sua real necessidade ser avaliada na elaboração do projeto executivo.

4.1.1.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Não foram constatadas zonas com dispositivos de drenagem danificados ou obstruídos, o que se deve aos trabalhos de limpeza e manutenção realizados pela Concessionária. Em comparação à vistoria do mês de maio/22 onde foram observados os dispositivos de drenagem sem obstruções e em perfeito funcionamento, verificou-se em junho/22 que os serviços de roçada realizados durante o mês foram capazes de manter o bom funcionamento desses dispositivos, como pode ser visto no comparativo entre a Figura 22 e a Figura 23.



Figura 22 - Drenagem desobstruída após serviço de roçada (maio/22) – SH-01



Figura 23 - Drenagem desobstruída após serviço de roçada (junho/22) – SH-01

Ainda existem também alguns trechos com ausência total de dispositivos de drenagem (Figura 24 e Figura 25) 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 24 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01



Figura 25 - Trecho sem dispositivos de drenagem – SH-01

4.1.1.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

Durante vistoria para este segmento homogêneo não se verificou terraplenos ou estruturas de contenção que apresentassem risco para intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia, estando o terrapleno desse segmento com estado geral bom e íntegro, conforme demonstrado na Figura 26.



Figura 26 – Terrapleno em boas condições – SH-01

4.1.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Durante a vistoria realizada no mês de junho/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 na Figura 27 e na Figura 28 abaixo.



Figura 27 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – junho/22



Figura 28 - Vegetação baixa nos bordos da Rodovia – junho/22

Também foi verificada a disposição de blocos de rocha no limite da faixa de domínio, o que se deve aos de serviços de limpeza e tratamento da faixa de domínio nos bordos da rodovia conforme mostrado na Figura 29.



Figura 29 - Blocos de rocha no limite da faixa de domínio – SH-01

4.1.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da praça de Pedágio P1 no km 24,49 do segmento, conforme apresentado na Figura 30.



Figura 30 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P1

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais além da implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima, registrando-se que o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou "Não Objeção" aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais. No segmento Homogêneo 01, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 01, localizada no km 24,49, e as 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.

4.1.2 Segmento Homogêneo 02

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

4.1.2.1 Pavimento

O pavimento do segmento homogêneo 02 apresenta conforto ao trafegar, não possuindo defeito de grandes proporções.

Uma vez que ainda não foram realizadas intervenções no pavimento desse segmento, permanece o desnível entre faixas contíguas já relatado em

oportunidades anteriores, que se inicia ainda no segmento 01 e se estende até as proximidades do km 73, conforme demonstrado na Figura 31.



Figura 31 - Desnível entre faixas contíguas no SH-02

Foi possível verificar a ausência de buracos e “panelas”, inclusive nos acostamentos, bem como a ausência de áreas remendadas, estando a maior parte do pavimento em boas condições como a demonstrada na Figura 32.



Figura 32 - Faixa de rolamento e acostamento em bem estado - SH-02

Durante a vistoria realizada no mês de junho, foram verificadas algumas zonas do pavimento com aparecimento de trincas na faixa de rolamento, conforme demonstrado na Figura 33.



Figura 33 - Faixa de rolamento com início de trincas longitudinais

Também foram constatadas algumas trincas interligadas do tipo bloco em alguns pontos dos acostamentos, como as demonstradas na Figura 34 e na Figura 35.



Figura 34 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-02



Figura 35 – Trincas interligadas tipo bloco no acostamento – SH-02

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

4.1.2.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Registra-se no mês de junho/2022 a realização dos serviços de implantação de sinalização horizontal, antes inexistente nesse segmento, com pintura de linhas de bordo e linhas de divisão de fluxo. Um comparativo da situação anterior e após a realização da sinalização horizontal é apresentado a seguir, com imagens de maio/22 (Figura 36 e Figura 37) e imagens de junho/22 (Figura 38 e Figura 39).



Figura 36 – Sinalização em tangente no SH-02 (maio/22)



Figura 37 – Sinalização em curva no SH 02 (maio/22)



Figura 38 – Sinalização em tangente no SH-02 (junho/22)



Figura 39 – Sinalização em curva no SH 02 (junho/22)

Apesar da implantação da sinalização horizontal nesse segmento homogêneo, o trecho com desnível entre faixas contíguas permanece sem sinalização completa (Figura 40), tendo sido executada apenas a linha do bordo direito (sentido crescente). A esse respeito, a Concessionária informou que implantará as demais linhas de bordo e de fluxo após a correção do desnível entre faixas contíguas.



Figura 40 - Sinalização horizontal incompleta no trecho com desnível entre faixas - SH-02

Verificou-se também que ainda não foi iniciada a implantação de sinalização vertical, mantendo-se assim a recomendação à Concessionária quanto à manutenção e implantação de sinalização viária na rodovia de modo a oferecer ao usuário melhor condição de conforto e, principalmente, segurança.

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

4.1.2.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Não foi verificada a existência de qualquer dispositivo de drenagem nesse segmento, sejam eles bueiros, descidas d'água, sarjetas, canaletas ou meios-fios. sendo importante a avaliação e contemplação em projeto dos pontos onde há necessidade de implantação desses dispositivos de forma a proteger o terrapleno existente.

4.1.2.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

Durante a vistoria, para este segmento homogêneo, não se verificou terraplenos ou estruturas de contenção que apresentassem risco para intervenção emergencial ao corpo estradal da rodovia. Em grande parte da sua extensão os taludes existentes estão em boas condições e tem cobrimento vegetal adequado, conforme demonstrado na Figura 41 e na Figura 42.



Figura 41 – Talude de aterro com revestimento vegetal – SH-02



Figura 42 – Talude de aterro com revestimento 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 condição de altura da vegetação é satisfatória na maior parte da extensão do segmento, conforme demonstrado na Figura 43 e na Figura 44.



Figura 43 – Bordos da rodovia com vegetação baixa – SH-02



Figura 44 – Bordos da rodovia com vegetação baixa – SH-02

Nos pontos onde se verificou a vegetação acima da altura regulamentada no PER (Figura 45), foi verificada também a mobilização de equipes da Concessionária realizando serviços de capina e roçada (Figura 46).



Figura 45 – Bordos da rodovia com vegetação acima da altura regulamentada – SH-02



Figura 46 – Equipe realizando serviços de capina e roçada – SH-02

4.1.2.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da Praça de Pedágio P2, conforme já relatado em oportunidades anteriores.

Não foram iniciados os serviços de construção das edificações e instalações operacionais, a não ser pela implantação do poço de abastecimento d'água registrado acima. Registrando-se que no mês de abril de 2022 o Poder Concedente, na figura do DER/PI, manifestou "Não Objeção" aos Projetos Funcionais das Edificações e Instalações Operacionais.

No segmento Homogêneo 02, a Concessionária prevê a implantação da Praça de Pedágio 02 (P2). Também havia previsão para instalação da Base de Serviços Operacionais (BSO) e do Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU), juntamente à praça P2, no entanto a localização dessas instalações foi objeto de revisão nos projetos fornecidos pela Concessionária, já analisados por este Verificador e que agora estão sob análise do Poder Concedente.

4.1.2.7 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.1.3 Segmento Homogêneo 03

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

4.1.3.1 Segmentos em leito natural

Conforme descrito no item anterior, este segmento é Não Pavimentado. Essa característica confere à superfície de rodagem uma baixa resistência às solicitações de tráfego e de intempéries. O que faz com que, apesar da execução dos serviços de conformação da superfície realizados pela Concessionária, ocorram deteriorações contínuas, exigindo uma maior frequência de manutenção.

Essa deterioração acontece principalmente no terço final desse segmento, onde a superfície é menos estável por não terem sido aplicados os materiais que aparentam ser de base e/ou sub-base que estão presentes no restante do Segmento. A diferença dos revestimentos encontrados nesse segmento é visível quando comparadas a Figura 47 com a Figura 48.



Figura 47 – Revestimento existente nos dois primeiros terços do SH-03



Figura 48 – Revestimento existente no último terço do SH-03

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

É importante ressaltar que nos quilômetros iniciais desse segmento, onde existe um revestimento de maior qualidade, conforme já mencionado, apesar da ação do tráfego pesado e das chuvas, a deterioração foi menor, permanecendo assim, condições melhores de trafegabilidade e conforto ao usuário (Figura 49 e Figura 50).



Figura 49 – Pista de rolamento com revestimento e presença de buracos – SH-03



Figura 50 – Pista de rolamento com revestimento – SH-03

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. Foi também verificada a existência de

cobrimento vegetal em parte dos taludes, sendo necessária a complementação, conforme demonstrado na Figura 51 e na Figura 52.



Figura 51 – Talude de aterro com bom aspecto – SH-03



Figura 52 – Talude de aterro com revestimento vegetal – SH-03

Em relação à drenagem, foi verificado a existência de apenas um bueiro tubular duplo (Figura 53 e Figura 54) que necessita de reparos nas suas alas e limpeza nas suas bocas de admissão e lançamento, de forma a garantir seu pleno funcionamento.



Figura 53 – Ala de bueiro necessitando de reparos – SH-03



Figura 54 – Admissão do bueiro necessitando de limpeza

4.1.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Por se tratar de trecho não pavimentado, não há sinalização horizontal, permanecendo a situação relatada nos relatórios anteriores. Foi constatada apenas a implantação de sinalização vertical informativa, conforme demonstrado na Figura 55, pelo que este Verificador Independente recomenda a implantação de sinalização vertical, conforme preconizado no PER no seu item 5.2.8.



Figura 55 - Sinalização vertical informativa no SH-03

É importante ressaltar a sinalização mostrada na Figura 55 é educativa. Para esses casos o PER, no seu item 1.4.4.2, determina que os suportes e fixações das placas sejam feitas em aço galvanizado. Dessa forma, é importante a adequação desse item de forma que as placas possam ser contabilizadas quando da medição dos indicadores referentes à sinalização, principalmente na entrega dos Trabalhos Iniciais.

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

4.1.3.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio apresenta pouca declividade em relação ao terreno natural e a presença de vegetação alta identificada pode afetar a visibilidade do usuário, conforme imagem a seguir (Figura 56), conforme já relatado nos meses anteriores.



Figura 56 - Vegetação lateral elevada - SH 03

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

4.1.3.4 Edificações e Instalações Operacionais

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

4.1.3.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2 Trecho 02

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

Subdivide-se em quatro Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, quais sejam:

Segmento homogêneo 04 (SH-04), Segmento homogêneo 05 (SH-05), Segmento homogêneo 06 (SH-06) e Segmento homogêneo 07 (SH-07).

Na Figura 57, 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.

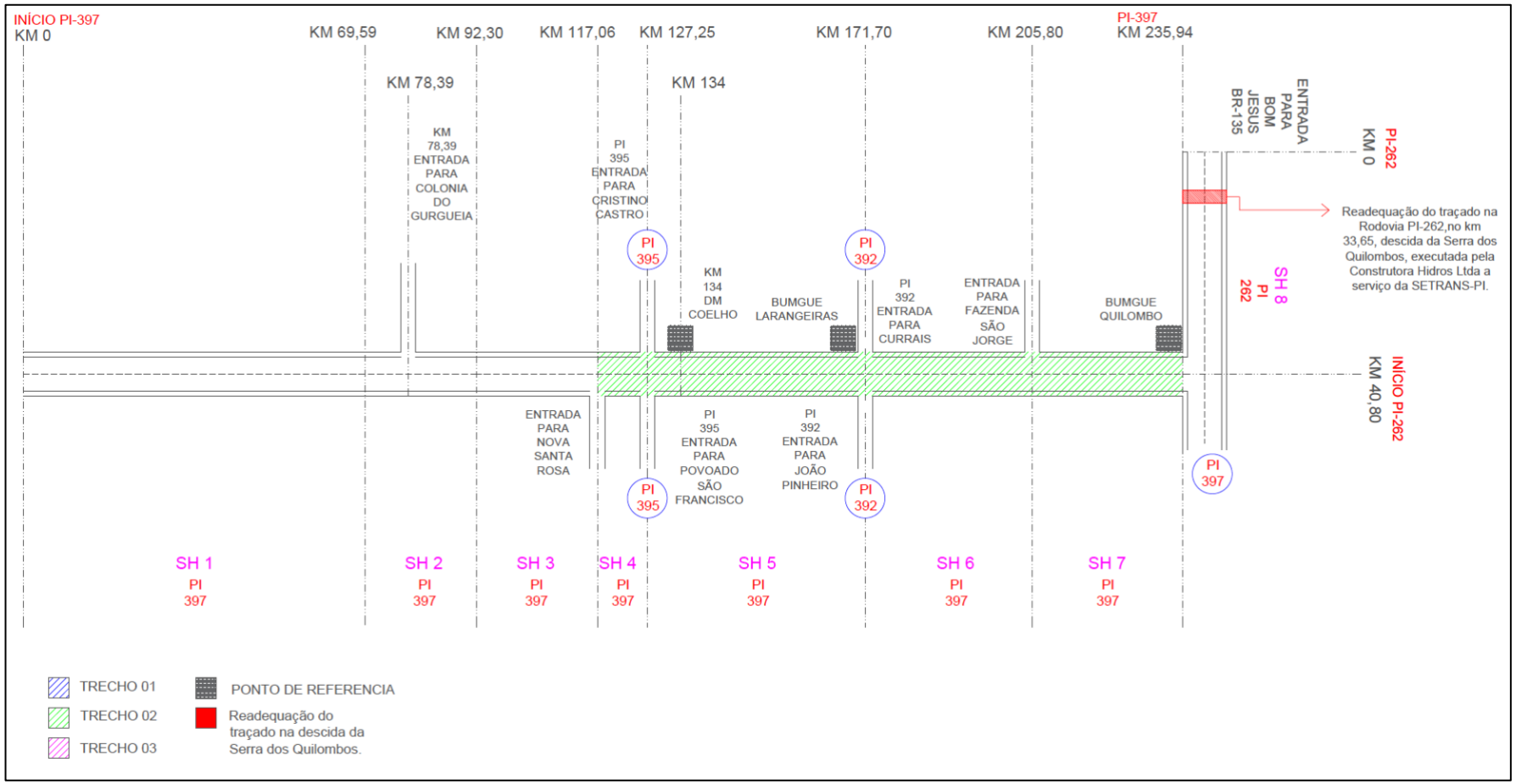


Figura 57 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 2

4.2.1 Segmento Homogêneo 04

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

4.2.1.1 Segmentos em leito natural

O leito estradal desse segmento aparenta ter sofrido várias intervenções de raspagem para regularização do subleito, de forma a permitir o tráfego de veículos. Essas intervenções ocasionaram a retirada do material arenoso do leito estradal, que foi depositado nas margens da estrada, levando à situação atual, onde pode-se notar que a elevação da estrada é inferior à elevação dos seus bordos em diversos pontos (Figura 58 e Figura 59), o que pode ocasionar o acúmulo de água, devido à ausência de saídas d'água.



Figura 58 – Eixo da rodovia com elevação inferior ao bordo direito – SH-04



Figura 59 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos – SH-04

As intervenções feitas pela Concessionária durante a execução dos serviços emergenciais, como a execução de poços de drenagem, regularização da superfície, retirada de pontos de atolamento e conformação da pista conferindo-a formato abaulado, melhoraram as condições de tráfego nesse segmento. No entanto, a capacidade limitada dos poços de drenagem e a situação do eixo em cotas inferiores aos bordos, relatadas no parágrafo anterior, deixam a pista nesse trecho sujeita a maiores desgastes com o tráfego e intempéries.

As deformações ocorridas na pista de rolamento devido aos fatores descritos acima podem ser constatadas na Figura 60.



Figura 60 - Desgaste na pista de rolamento - SH-04

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

4.2.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

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

4.2.1.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio não apresenta declividades e foi verificada a existência de vegetação somente do lado direito, sentido crescente da rodovia, que, por sua vez, encontra-se com altura superior ao especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 61). O Verificador Independente sugere à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.



Figura 61 - Vegetação alta no bordo direito - SH 04

4.2.1.4 Edificações e Instalações Operacionais

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

4.2.1.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2.2 Segmento Homogêneo 05

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

4.2.2.1 Segmentos em leito natural

Após a conclusão das intervenções emergenciais nesse segmento, ocorrida no mês de abril/22, conforme relatado nos meses subsequentes, verificou-se uma mudança na conformação da pista, em que, com o abaulamento conferido à superfície, houve a retirada do acúmulo de água no eixo da rodovia para seus bordos, garantindo melhor estabilidade ao leito estradal e menor deterioração com

o fluxo de veículos, como pode ser constatado na Figura 62, onde se vê pouca deterioração em relação ao mês anterior, mostrado na Figura 63.



Figura 62 - Leito estradal no Segmento 05 – junho/22



Figura 63 - Leito estradal no Segmento 05 – maio/22

Porém, 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 64 e na Figura 65. 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 64 – Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05



Figura 65 - Erosão causada pelo fluxo de águas pluviais – SH-05

Ainda existem trechos de longa extensão onde, apesar da conformação abaulada, o eixo da rodovia tem nível inferior aos dos bordos, conforme mostrado na Figura 66. Essa condição pode ocasionar acúmulo de água no período chuvoso e comprometer as condições de tráfego na rodovia uma vez que não existem saídas para a água além dos poços de drenagem que têm capacidade limitada.



Figura 66 - Bordos da rodovia em elevação superior ao eixo - 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 durante a vistoria ou quaisquer dispositivos definitivos de drenagem presentes no Segmento, não havendo alteração em relação ao verificado nos

meses anteriores, sendo identificadas apenas as intervenções provisórias realizadas pela Concessionária.

4.2.2.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio não apresenta declividades e foi verificada a existência de vegetação apenas em alguns pontos isolados que, por sua vez, encontra-se com altura superior ao especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 67) mantendo-se as condições relatadas anteriormente. O Verificador Independente sugere à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.



Figura 67 - Vegetação no segmento 05

4.2.2.4 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a conclusão da implantação de poço para abastecimento d'água na localização da Praça de Pedágio P3, conforme apresentado na Figura 68.



Figura 68 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P3

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

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

4.2.2.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2.3 Segmento Homogêneo 06

O Segmento Homogêneo 06 é Não Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 397, com início no Entr° 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

Após as intervenções emergenciais realizadas pela Concessionária, o segmento apresenta no geral boas condições de trafegabilidade, com conformação abaulada e direcionamento das águas pluviais para os bordos da pista e poços de drenagem, conforme demonstrado na Figura 69 e Figura 70.



Figura 69 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06



Figura 70 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-06

Apesar desse segmento estar em boas condições no geral, foram registrados alguns pontos com material solto, gerando instabilidade ao trafegar conforme mostrado na Figura 71 e Figura 72 abaixo, indicando baixa capacidade de suporte e coesão do material. Esses pontos merecem atenção pois podem gerar interrupção de tráfego em caso de atolamentos.



Figura 71 – Ponto com material solto – SH-06



Figura 72 – Ponto com material solto – SH-06

Em alguns pontos desse seguimento, foi possível constatar que o leito estradal possui elevação inferior aos bordos da rodovia em longa extensão, conforme demonstrado na Figura 73. Essa condição, já relatada em outros segmentos, 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 73 - Eixo da rodovia com elevação inferior aos bordos - SH-06

4.2.3.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Em relação à sinalização, o Verificador identificou apenas uma placa de sinalização de não ultrapassagem conforme mostrado na Figura 74, no sentido decrescente da Rodovia.



Figura 74 - Placa indicativa de "Não ultrapasse" - SH-06

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

4.2.3.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

A faixa de domínio, em sua maior extensão, não apresenta vegetação acima da altura permitida no item 5.2.8 do PER, devido à existência de lavoura

muito próxima ao leito da rodovia em praticamente toda a extensão desse segmento.

4.2.3.4 Edificações e Instalações Operacionais

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

4.2.3.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.2.4 Segmento Homogêneo 07

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

4.2.4.1 Segmentos em leito natural

Na vistoria realizada no mês anterior, foi verificada a mobilização de equipes da Concessionária nesse segmento, realizando simultaneamente os serviços de abertura de poços de drenagem e de conformação da pista de rolamento. Verificou-se na vistoria realizada em junho/22 que esses serviços foram concluídos, conforme mostrado na Figura 71 e na Figura 72.



Figura 75 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-07



Figura 76 – Estado geral após intervenção da Concessionária – SH-07

Embora esse segmento esteja em boas condições no geral, foram registrados alguns pontos com material solto, gerando instabilidade ao trafegar, conforme mostrado na Figura 73 e na Figura 74 abaixo. Esses pontos merecem atenção pois podem gerar interrupção de tráfego em caso de atolamentos.



Figura 77 – Ponto com material solto – SH-07



Figura 78 – Ponto com material solto – SH-07

Na vistoria realizada em junho/22, verificou-se que os pontos susceptíveis a alagamento foram tratados pelas equipes da Concessionária que realizaram os serviços de conformação da pista de rolamento e abertura de poço de drenagem e valetas de drenagem para melhorar o escoamento da água para os poços de drenagem, conforme mostrado na Figura 79 e na Figura 80.



Figura 79 – Valeta de drenagem – SH-07



Figura 80 – Poço de drenagem no SH-07

Nos pontos mostrados no mês anterior (Figura 81 e Figura 82), onde havia erosão causada pelos efeitos sucessivos de escoamento de água das chuvas, verificou-se que no mês de junho/22, esses pontos foram corrigidos pela Concessionária durante a execução dos serviços mencionados anteriormente, conforme demonstrado na Figura 81 e na Figura 82.



Figura 81 – Erosão no SH-07 – maio/22



Figura 82 – Erosão no SH-07 – maio/22



Figura 83 – Pontos de erosão reparados – SH-07 – junho/22



Figura 84 – Pontos de erosão reparados – SH-07 – junho/22

4.2.4.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

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

4.2.4.3 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Foram identificados no mês de maio/22, pontos onde a vegetação na faixa de domínio se encontrava com altura acima do especificado no item 5.2.8 do PER. Verificou-se em junho/22 que em alguns pontos do trecho foi realizado o serviço de limpeza da vegetação na faixa de domínio, que foram capazes de sanar esses problemas, como pode ser visto na Figura 85 e na Figura 86.



Figura 85 - Faixa de domínio limpa - SH 07



Figura 86 – Faixa de domínio limpa - SH 07

No entanto, ainda existem pontos na faixa de domínio onde a vegetação tem altura acima do especificado no item 5.2.8 do PER (Figura 87 e Figura 88). O Verificador recomenda à Concessionária a realização do serviço de roçada, a fim de controlar o crescimento da vegetação na faixa de domínio.



Figura 87 - Vegetação alta no bordo direito - SH 07



Figura 88 – Vegetação alta nos dois bordos – SH 07

4.2.4.4 Edificações e Instalações Operacionais

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

4.2.4.5 Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não foram identificados sistemas de iluminação implantados neste segmento.

4.3 Trecho 03

O Trecho 03, conforme especificado na Apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, apresenta característica de pavimentado, tendo o seu início do trecho na rodovia PI 262, Entr° PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entr° 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 89, 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.

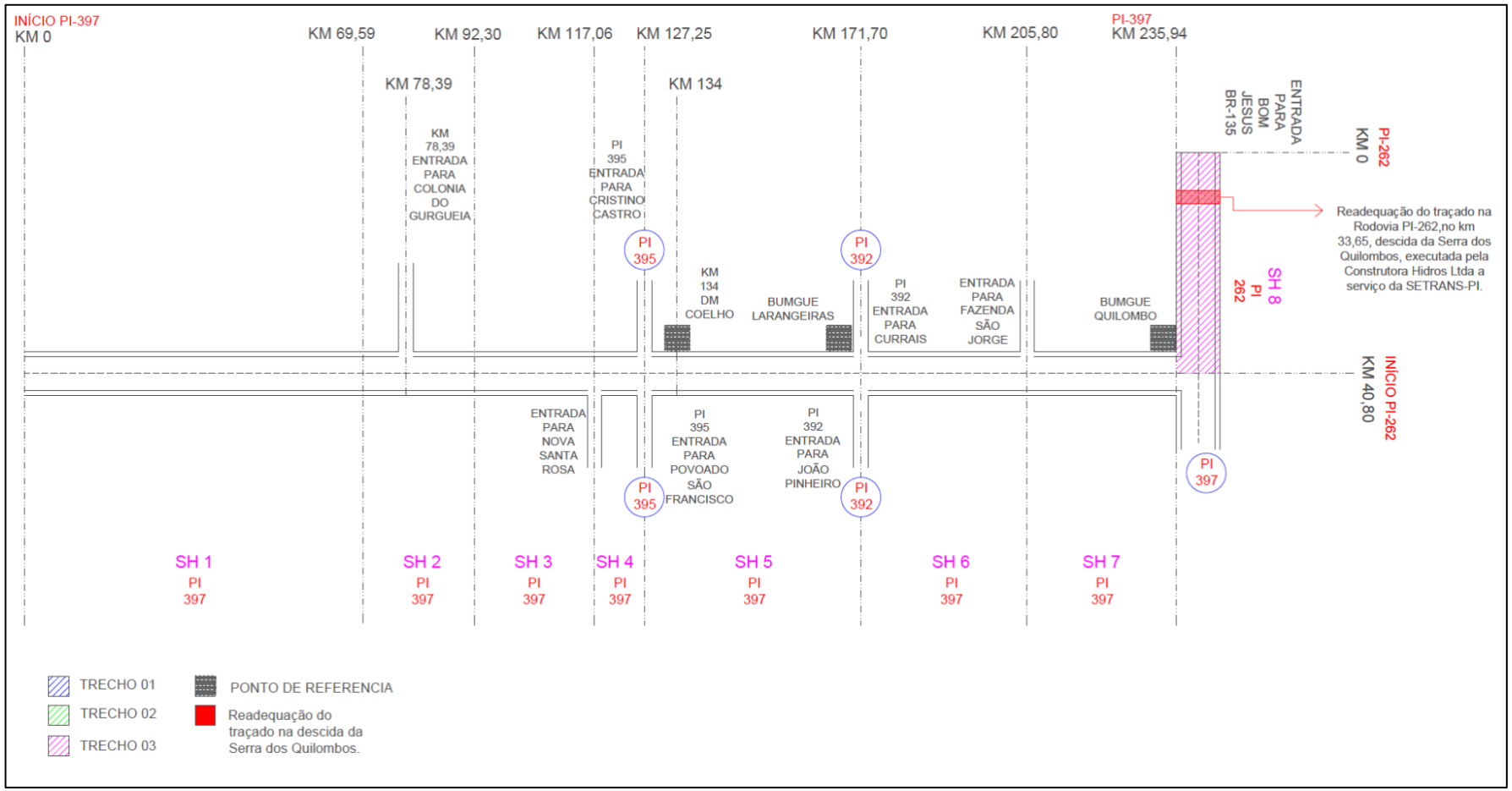


Figura 89 - Diagrama linear da rodovia com destaque ao Trecho 3

4.3.1 Segmento Homogêneo 08

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

4.3.1.1 Pavimento

Considerando a correspondência enviada pelo Poder Concedente através do CMOG, Ofício Nº 145/2022/SUPARC, que solicitou a 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, não serão avaliados serviços nesse local, sendo feita apenas o registro do avanço dessas obras e os possíveis impactos no Contrato de Concessão e concentrando a análise nos serviços executados pela Concessionária, bem como o estado geral da rodovia no restante do segmento.

Dessa forma, em relação ao pavimento, registram-se novamente alguns pontos, onde há formação de buracos e panelas no acostamento, conforme mostrado na Figura 90 e na Figura 91.



Figura 90 - Buraco no acostamento - SH-08



Figura 91 – Buraco no acostamento - SH-08

Registra-se também pontos onde o acostamento foi danificado por conta de acessos irregulares à rodovia, conforme mostrado na Figura 92 e na Figura 93.



Figura 92 – Acostamento danificado - SH-08



Figura 93 – Acostamento danificado - SH-08

Quanto ao avanço da obras, verificou-se que a empresa contratada pela SETRANS-PI, tem dado continuidade nos serviços de terraplanagem na correção do traçado nas proximidades do Km 33, o que pode ser observado na Figura 94 e na Figura 95.



Figura 94 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Início da Subida da Serra - SH-08



Figura 95 – Obra de correção do traçado no Km 33 – Final da Subida da Serra - SH-08

Reporta-se novamente a execução de bota-fora nas margens da rodovia (**Error! Reference source not found.** e **Error! Reference source not found.**), com lançamento e espalhamento de material sem compactação, o que poderá provocar carreamento de materiais para jusante, caso não exista um sistema de contenção de finos.



Figura 96 – Depósito de materiais sem compactação – SH-08



Figura 97 – Depósito de materiais sem compactação – SH-08

4.3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Foi verificada a revitalização da pintura na sinalização horizontal em quase todo o segmento 08, não tendo sido realizada apenas no trecho de intervenção das obras de readequação do traçado da descida da Serra do Quilombo, que tiveram os serviços de Trabalhos Iniciais suspensos conforme mencionado anteriormente. Um comparativo da situação anterior da sinalização horizontal com a situação verificada no mês de junho/22, pode ser feito comparando as imagens do mês de maio/22 (**Error! Reference source not found.** e **Error! Reference source not found.**) e as imagens do mês de junho/22 (Figura 100 e Figura 101).



Figura 98 – Sinalização horizontal em maio/22 – SH-08



Figura 99 – Sinalização horizontal em maio/22 – SH-08



Figura 100 – Sinalização horizontal em junho/22 – SH-08



Figura 101 – Sinalização horizontal em junho/22 – SH-08

4.3.1.3 Drenagem e Obras de Arte Correntes

Verificou-se a conclusão dos serviços de reparo dos dispositivos de drenagem existentes nesse segmento, de modo que as situações registradas no mês de maio/22, como a demonstrada na Figura 102, foram corrigidas conforme demonstrado na Figura 103.



Figura 102 - Drenagem com necessidade de reparos - SH-08



Figura 103 - Drenagem após serviços de reparo - SH-08

4.3.1.4 Terraplenos e Estruturas de Contenção

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

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

4.3.1.5 Canteiro Central e Faixa de Domínio

Registra-se que no mês de junho/22 a Concessionária continuou com os serviços de roçada e limpeza da faixa de domínio, conforme mostrado na Figura 104.



Figura 104 – Execução do serviço de roçada no SH-08 – jun/22

4.3.1.6 Edificações e Instalações Operacionais

Verificou-se a implantação de poço para abastecimento d'água na localização da praça de Pedágio P4, conforme apresentado na Figura 105.



Figura 105 - Poço de abastecimento d'água - Praça de Pedágio P4

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

4.4 Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 20/06/2022 e 22/06/2022

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Placa informativa implantada pela Concessionária.



Sinalização horizontal em perfeitas condições.



Final do trecho com sinalização horizontal, no KM 65,50.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Bueiro de drenagem sem obstruções.



Faixa de domínio e decidas d'águas limpos pela Concessionária.



Rochas no limite da faixa de domínio após a limpeza dos bordos da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Sinalização vertical da Concessionária danificada.



Vegetação nascendo no espaçamento das trincas do pavimento asfáltico do acostamento.



Zona com desgate no pavimento.



Trevo da interseção da Transcerrados com a PI-247 / BR 324 após serviço de roçada de acordo com o previsto no PER.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Linha de sinalizacão de bordo com nova pintura implantada pela Concessionária



Início de formação de buraco/panelas no pavimento asfáltico da pista.



Trincas interligadas tipo bloco no pavimento asfáltico do acostamento.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Marco topográfico implantado pela Concessionária.



Pavimento asfáltico em boas condições para tráfego.



Bordos da pista precisando de roçada.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 2 - segmento pavimentado. Ainda precisando de complementação na sinalização horizontal



Pavimento asfáltico em boas condições para tráfego. Sinalização horizontal em perfeitas condições.



Desnível entre as faixas de rolamento da pista.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Pontos de vegetação alta no segmento.



Disposição de blocos de rocha no limite da faixa de domínio.



Trincas do tipo longitudinal no pavimento.



Trincas interligadas bloco no pavimento do acostamento da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Equipe de serviço da Concessionária realizando a manutenção de limpeza e roçada no bordo da pista, no KM 81,30.



Início da sinalização horizontal no segmento, no KM 73,30.



Final do segmento homogêneo 2 - Com sinalização horizontal em perfeitas condições.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 3 – segmento não pavimentado.



Placa educativa implantada pela Concessionária.



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



Poço de drenagem precisando de reparos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Vegetação alta nos bordos da pista.



Bueiro de drenagem obstruido pela vegetação, precisando de limpeza e roçada.



Terrapleno em boas condições.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 4 – segmento com leito natural.



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



Vegetação alta no bordo da pista.



Ponto da pista com material solto

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Poço de drenagem em perfeitas condições.



Valeta de drenagem para melhorar o escoamento da água para o poço de drenagem.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Poço de drenagem.



Eixo da pista mais baixo que os bordos, o que pode ocasionar acúmulo de água na pista.



Vegetação alta no bordo da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



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



Buraco proveniente da erosão no solo devido ao escoamento da água das chuvas.



Buraco proveniente da erosão no solo devido ao escoamento da água das chuvas.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Valeta de drenagem para melhorar o escoamento da água para os poços de drenagem.



Poço de drenagem em perfeitas condições.



Final do segmento homogêneo 5 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural.



Bordo da pista precisando de limpeza e roçada.



Ponto do trecho com material solto.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Poço de drenagem feito pela equipe de serviço da Concessionária.



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



Valeta de drenagem para melhorar o escoamento da água para os poços de drenagem.



Final do segmento homogêneo 6 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.



Pontos de erosão no solo foram reparados pela equipe de serviço da Concessionária.



Pontos de erosão no solo foram reparados pela equipe de serviço da Concessionária.



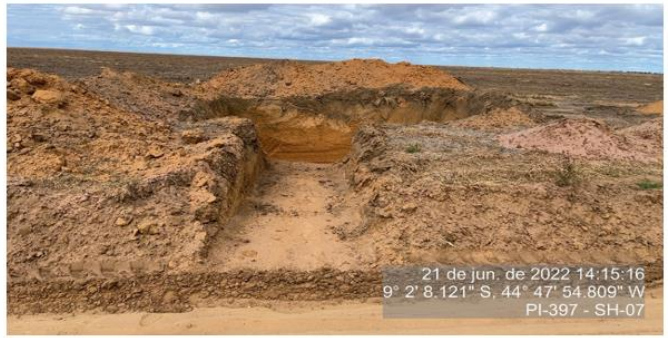
Vegetação alta nos bordos da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Valeta de drenagem feita pela Concessionária



Poço de drenagem.



Equipe de serviço da Concessionária realizou o serviço de limpeza nos bordos da pista



Equipe de serviço da Concessionária realizou o serviço de limpeza nos bordos da pista

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



Maquinário da Concessionária



Final do segmento homogêneo 7 - segmento em leito natural.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

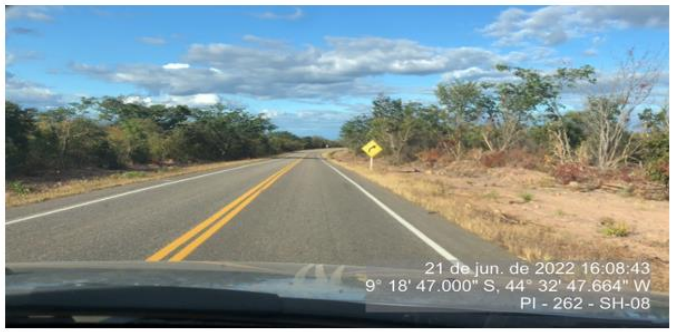
Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Início do segmento homogêneo 8 - segmento pavimentado.



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



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



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



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



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



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



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



Buraco/panelas no pavimento asfáltico do acostamento.



Zona com desgate no pavimento asfáltico do acostamento da pista.



Descida d'agua sem obstruções e em perfeito funcionamento.



Pavimento asfáltico em boas condições para tráfego.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 20/06/2022 a 22/06/2022



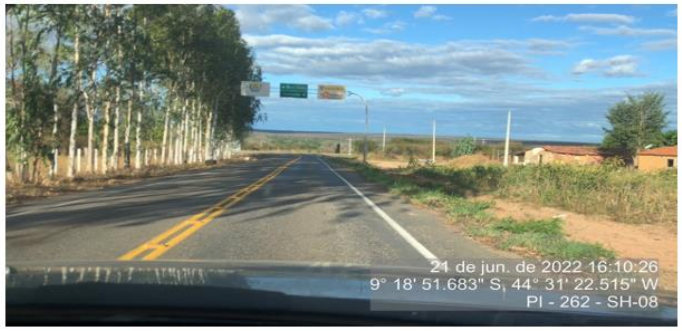
Poço de água da Praça de Pedágio P4 já implantado pela Concessionária.



Meio fio reparado pela equipe de serviço da Concessionária.



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



Final do segmento homogêneo 8 - sinalização horizontal conservadas.

INDICADORES DE DESEMPENHO

5. INDICADORES DE DESEMPENHO

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

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

METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES DE DESEMPENHO

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSCERRADOS – ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

6. METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES

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

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

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

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

OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

7. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

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

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

CONTROLE DE PENDÊNCIAS

8. CONTROLE DE PENDÊNCIAS

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

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

Tabela 18 - Controle de pendências – Parte 1/2

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Posicionamento do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC) referente a Utilização da faixa de domínio para receita marginal	GP/DP/22032501	25/03/22	CMOG / SUPARC	Aguardando manifestação da CMOG / SUPARC
Análise das documentações emitidas acerca da Obra na PI-262-Serra do Quilombo	Correspondência Eletrônica SUPARC - Documentação referente à obra na PI-262	26/05/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da Apresentação da Nova Solução Técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos.	GP/DP/22051802	18/05/22	DER-PI	Aguardando resposta 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.	GP/DP/22041302	13/04/22	DER-PI	Aguardando resposta PODER CONCEDENTE quanto à "Não Objeção"
Análise do pedido de abertura de processo de Reequilíbrio em razão da não obtenção do benefício do REIDI na RFB enviado pela Concessionária Grãos do Piauí, Solicitando ao Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos (CMOG) / Superintendência de Parcerias e Concessões (SUPARC)	GP/DP/22042001	27/04/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise da ERRATA do Laudo de Avaliação Imobiliária enviada pela Concessionária Grãos do Piauí, Apresentado inicialmente no Ofício GP/DP/22050402, com finalidade de Determinar o Valor de Mercado para fins de Desapropriação para Implantação da Praça P1.	GP/DP/22052301	23/05/22	CMOG / SUPARC	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	DER-PI	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.	GP/DP/22051902	19/05/22	Concessionária	Análise da ponderações feitas pelo VI no Ofício Nº 033/2022/VI_PI397

Tabela 19 - Controle de pendências – Parte 2/2

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	RESPONSÁVEL	STATUS
Análise da solicitação enviada pela Concessionária Grãos do Piauí para cancelamento do processo de emissão do Decreto de Utilidade Pública-DUP para Desapropriação da área necessária para a construção e instalação da Praça de Pedágio P4, previamente solicitado através do Ofício GP/GP/22052601	GP/DP/22062102	21/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise do Projeto Executivo das obras de Ampliação e Melhoramento da Rodovia no Segmento Homogêneo 07 enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22060603	06/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise do 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), enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22060801	08/06/22	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	21/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
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	23/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise do Projeto Executivo de recuperação do pavimento e sinalização horizontal e vertical dos trechos pavimentados. enviado pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22062201	22/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
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	22/06/22	CMOG / SUPARC	Aguardando resposta CMOG/SUPARC
Análise 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.	GP/DP/22062801	28/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise da sugestão de localização dos sensores de veículos, enviada pela Concessionária Grãos do Piauí.	GP/DP/22063001	30/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente
Análise 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.	GP/DP/22063002	30/06/22	Verificador Independente	Aguardando resposta Verificador Independente

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

A Concessionária solicitou, por meio do Ofício GP/DP/22032501 enviado em 25 de março de 2022, sob o aspecto de Receitas Marginais, apoio do CMOG

na averiguação da existência de autorização junto ao DER-PI para a ocupação da Faixa de Domínio pela Equatorial Energia, uma vez que foram identificadas estruturas da referida empresa na faixa de Domínio. Caso exista tal autorização a Concessionária solicita por meio do mesmo Ofício o processo integral contendo projetos e documentos que culminou na emissão da correspondente autorização.

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

Em 20 de abril de 2022, através do ofício nº 017/2022/VI_PI397, este Verificador Independente de manifestou acerca da solicitação da concessionária, trazendo à luz as previsões contratuais e os entendimentos exarados pelas instâncias judiciárias superiores sobre o tema.

Com base nisso, este Verificador manifestou entendimento sobre a necessidade de verificação da existência do Termo de Permissão de Uso Especial para utilização de faixas longitudinal ou transversal da Rodovia, informando ainda que não foi encontrado tal documentação no material relativo ao Termo de Transferência Rodoviária. Além disso, foi expresso também o entendimento deste Verificador quanto aos mecanismos de cobrança pela utilização das faixas.

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

Dessa forma, faz-se necessária a manifestação do Poder Concedente acerca do tema, ou mesmo a convocação de reunião entre as Partes para discussão do tema em tela.

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

Conforme detalhado no item 3.1.3 deste relatório, após a identificação da execução da obra de Readequação do Traçado da Descida da Serra do Quilombo por empresa contrata pela SETRANS-PI, e após diversas comunicações entre os agentes contratuais, o CMOG/SUPARC enviou a este Verificador, em 26 de maio de 2022, a documentação referente à obra fornecida pela Secretária de Estado dos Transportes – SETRANS.

Considerando toda o encadeamento de fatos, este Verificador emitiu uma manifestação preliminar, via correspondência eletrônica, em 03 de junho de 2022. Uma manifestação mais detalhada será emitida, considerando todos os pontos levantados pela Concessionária, acerca da repercussão dos fatos a serem avaliados no Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021 e com base no que foi verificado nas Vistorias Técnicas, levando em consideração os aspectos técnicos, jurídicos e econômico-financeiros, tudo em consonância com o estabelecido no PER e no contrato de concessão.

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

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

Por sua vez, este Verificador realizou a análise da proposta apresentada pela Concessionária, tendo emitido o resultado da análise no Ofício Nº 024-2022_VI_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 expressado o entendimento de que a nova solução proposta pela Concessionária atende ao PER e as normas e especificaçãoes 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.

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

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

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

Por sua vez, este Verificador realizou a análises da proposta apresentada pela Concessionária para mudança de posicionamento do BSO/SAU e do dimensionamento da rota dos veículos, entendendo que a nova localização sugerida pela Concessionária para o BSO/SAU está adequada ao preconizado no PER, ressalvando-se que em relação à operação dessas instalações, o item 3.2.4 – Base de Serviço Operacional do PER estabelece que o início deverá ocorrer concomitantemente ao da cobrança de pedágio, sendo necessário assim que a

Concessionária informe qual o planejamento para implantação dessas instalações e serviços, de forma a garantir sua entrada em funcionamento juntamente ao início da cobrança de pedágio.

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

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

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

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

Este Verificador, por sua vez, levando em conta todo o histórico retratado no Ofício GP/DP/22042001 e em atendimento à Cláusula 28.10, item j) do Contrato de Concessão apresentou, através do Ofício Nº 027/2022/VI_PI397, emitido em 25 de maio de 2022, suas considerações acerca do referido pedido de reequilíbrio econômico-financeiro.

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

8.6 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P1

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

Este Verificador se manifestou acerca das solicitações da concessionária, através do Ofício Nº 026/2022/VI_PI397, emitido em 20 de maio de 2022, em que entendeu que a Concessionária atendeu, até aquele momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação, porém fez alguns pedidos de esclarecimento em relação ao laudo de avaliação de imóvel apresentado em anexo à solcitação da Concessionária.

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

De posse dos esclarecimentos prestados pela Concessionária, este Verificador realizou nova análise, tendo entendido que restaram atendidos os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653, 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 anteirormente, entendeu que os requisitos para comunicação, apresentação e solicitação de aprovação foram completamente atendidos pela Concessionária, e desas forma, informou não objetar a formalização do acordo, tendo emitido 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 Utílidade Pública da área objeto da desapropriação.

8.7 Sinalização da pista AVI

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

Este Verificador Independente, em atenção ao item 4 do PER, das responsabilidades do verificador Independente, apresentou sua análise em 12 de maio de 2022, através do Ofício Nº 023/2022/VI_PI397, em que após considerar os itens 2.6.5 - Sistema de Arrecadação de Pedágio do PER, o item 4 – Configurações Tipo, na Tabela 7 – Regras de definição de localização de pistas na praça de pedágio, do Manual Para Concepção, Dimensionamento e Implementação De Praças de Pedágio Em Concessões Rodoviárias da ANTT, bem como a solução apresentada e justificativas da Concessionária, entendeu que a solução proposta 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.

8.8 Análise do Projeto Executivo do Segmento Homogêneo 03

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

Assim, em atenção ao item 4 do PER, que atribuí como responsabilidade deste Verificador Independente a “Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela Concessionária”, este Verificador emitiu, através do Ofício Nº 030/2022/VI_PI397 de 02 de junho de 2022, uma análise preliminar 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.

A nova análise, enviada através do Ofício Nº 033/2022/VI_PI397, trouxe uma análise completa de todas as disciplinas do projeto, e ao final fez-se algumas solicitações, recomendações e ressalvas que devem ser analisadas pela Concessionária de forma a garantir a aderência total do Projeto aos preceitos do PER.

8.9 Decreto de Utilidade Pública – Praça de Pedágio P4

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

Este Verificador se manifestou acerca da solicitação da concessionária, através do Ofício Nº 034/2022/VI_PI397, emitido em 17 de junho 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. Restaram atendidos também os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653.

No entanto, em 21 de junho de 2022, a Concessionária emitiu o Ofício GP/DP/22062102, em que solicita o cancelamento deste processo e sua respectiva extinção, informando ainda que será formado e enviado outro processo com novos

dados e informações. Para tal, justifica que houve consideráveis alterações nos dados e informações do presente processo de desapropriação de área para a implantação da Praça de Pedágio P4, conforme melhor detalhado no item 3.1.6 deste relatório.

Considerando o exposto, este Verificador emitirá manifestação quanto à solicitação de extinção de processo solicitada pela Concessionária e aguarda a emissão da nova documentação de forma a proceder com nova análise.

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

8.11 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.

A proposta apresentada pela Concessionária está em análise por este Verificador e uma manifestação quanto ao atendimento ao PER, será emitida no início do mês de julho/22.

8.12 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, delimitando 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, cabe a este Verificador a análise da solicitação da Concessionária quanto à adequabilidade da solução proposta ao PER aos demais documentos contratuais e posterior manifestação do poder Concedente.

8.13 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) aprovação para 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. 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.

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

8.14 Análise do 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.

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

8.15 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.

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

8.16 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) 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.

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

8.17 Locais de instalação dos equipamentos de sensoriamento de veículos

Com base no Item 3.2.7.4 do PER (Sensoriamento de Veículos), que 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”, a Concessionária apresentou em 30 de junho de 2022, através do Ofício GP/DP/22063001, a sugestão de localização desses sensores.

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

8.18 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) 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.

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

ANEXOS

9. ANEXOS

9.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas

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

9.2 Anexo 2 – DVD

Esta folha contém um DVD contendo o seguinte conteúdo:

- Relatório Geral de Verificação - PI397-VI-FIS-RGV-2022-08-R00
- Arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas em junho de 2022.

OFÍCIO Nº 028/2022/VI_PI397

Teresina, 06 de junho de 2022.

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

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

C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

Assunto: análise do Ofício nº GP/DP/22051802, apresentação de uma nova solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio, nos dois sentidos da pista.

Excelentíssimo Senhor,

Cumprimentando-o cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 4 do Programa de Exploração Rodoviário (PER), das responsabilidades do Verificador Independente, **apresentar a análise da nova solução técnica para o sistema de detecção de altura na entrada das praça de pedágio, nos dois sentidos da pista, proposta pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 18 de maio de 2022**, **através do Ofício nº GP/DP/22051802.**

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

- Ofício GP/DP/22051802 de 18 de maio de 2022.
- Desenho - Projeto Típico para Pórtico Galibo
- Desenho – Projeto de Sinalização P-1

O ofício supra referenciado encaminha uma nova solução técnica para o sistema de detecção de altura localizada nas entradas das praças de pedágio. A nova solução consiste na ultilização de um pórtico limitador de altura, dotado de barra suspensa que servirá como restrição de gabarito vertical de 5,50 metros, em ambos sentidos da pista.

Sob o aspecto técnico, este Verificador realizou um análise em relação à nova solução técnica para o sistema de detecção de altura apresentada pela Concessionária, com base nas “normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e/ou ABNT”, bem como em outros documentos nacionais ou internacionais com os mesmos padrões técnicos exigidos, conforme preconiza o PER. Esta análise baseou-se também na boa prática utilizada em outras Rodovias Nacionais e Internacionais.

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

Considerando que, com base nos questionamentos e na recomendação para considerar 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) feitos por este Verificador, a Concessionária propôs a implantação do Pórtico Galibo, com o gabarito vertical de 5,50 metros, como solução técnica para o sistema de detecção de altura na entrada das praça de pedágio, nos dois sentidos da pista.

Considerando que , ainda conforme proposta da Concessionária, o pórtico "galibo" será implantado em ambos sentidos a 250 metros do pórtico de sinalização aérea e a 750 metros das praças de pedágios, consequentemente, servirá como proteção não só para a estrutura da praça de pedágio no que tange altura, mas também para a proteção do pórtico que suporta a sinalização aérea.

Considerando que foi verificado ainda que a solução proposta pela Concessionária, tem sido usada em outras Rodovias no país, como por exemplo a Rodovia como: SP 330, Linha Amarela-RJ, e Rodovia dos Imigrantes-SP, ou mesmo rodovias europeias como N-525 e A-67 na Espanha.

Ressaltando-se o disposto no item 3.2.7.7 do PER que informa que as praças deveração ser equipadas com sistema de detecção de altura, não dispondo sobre o tipo de sistema a ser utilizado.

Por fim, considerando que conforme proposta da Concessionária, será instalada, inicialmente, 4 placas localizadas nas entradas da rodovia informando o gabarito vertical de 5,50 metros e em seguida, após a implantação dos novos trevos, será implantada em todas as entradas da rodovia.

Conclui-se que tal solução proposta pela Concessionária impede que o pórtico que suporta a sinalização aérea da rodovia (sinalização de AVI, sinalização de praça de pedágio e cargas excedentes) seja sacrificado, assim mantendo as informações essênciais para todos usuários da rodovia e minimizando o risco de acidentes.

Por fim, este Verificador Independente entende que a utilização do Pórtico Galibo, com o gabarito vertical de 5,50 metros, implantado em ambos sentidos da pista a 250 metros do pórtico que suporta a sinalização aérea e a 750 metros das praças de pedágios como solução técnica para Sistema de Detecção de Altura na entrada de cada praça de pedágio proposto pela Concessionária, atendem aos princípios norteadores do PER e das normas e especificações adotadas no Contrato de Concessão.

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

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

OFÍCIO Nº 030/2022/VI_PI397

Teresina, 03 de junho de 2022.

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

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

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

C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Corlho Marinho de Andrade
Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC

Assunto: Apresenta análise preliminar do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 03, solicitada pela Concessionária através do Ofício nº GP/DP/22051902.

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 preliminar do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento, referente ao Segmento Homogêneo 03, da Rodovia Transcerrados e Estrada Palestina, encaminhado através do Ofício nº**

GP/DP/22051902, pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 19 de maio de 2022.

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

Volume 01 – Relatório do Projeto e Documentos para Licitação

0. Capa
1. Apresentação
2. Mapa da Situação
3. Estudos
   - 3.1. Estudo de tráfego
   - 3.2. Estudo Topográfico
   - 3.3. Estudos Hidrológicos
   - 3.4. Estudos Geotécnicos
4. Projeto
   - 4.1. Projeto Geométrico
   - 4.2. Projeto de Terraplenagem
   - 4.3. Projeto de Drenagem
   - 4.4. Projeto de Pavimentação
   - 4.5. Projeto de Sinalização
   - 4.6. Projeto de Obras Complementares
   - 4.7. Projeto de Canteiro de Obras
5. Quantitativos
6. Especificações
7. ART
8. Termo de Encerramento

Volume 2 – Projeto de Execução

0. Capa

1. Apresentação
2. Mapa da Situação
3. Quantitativos
4. Projetos
   4.1. Projeto Geométrico

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

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

Também o contrato de concessão, na sua clausula 21, subclausula 21.3, diz o seguinte:

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

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

Inicialmente, esta análise está 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. Dessa

forma, traz-se o que diz o PER, no seu item 1.4 - Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade, acerca desse tema:

> Para as obras de pavimentação da rodovia PI 397 segmento Final da Pavimentação (km 92,30) – Entro Acesso Distrito de Nova Santa Rosa com 24,80 km, nos estudos de modelagem foi considerado o projeto já existente no DER/PI. A CONCESSIONÁRIA poderá propor alterações nesse projeto, mas deverá manter o perfil geométrico da rodovia já implantada, reduzindo o acostamento para largura de 1,00 m (um metro) para cada lado. Deverá obter a Não Objeção do DER/PI antes de iniciar as obras de pavimentação.
>
> [...]
>
> Ao elaborar o projeto executivo de pavimentação, a CONCESSIONÁRIA poderá rever e propor alternativas para este projeto básico, devendo, entretanto, antes do início das obras de implantação, obter a "Não Objeção" do DER/PI.

Do item 1.4.5, que trata especificamente da Pavimentação, extrai-se o seguinte:

> Embora reserve-se ao DER/PI a prerrogativa de objeção ou não das soluções propostas, a CONCESSIONÁRIA terá liberdade para propor a concepção estrutural dos novos pavimentos a serem executados, assim como daqueles previstos para a recuperação da pista existente, sempre com o objetivo de atendimento aos parâmetros de desempenho do PER.
>
> Nesse contexto, são admitidas soluções em pavimentos flexíveis ou rígidos, estruturas invertidas, o uso de técnicas de reciclagem, de geossintéticos, de asfaltos polimerizados ou de outros processos alternativos que decorram da evolução tecnológica.
>
> Em todos os casos, será considerada a necessidade de atendimento aos padrões funcionais, estruturais e de segurança especificados neste PER – Programa de Exploração Rodoviário, além da minimização das intervenções sobre as rodovias.

Com base no arcabouço técnico descrito acima, procedeu-se a análise técnica do projeto de Pavimentação do Segmento homogêneo 03, proposto pela Concessionária no seu Ofício aqui referenciado.

O item 4.4 – Projeto de Pavimentação, indica solução para implantação de novas estruturas de pavimentos flexíveis nos segmentos da Rodovia não possuem pavimento até a presente data, utilizando como referência o Estudo de Tráfego considerado no PER.

Nas tabelas apresentadas no documento, verifica-se que já a partir do ano de 2022, o Número N já apresenta valores acima de 10^6, o que conforme a Tabela 1 extraída da Publicação 719 do DNIT – Manual de Pavimentação, que trata da Espessua Mínima de Revestimento Betuminoso, indica para esse caso Revestimento Betuminoso com 5,0cm de espessura, sendo que a partir de 2024 é indicada a adoção de Concreto Betuminoso com 7,5 cm de espessura.

Tabela 1 - Espessura mínima de revestimento betuminoso conforme publicação 719 do DNIT

N	Espessura Mínima de Revestimento Betuminoso
$N \leq 10^6$	Tratamentos superficiais betuminosos
$10^6 < N \leq 5 \times 10^6$	Revestimentos betuminosos com 5,0 cm de espessura
$5 \times 10^6 < N \leq 10^7$	Concreto betuminoso com 7,5 cm de espessura
$10^7 < N \leq 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 10,0 cm de espessura
$N > 5 \times 10^7$	Concreto betuminoso com 12,5 cm de espessura

No entanto, o projeto apresentado propõe a aplicação de “Tratamento Superficial Duplo com polímero como revestimento mais aplicação de um microrrevestimento asfáltico que agregará a função de camada selante”. Indicando ainda a execução de um reforço de 3,0 cm de CBUQ a partir do ano de 2025. No entanto tal indicação não é refletida nos desenhos, especialmente na seção tipo do pavimento.

Destaca-se 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.
>
> A pavimentação por etapas é especialmente recomendável quando, para a primeira etapa, pode-se adotar um tratamento superficial como revestimento, cuja espessura é, perfeitamente desprezível; na segunda etapa a espessura a acrescentar vai ser ditada, muitas vezes, pela condição de espessura mínima de revestimento betuminoso a adotar.

Nesse caso, na visão deste Verificador, **o projeto deve comtemplar a solução final do pavimento**, mesmo que sua execução seja faseada conforme depreende-se do trecho do Manual de Pavimentação reproduzido acima.

Os demais itens do projeto estão sob análise deste Verificador, que emitirá o resultado da análise dentro dos prazos estabelecidos nos documentos contratuais.

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

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

OFÍCIO Nº 031/2022/VI_PI397

Teresina, 07 de junho 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 Maio/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-2022-07-R00 – VOLUME ÚNICO**.

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

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

OFÍCIO Nº 032/2022/VI_PI397

Teresina, 29 de Junho de 2022.

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

C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Coelho Marinho de Andrade
Superintendência de Parcerias e Concessões – SUPARC

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

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

Assunto: Resposta ao Ofício GP/DP/22060601, referente ao envio das Demonstrações Financeiras conforme item 5.3.12 do PER e Projeções Financeiras, conforme item 5.3.13 do PER por parte da Concessionária e parecer do Verificador Independente.

Ilustríssimo Senhor,

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

No dia 06/06/2022, a Concessionária enviou ao Verificador Independente, com cópia para a SUPARC, CMOG e DER-PI, o Ofício n. GP/DP/22060601, por meio do qual:

a) Comunicou o envio das Demonstrações e Projeções Financeiras referentes ao exercício do primeiro semestre do ano de 2022; e

b) Anexou os seguintes documentos:

   a. Anexo I - Grãos do Piauí - DF auditada de 2021;

   b. Anexo II - Plano de Negócio vigente (pdf);

   c. Anexo III - Plano de Negócio vigente (Excel); e

   d. Anexo IV - Demonstrações financeiras publicadas.

Em cumprimento ao escopo dos trabalhos do Verificador Independente, nos termos do Contrato de Concessão e anexos, em especial da cláusula n. 28 do contrato, servimo-nos do presente para apresentar o parecer acerca da conformidade dos anexos enviados à luz das disposições contratuais e demais previsões pertinentes.

- **Item 5.2.12 do PER**

Conforme consta do ofício n. GP/DP/22060601, o "Anexo I - Grãos do Piauí - DF auditada de 2021" visa atender ao disposto no item 5.3.12 do PER, o qual dispõe que:

> *"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."*

A partir da análise do Anexo I foi possível verificar a presença de todos os requisitos constantes do escopo do item 5.3.12 do PER. Além das informações pertinentes à demonstração financeira como origem dos recursos, aplicação dos recursos, notas explicativas detalhando as rubricas e suas metodologias, bem como transações com partes relacionadas, a análise individualizada de cada informação demonstrou coerência interna com as demais apresentadas no documento.

Destaca-se positivamente no referido documento, o cuidado de listar as normativas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis que não vigoravam quando da vigência do exercício em tela.

Quanto ao parecer da análise do auditor independente, neste caso a PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes Ltda, atestando a adequação, evidencia-se o trecho a seguir:

> *"Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A. em 31 de dezembro de 2021, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o período compreendido entre 07 de julho (data de constituição) a 31 dezembro de 2021, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil"*

Em síntese, no que diz respeito ao item 5.3.12 do PER, a análise por parte do Verificador Independente permite atestar que o "Anexo I - Grãos do Piauí - DF auditada de 2021" atende plenamente ao solicitado.

- **Item 5.3.13 do PER**

Conforme consta do ofício n. GP/DP/22060601, o "Anexo II - Plano de Negócio vigente" busca atender ao disposto no item 5.3.13 do PER, o qual dispõe que:

> *"A Concessionária (SPE) deverá apresentar até 90 (noventa) dias após o encerramento de cada ano civil, informações atualizadas das Projeções Financeiras, considerando os resultados reais obtidos desde o início da concessão até o semestre anterior e os resultados projetados até o fim do prazo da concessão, utilizando os mesmos modelos e critérios aplicados para a elaboração das Projeções Financeiras contidas no Plano de Negócios da Rodovia."*

Conforme consta do ofício supramencionado e se depreende da análise do material relativo ao Anexo II e III, as projeções financeiras enviadas correspondem àquelas apresentadas no âmbito do Plano de Negócio Original, sob a alegação destacada a seguir:

> *"Considerando que o prazo de vigência da Concessão e as obrigações da Concessionária previstas no Contrato nº 03/2021 e em seus anexos ocorreu em 28/12/2021, através do Ofício nº 535/SUPARC/2021, de 28/12/21, quando o Sistema Rodoviário foi transferido para a Grãos do Piauí, todo o projeto teve início nessa data (28/12/21), inclusive para efeitos de Plano de Negócio e Fluxo de Caixa regulatório, iniciando os lançamentos praticamente no mês de janeiro de 2022, tendo duração até 28 de dezembro de 2051.*
>
> *Deste modo, e em virtude de que não tivemos realizações importantes neste período, entendemos que para este momento, devemos utilizar o Plano de Negócio Original para representar as projeções financeiras da Grãos do Piauí até o final do período da Concessão. As contratações de obras e serviços representativos ainda não foram finalizadas e o processo de financiamento ainda não foi formalizado."*

Na visão deste Verificador Independente, apesar de plausíveis as justificativas da Concessionária para apresentação do material previamente utilizado no Plano de Negócio Original, no tocante ao cenário contratual, em relação ao cenário macroeconômico houve mudanças consideráveis e de possíveis repercussões nas projeções financeiras, desde a apresentação do Plano até o presente momento, ou do fim do exercício em análise, não consideradas ou mencionadas pela Concessionária na documentação.

Neste sentido, para o pleno atendimento ao item 5.3.13, este Verificador recomenda que seja considerado pela Concessionária, ao menos, a atualização do cenário macroeconômico e seu impacto nas demais variáveis para que se possa considerar devidamente atualizadas as projeções financeiras entregues.

Por essa razão, considera-se, para os fins do item 5.3.13 do PER, que a documentação entregue pela Concessionária não atende plenamente à referida obrigação contratual.

- **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, informa-se 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.

- **Atendimento à cláusula 44.9.2**

Para além das questões tratadas, vale pontuar o disposto na cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão, que estabelece como obrigação da Concessionária a apresentação trimestral dos balancetes contábeis:

> 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"*

A despeito da obrigação contratual, a Concessionária não enviou a este Verificador Independente os balancetes referentes a 31 de março ou comunicação, ofício ou qualquer outro tipo de documento contendo as informações a esse respeito.

Diante disso, este VI vem solicitar à Concessionária que apresente os balancetes encerrados em 31 de março e tempestivamente o subsequente, referente a 30 de junho, em cumprimento ao disposto na cláusula 44.9.2 do Contrato de Concessão.

- **Conclusão**

Considerando os fatos apresentados, conclui-se que a documentação enviada pela Concessionário ao Verificador Independente no dia 06/06/2022, por meio do ofício n. GP/DP/2206060: i) atende plenamente ao item 5.3.12 do PER, pela conformidade com o que o PER requisita; ii) atende parcialmente o item 5.3.13 do PER, diante da carência de atualização das projeções em face das mudanças no cenário econômico.

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

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

OFÍCIO Nº 033/2022/VI_PI397

Teresina, 20 de junho de 2022.

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

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

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

C/C: Ilma. Sra. Érica Feitosa Corlho Marinho de Andrade
Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC

Assunto: Análise do Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento da Rodovia, referente ao Segmento Homogêneo 03, solicitada pela Concessionária através do Ofício nº GP/DP/22051902 e projetos revisados entregues através do Ofício GP-DP-22060602.

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 Projeto Executivo das obras de ampliação e melhoramento, referente ao Segmento Homogêneo 03, da Rodovia Transcerrados e Estrada Palestina, encaminhado através do Ofício nº GP/DP/22051902, pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 19 de maio de 2022 e**

posterior envio de documentos revisados encaminhados através do Ofício nº GP/DP/220060602, pela Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A, em 06 de junho de 2022.

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

Volume 01 – Relatório do Projeto e Documentos para Licitação

0. Capa
1. Apresentação
2. Mapa da Situação
3. Estudos
   - 3.1. Estudo de tráfego
   - 3.2. Estudo Topográfico
   - 3.3. Estudos Hidrológicos
   - 3.4. Estudos Geotécnicos
4. Projeto
   - 4.1. Projeto Geométrico
   - 4.2. Projeto de Terraplenagem
   - 4.3. Projeto de Drenagem
   - 4.4. Projeto de Pavimentação
   - 4.5. Projeto de Sinalização
   - 4.6. Projeto de Obras Complementares
   - 4.7. Projeto de Canteiro de Obras
5. Quantitativos
6. Especificações
7. ART
8. Termo de Encerramento

Volume 2 – Projeto de Execução

0. Capa
1. Apresentação
2. Mapa da Situação
3. Quadro de Quantidades
4. Projetos
   - 4.1. Projeto Geométrico
   - 4.2. Projeto de Terraplanagem
   - 4.3. Projeto de Drenagem
   - 4.4. Projeto de Pavimentação
   - 4.5. Projeto de Sinalização
   - 4.6. Projeto de Obras Complementares
   - 4.7. Projeto de Canteiro de Obras
5. Termo de Encerramento

Volume 3 – Notas de Serviço e Cálculo dos Volumes

0. Capa
1. Apresentação
2. Mapa da Situação
3. Notas de Serviço
4. Cálculo dos Volumes
5. Eixo para Locação
6. Termo de Encerramento

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

> No que se refere aos padrões técnicos a serem obedecidos pela CONCESSIONÁRIA, todas as obras (Intervenções Obrigatórias e Intervenções Condicionadas) a serem realizadas nas Rodovias, em qualquer fase da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP), quer façam

> parte dos Trabalhos Iniciais, das obras de Recuperação, Manutenção ou das Obras de Melhorias e Ampliações, deverão obedecer às respectivas normas e especificações adotadas pelo DER/PI, SEINFRA/PI, DNIT e ou ABNT. Outros documentos, nacionais ou estrangeiros, poderão ser adotados, desde que produzam resultados compatíveis com os padrões técnicos exigidos.

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

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

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

Para melhor compreensão, a análise foi divida em tópicos conforme a distribuição do item 4 – Projetos, do Volume 1 – Relatório de Projeto e Documentos para Licitação, entregue pela Concessionária.

Mapa de Situação

No mapa de situação deverá ter identificado o trecho a que se refere o projeto, dentro do contexto geral da concessão.

Projeto Geométrico

Em relação ao Projeto Geométrico, o PER estabele alguns critérios em relação às Condições de Segurança. Para as declividades transversais da pista de rolamento e dos acostamentos, serão exigidos:

Para os trechos em tangente longitudinal:

- Abaulamento transversal para cada faixa de tráfego separadamente: máximo de 3% e mínimo de 2%;
- Abaulamento transversal para os acostamentos:
  - Declividade ideal 5%;
  - Declividade mínima idêntica à da faixa de tráfego contígua.

Para os trechos circulares das curvas horizontais:

- Superelevação entre 2% e 8%, função dos raios observados e medidos na borda inferior das faixas de tráfego, de acordo a Tabela 1.

Tabela 1 - Superelevação Mínima

RAIO MEDIDO	SUPERELEVAÇÃO MÍNIMA
$R \leq 210$ m	8%
$210 < R \leq 350$ m	7%
$350 < R \leq 380$ m	6%
$380 < R \leq 410$ m	5%
$410 < R \leq 440$ m	4%
$440 < R \leq 480$ m	3%
$R > 480$ m	2%

Para os acostamentos nos trechos em curvas:

- Declividade ideal idêntica à da faixa de tráfego contígua;

- Diferença algébrica máxima de 7% entre o acostamento e a faixa de tráfego contígua.

Com base nesses parâmetros este Verificador realizou a análise do projeto geométrico apresentado pela Concessionária.

Quanto ao abaulamento transversal, o projeto apresentado considerou uma inclinação de 3,00%, com os acostamentos seguindo a mesma inclinação, estando portanto dentro dos limites preconizados no PER que é de no máximo de 3% e no mínimo de 2%.

Em relação à superelevação verificou-se que para a curva 1, pode ser dispensada a superelevação uma vez que o raio dessa curva (5.000m) é maior do que o valor R(m) acima do qual a superelevação é dispensável, conforme quadro 5.4.5.1 da Publicação 706 do DNIT – Manual de Projeto Geométrico, reproduzido abaixo.

Tabela 2 - Valores de R acima dos quais a superelevação é dispensável (Fonte: Publicação 706 do DNIT)

V (km/h)	30	40	50	60	70	80	90	≥100
R (m)	450	800	1250	1800	2450	3200	4050	5000

Para a curva 2, que tem o raio de 400m, a superelevação considerava foi 6,6%, conforme notas de serviço apresentadas, o que atende aos limites apresentados no PER, com mínimo de 2% e máximo de 8%, sendo que para raios entre 380m e 410m, a superelevação mínima deve ser 5%.

Em relação à superlargura, os valores de raio mínimo para que não seja necessária a implantação de superlargura, conforme publicação 706 do DNIT – Manual de Projeto Geométrico, são apresentados na Tabela 3 abaixo.

Tabela 3 - Valores dos raios acima dos quais é dispensável a superlargura, para largura de pista = 7,20m

V (km/h)	30	40	50	60	70	80	90	100	Tipo de veículo
R (m)	130	160	190	220	260	310	360	420	CO
R (m)	270	300	340	380	430	480	540	600	SR

Dessa forma, uma vez que a curva 2 possui raio de 400m e a velocidade diretriz desse segmento é 80km/h, **solicita-se esclarecimento quanto à não adoção de superlargura nessa curva.**

Em relação ao traçado vertical, verificou-se que as inclinações adotadas, principalmente no início do segmento em questão, são consideravelmente baixas, até mesmo por conta da característica do relevo na região. Neste caso, devido a esta declividade longitudinal, a concessionária deve estar atenta a possíveis pontos de alagamento.

Projeto de Terraplenagem

A Instrução de Serviço 209 – Projeto de Terraplenagem do DNIT, contida na publicação 726 – Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários, especifica a forma de apresentação dos projetos de terraplenagem.

Dos itens elencados no item 4.2 da IS-209, verificou-se que foram apresentados, o Relatório de Projeto, as folhas de cubação, quadro de orientação da terraplenagem, detalhes dos empréstimos, desenhos das seções transversais-tipo de corte e aterro, desenhos das seções transversais por estaca e notas de serviço.

No entanto, não foi encontrado no material disponibilizado, o Perfil geotécnico do terreno ou mesmo a classificação dos materiais a escavar. Os Estudos Geotécnicos apresentados no item 3.4 do Volume 01, apresentam

apenas parâmetros e especificações dos materiais a serem utilizados. O item 3.4.2 informa ainda que serão feitos estudos durante o desenvolvimento do projeto executivo. **Pede-se esclarecimento quanto ao exposto.**

Pede-se esclarecer também as afirmações sobre fornecimento para as camadas de base e sub-base, constantes respectivamente nos itens 3.4.2.2 e 3.4.2.3 do Volume 1 do material disponibilizado pela Concessionária.

Sabe-se que a Concessionária realizou extensa campanha de investigação dos materiais a serem aplicados na terraplenagem e pavimentação, porém tais investigações não constavam nos volumes entregues. Foram também apresentados os parâmetros geotécnicos para seleção de materiais para cada local de aplicação. Neste sentido torna-se essencial a apresentação de todo estudo geotécnico para comprovar o atendimento as normas e parâmetros técnicos.

Por fim, verificou-se que os demais itens do projeto de terraplenagem atendem aos parâmetros do PER.

Projeto de Drenagem

No projeto de drenagem, foram verificados os dimensionamentos das drenagens superficiais e profundas, bem como os estudos hidrológicos utilizados como referência para o projeto.

Nos estudos hidrológicos, foi verificado a utilização de parâmetros adequados para a região e de parâmetros já estabelecidos e consolidados para determinação de precipitação de projeto, determinação da curva de precipitação, determinação da curva de Intensidade e determinação das descargas de projeto.

Em relação à determinação das descargas de projeto, o estudo hidrológico informa ter utilizado os tempos de recorrência informados na tabela

9 da publicação IPR-726 do DNIT, que estabelece as Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários.

Porém, apesar da apresentação de toda a metodologia e da apresentação do mapa das bacias consideradas, não foram apresentadas as memórias de cálculo da vazão para cada bacia. Dessa forma, não foi possível verificar a aplicação de cada parâmetro utilizado na metodologia que foi detalhada no documento.

Em relação à drenagem superficial, o documento apresentado pela Concessionária informa no seu item 4.3.2 – Drenagem Superficial, que foi necessária a adoção dos dispositivos de sarjeta de aterro, entradas para descidas d'água, descidas d'água e dissipadores de energia. No entanto, não foi possível identificar a localização desses dispositivos nos desenhos fornecidos.

No caso das sajetas de aterro, o item 4.3.3 do Volume 1, a projetista apresenta a metodologia e memória de cálculo para verificação da necessidade de uso de sarjetas de aterro nesse segmento da rodovia. A metodologia apresentada, está de acordo com a Publicação 724 do do DNIT – Manual de Drenagem de Rodovias. Quanto aos resultados apresentados, verifica-se que a maior velocidade de escoamento encontrada foi de 0,28 m/s, o que está abaixo das velocidades máximas admissíveis apresentadas na tabela 31 da publicação aqui referenciada e reproduzida abaixo.

Tabela 4 - Velocidades máximas admissíveis para a água (Fonte: Tabela 31 do Manual de Drenagem de Rodovias do DNIT)

COBERTURA SUPERFICIAL	Velocidade máxima m/s
Grama comum firmemente implantada	1,50 – 1,80
Tufos de grama com solo exposto	0,60 – 1,20
Argila	0,80 – 1,30
Argila coloidal	1,30 – 1,80
Lodo	0,35 – 0,85
Areia fina	0,30 – 0,40
Areia média	0,35 – 0,45
Cascalho fino	0,50 – 0,80
Silte	0,70 – 1,20
Alvenaria de tijolos	2,50
Concreto de cimento portiand	4,50
Aglomerados consistentes	2,00
Revestimento betuminoso	3,00 – 4,00

Dos resultados apresentados depreende-se que não seriam necessárias a aplicação de sarjetas de aterro, porém o projeto apresentado carece de conclusão quanto a esse tema, tendo por contrário informado que foram necessários a aplicação desses dispositivos, conforme mencionado acima. Ainda foi apresentada a metodologia de dimensionamento hidráulico desses dispositvos, porém não foi apresentada qualquer memória referente às sarjetas de aterro, sendo que o mesmo pode ser dito em relação às sarjetas de corte.

Em relação aos bueiros tubulares, foi apresentado a metodologia de cálculo desses dispositivos, porém não foi apresentada a memória de cálculo, não tendo sido esses associados às suas respectivas bacias.

Assim, **recomenda-se que sejam apresentadas as memórias de cálculo das vazões das bacias hidrográficas apresentadas, bem como a memória de cálculo dos dispositivos a elas associados.**

Além disso não foram apresentadas as plantas e desenhos-tipo dos diversos dispositivos de drenagem utilizados.

Por fim, verificou-se que os demais itens do projeto de drenagem aparentemente atendem aos parâmetros do PER.

Projeto de Pavimentação

Este item do projeto foi objeto de uma avaliação prévia deste Verificador, enviada a todas as partes, através do Ofício Nº 030/2022/VI_PI397 de 02 de junho de 2022.

No ofício aqui referenciado, este Verificador ponderou que a solução apresentada pela Concessionária não atenderia, a princípio, as espessuras mínimas indicadas na Publicação IPR-719 do DNIT – Manual de Pavimentação, uma vez que nas seções apresentadas, constava apenas a aplicação de "Tratamento Superficial Duplo com polímero como revestimento mais aplicação de um microrrevestimento asfáltico que agregará a função de camada selante".

Assim, este Verificador se manifestou no sentido de que o Projeto deveria complementar a solução final do pavimento, mesmo que sua execução fosse faseada, conforme previsto no Manual de Pavimentação do DNIT.

Com base no exposto, a Concessionária emitiu em 06 de junho de 2022, o Ofício GP/DP/22060602, contendo a revisão do projeto, que é objeto dessa nova análise por parte deste Verificador Independente.

No projeto revisado a Concessionária apresenta a execução do revestimento em duas fases, conforme demontrado na Figura 1 e na Figura 2 a

seguir, sendo a configuração final do revestimento formada por tratamento superficial duplo com emulsão com Polímero com posterior execução de Microrrevestimento asfáltico e implantação posterior de camada de rolamento a ser executada em CBUQ com espessura de 3 cm.

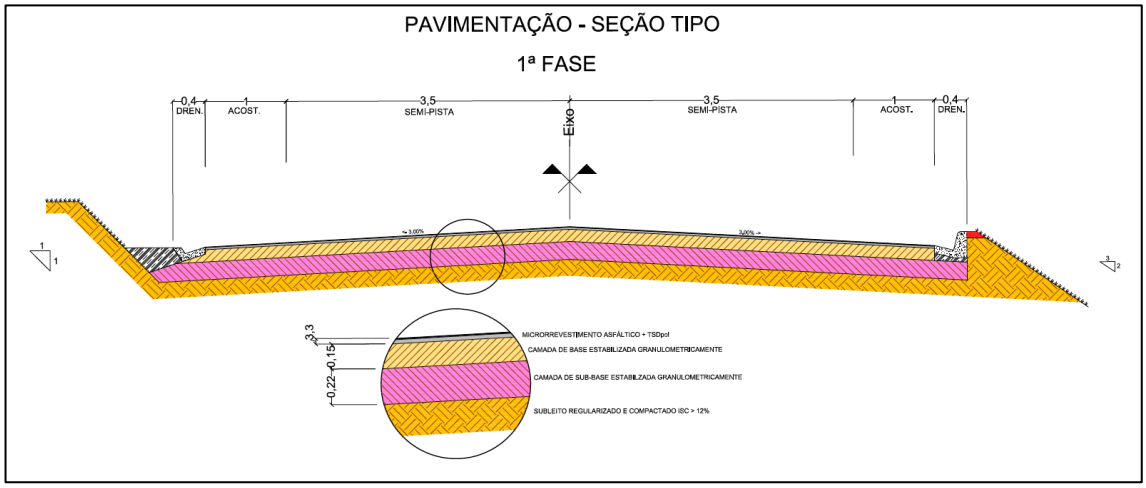


Figura 1 - Seção tipo do pavimento - 1ª fase (Projeto apresentado pela Concessionária)

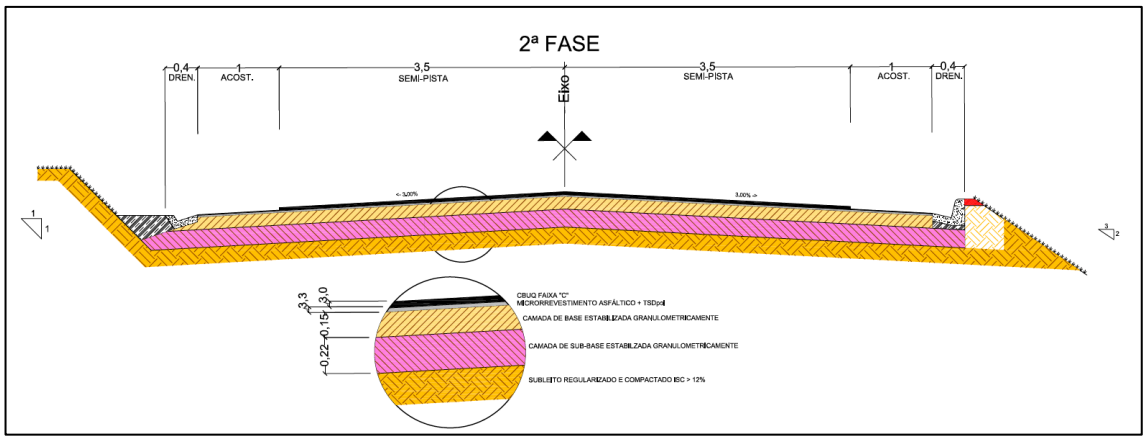


Figura 2 - Seção tipo do pavimento - 2ª fase (Projeto apresentado pela Concessionária)

A solução apresentada, com uma espessura final de 6,3cm, atende parcialmente aos critérios de dimensionamento do DNIT. Isto porque, conforme demonstrado pela concessionária, a partir do ano de 2024 já seria necessário a implantação de CBUQ com espessura minima de 7,5cm. Tal deficiência é amenizada pelo engrossamento da camada de sub-base, porém ainda não

atende aos critérios mínimos do DNIT, mesmo quando considerada a 2ª fase de implantação do revestimento, ainda mais quando considerado que:

i. Os ciclos definidos para a fase manutenção programada são de 09 (nove) anos, devendo as soluções técnicas adotadas, garantir a vida de serviço do pavimento superior a 09 (nove) anos;
ii. Segundo o Manual de Pavimentação do DNIT, no seu capítulo 4 – Projeto de Engenharia Rodoviária, quando a execução do pavimento é feita por etapas, a espessura da primeira etapa em tratamento superficial é perfeitamente desprezível, sendo a espessura da segunda etapa "ditada, muitas vezes, pela condição de espessura mínima do revestimento betuminoso a adotar".

Pelo exposto, este Verificador **entende que a execução do revestimento por etapas está de acordo com o preconizado no PER, não tendo ressalvas ao revestimento adotado na 1ª fase, apesar do mesmo não atender ao projeto total**. Quanto ao revestimento a ser adotado para o reforço, **na 2ª fase, permanecem as ressalvas colocadas acima**.

Projeto de Sinalização

No Projeto de Sinalização Horizontal apresentado pela Concessionária, foi informado o seguinte em relação às Linhas de Divisão de Fluxos Opostos.

> Devem ser executadas no eixo e interrompidas, na proporção de 1:3, ou seja, 4,0 m de demarcação, para 12,0 m de intervalo com largura 0,15 m.
>
> Essa proporção deve ser 1:2, ou 4,0 m de demarcação para 8 de intervalo, no espaço de 156,0 m, precedente às linhas de proibição de ultrapassagem.
>
> Nos segmentos, onde houver proibição de ultrapassagem, a demarcação deve ser em linha dupla contínua ou em linha contínua acompanhada de linha tracejada, em toda a extensão dessa proibição, na proporção de 1:2, 4,0 m de demarcação, para 8,0 m de intervalo.

No entanto, a publização IPR-743 do DNIT – Manual de Sinalização rodoviária, em seu item 3.3.1.5. Linha simples tracejada (LFO-2), indica que nas aproximações das linhas de proibição de ultrapassagem, a LFO-2 passa a ser tracejada na proporção de 1:1, numa extensão de 152 metros, mantendo o comprimento do traço do trecho precedente, o que diverge do proposto pela Concessionária em seu projeto, no caso das aproximações das zonas com ultrapassagem proibida.

Nos demais trechos de linha tracejada simples, onde não há zona de ultrapassagem proibida ou aproximação dessa, verificou-se que o projeto segue o recomendado na Tabela 19 do Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT, conforme apresentado abaixo.

Tabela 5 - Dimensões recomendadas para LFO-2 (Fonte: Manual de Sinalização Rodoviária - DNIT)

VELOCIDADE v (km/h)	LARGURA ℓ (m)	CADÊNCIA t : e	TRAÇO t (m)	ESPAÇAMENTO e (m)
v < 60	0,10*	1 : 2*	1*	2*
	0,10	1 : 2	2	4
		1 : 3	2	6
60 ≤ v < 80	0,10**	1 : 2	3	6
		1 : 2	4	8
		1 : 3	2	6
		1 : 3	3	9
v ≥ 80	0,15***	1 : 3	3	9
		1 : 3	4	12

* situação restrita a ciclovias

** pode ser utilizada largura maior, nos casos em que estudos de engenharia indiquem a necessidade, por questões de segurança.

*** a largura deve ser definida em projeto, levando-se em consideração a velocidade, o volume e a composição do tráfego e a largura da pista de rolamento.

Assim, **recomenda-se a adequação do projeto apresentado à recomendação do DNIT quanto à proporção a ser adotada nas linhas de divisão de fluxo tracejadas nas zonas de ultrapassagem proibida e suas aproximações.**

Quanto às linhas de bordo, bem como as tachas refletivas, verificou-se que atendem à largura mínima preconizada na Tabela 22 do Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT.

Quanto aos materiais utilizados, verifica-se que os materiais propostos pela Concessionária estão elencados no rol de materiais descritos pelo Contran e DNIT. Porém ressalta-se que devem atender aos parâmetros de desempenho listados no PER, quanto aos índices mínimos de retrorrefletância.

Já em relação à sinalização vertical verificou-se que o afastamento adotado no projeto apresentado (0,80m) atende ao afastamento mínimo estabelecido no PER, que é de 0,60m em relação ao bordo do acostamento. A altura de 1,20m, medida do bordo inferior da placa até o bordo inferior da pista, também atende ao estabelecido no PER.

Quanto à altura dos caracteres, o projeto adota 150mm, no entanto o Manual de Sinalização Rodoviária do DNIT, na sua tabela 6, informa que a dimensão mínima dos caracteres para uma rodovia com velocidade regulamentada de 80 km/h, deve ser de 200mm, conforme apresentado abaixo.

Tabela 6 - Altura mínima das letras em função da velocidade e do ambiente em que está inserida a placa

Velocidade Regulamentada (km/h)	Altura Mínima das Letras Maiúsculas (mm)	
	Vias Urbanas	Via Rural
V ≤ 40	125	150
40 < V < 80	150	150
V = 80	200	200
80 < V ≤ 100	250	250
V > 100	*	300
Pedestres	50	50

(*) deve ser justificada em projeto, recomendando-se a adoção do mínimo de 250 mm.

Apesar da tabela apresentar dimensões apenas para letras maiúsculas, o Manual de Sinalização Rodoviária informa que as letras minúsculas dotadas de haste (“b”, “h” e “t”), devem ter a mesma altura da letra maúscula inicial e as demais letras minúsculas, ¾ da altura da letra maiúscula inicial. Assim, **recomenda-se a adoção da dimensão de caracteres redimensionada pelo DNIT.**

Já em relação ao suporte e fixação das placas, o PER explicita que devem ser utilizados perfis metálicos galvanizados, ressalvando que no caso de marcos quilométricos, identificação das rodovias, sinais de regulamentação e advertência, poderão ser utilizados suportes de madeira. No entanto, verificou-se que o projeto considerou a utilização de suporte de madeira para placas educativas, como nos casos dos elementos GPCR-C-SV 00016 e GPCR-C-SV 00085. Já o relatório de projeto, no seu item 4.5, faz referência apenas à suportes de madeira. Dessa forma, **recomenda-se a adoção de suportes de madeira, apenas nos casos ressalvados pelo PER.**

Quanto aos materiais utilizados na refletorização das placas, apesar de não especificados em projeto, deve-se observar ao especificado no item 1.4.4.2 do PER (Sinalização Vertical).

Em relação à área mínima de placas por km de rodovia, verificou-se que a quantidade proposta para o Segmento Homogêneo em questão não atende ao parâmetro do PER, que estabelece um mínimo de 8,00 m^2 de placas por km de rodovia. Sendo a área total de placas propostas para esse segmento de 55,40m^2, temos uma taxa de apenas 2,23 m^2/km. Se forem desconsiderados os marcos quilométricos e considerados apenas as sinalizações de regulamentação, advertência, indicativa e educativa, essa taxa diminui para 1,31 m^2/km, o que não atende ao estabelecido no PER. Dessa forma**, recomenda-se a revisão da quantidade de placas de forma a atender o parâmetro citado.**

Por fim, verificou-se que os demais itens do projeto de sinalização atendem aos parâmetros do PER.

Projeto de Obras Complementares

Em relação ao revestimento vegetal, destaca-se apenas que devem ser observadas as diretrizes estabelecidas no Ofício da Concessionária GP-DP-2201180, de 18 de janeiro de 2022, que foi devidamente analisado e comentado pelo Verificador Independente no seu Ofício Nº 008-2022-VI_PI397, de 08 de fevereiro de 2022 e pelo CMOG através do Ofício Nº 066-2022-SUPARC, de 10 de fevereiro de 2022.

Verificou-se que o quantitativo de cercas projetado para os dois lados da rodovia é de 19.450m não perfazendo a extensão total da rodovia. Conforme estabelecido pelo PER, a Concessionária poderá implantar em substuição às cercas, nos locais onde não há presença de animais, demacarcadores pintados de branco a cada 100,00m. Dessa forma, **pergunta-se se foi considerada a implantação dos demarcadores e a instalação de sinalização de advertância quanto à preservação dos demarcadores.**

Verificou-se também que o projeto apresentado atende às especificações da Norma DNIT 099/2009 – ES - Obras complementares - Cercas de arame

farpado - Especificação de serviço. No entanto, **pede-se esclarecimento quanto à afirmação abaixo, extraída do item 4.6.3 – Cercas do Volume 01 do material apresentado pela Concessionária**, quanto à posição da cerca a ser implantada, se realmente seria a 20 metros do eixo ou a 15 metros, de acordo com a faixa de domínio da rodovia.

> Ao longo do trecho serão remanejadas as cercas em bom estado, removidas e reconstruídas as cercas em mal estado existentes que venham a interferir na execução da obra, além de implantar cercas novas, distantes 20 (vinte) metros do eixo locado, a fim de delimitar a faixa de domínio do trecho projetado, obedecendo ao projeto-tipo apresentado no Volume 2 – Projeto Executivo de Execução.

Por fim, verificou-se que os demais itens do projeto de obras complementares atendem aos parâmetros do PER.

Projeto de Canteiro de Obras

Em relação ao projeto do Conteiro de Obras, este Verificador não tem qualquer ressalva.

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

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

OFÍCIO Nº 034/2022/VI_PI397

Teresina, 17 de junho de 2022.

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

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

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

Assunto: Resposta ao Ofício n. GP/DP/22052601, acerca da solicitação de providências necessárias à emissão do Decreto de Utilidade Pública da área necessária para a implantação da Praça de Pedágio P4, feita pela Concessionária.

Ilustríssimas Senhoras,

Cumprimentando-as cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem manifestar-se acerca do **Ofício GP/DP/22052601** enviado pela Concessionária, no dia 26/05/2022, ao CMOG, com cópia para a SUPARC e para o Verificador Independente.

De acordo com o disposto no referido Ofício, a Concessionária solicitou ao CMOG a emissão de Decreto de Utilidade Pública referente ao imóvel que será objeto de desapropriação para construção da Praça de Pedágio 04, considerando que:

a) O item 23.3 do Contrato de Concessão dispõe que a Concessionária deverá encaminhar ao CMOG as coordenadas geográficas que delimitem o polígono a ser desapropriado para fins da emissão do Decreto de Utilidade Pública, bem como a documentação completa especificada no item 23.6 do Contrato;

b) A Concessionária precisa desapropriar uma área de terras contendo 9.241,26 m2 do imóvel objeto da matrícula no 1.525 do Cartório do Ofício Único de Monte Alegre do Piauí - PI, que consta ser de propriedade de Agenor Perico, portador do CPF no 259.120.389-04, para a construção da Praça de Pedágio P4, localizada na Rodovia PI-262, denominada Estrada Palestina, altura do Km 35+79m – Pista Sul, Zona Rural – município de Monte Alegre do Piauí -PI;

c) Para promoção da desapropriação da área é necessária a emissão de Decreto de Utilidade Pública por parte do Poder Concedente, anexou à correspondência os seguintes documentos abaixo descritos: ***(i)*** matrícula do Imóvel nº 1.525, do Cartório do Ofício Único de Monte Alegre do Piauí-PI, do qual será destacada área a ser desapropriada; ***(ii)*** planta e dados do imóvel da matrícula nº 1.525 e certificado junto ao Ministério do Desenvolvimento Agrário – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária; ***(iii)*** Memorial Descritivo da área a ser desapropriada; constando o Código do imóvel no INCRA sob no 1290200212454, junto ao Ministério do Desenvolvimento Agrário - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, bem como a certificação de que o imóvel da Matrícula 1.525 não se sobrepõe a nenhuma outra poligonal constante do cadastro georreferenciado do INCRA; ***(iv)*** CCIR – Certificado de Cadastro de Imóvel Rural do imóvel da Matrícula n. 1.525; ***(v***) CAR – Cadastro Ambiental Rural do imóvel da Matrícula n. 1.525; ***(vi)*** - Laudo de Avaliação da área a ser desapropriada, elaborado por profissional habilitado, com a respectiva emissão da ART – Anotação de Responsabilidade Técnica; ***(vii)*** Memorial Descritivo da área a ser desapropriada; ***(viii)*** Planta cadastral da área da

desapropriação n. PD01-P4-PI262-KM35,79; ***(iv)*** Minuta do Decreto de Utilidade Pública;

d) A matrícula do imóvel do qual será destacada uma área de 9.241,26 m2 para desapropriação e implantação da Praça de Pedágio P4, está bloqueada, se faz necessária a emissão do Decreto de Utilidade Pública para que a Concessionária inicie o processo de desapropriação judicial, com pedido de imissão da posse;

Inicialmente, no que tange às questões de cunho formal, o Contrato de Concessão estabelece na Cláusula 23.4[1], que compete à Concessionária a realização das desapropriações necessárias à prestação dos serviços objeto da concessão, às suas expensas, responsabilidade e em observância à legislação aplicável e à utilização das verbas previstas no Programa de Exploração Rodoviária – PER.

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

Por fim, em relação aos custos destinados à desapropriação, a Cláusula 23.4.2[3] confere à Concessionária a responsabilidade pela sua assunção. A Cláusula 23.4.4[4], por sua vez, estabelece que as despesas com custas

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

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

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

[4] **23.4.4**. Os custos a serem arcados pela Concessionária incluem, sem limitar: aquisição dos imóveis e o pagamento de indenizações ou de outras compensações decorrentes da desapropriação ou da instituição de servidões ou de outros ônus ou encargos relacionados, considerando, ainda, eventual uso temporário de bens imóveis ou a realocação de bens ou pessoas, bem como as despesas com custas processuais, e de peritos arbitrados em processo judicial e de honorários de qualquer outro profissional necessário à realização das obrigações da Concessionária referentes ao processo de desapropriação.

processuais e demais, incorridas no âmbito de desapropriação judicial, deverão ser arcadas pela Concessionária.

Levando-se em conta todas essas premissas contratuais, verifica-se que a Concessionária atendeu, até o momento, a todas as questões de natureza formal necessárias à realização do processo de desapropriação, já que: (i) informou o Poder Concedente sobre a necessidade da desapropriação, tendo em vista a localização definida entre as partes para a Praça de Pedágio 4; (ii) solicitou a emisssão do Decreto de Utilidade Pública e (iii) apresentou, desde já, todos os documentos exigidos contratualmente, nos termos das Cláusulas acima mencionadas, para que o CMOG, e também este Verificador, tenham condições de avaliar a adequação da desapropriação judicial a ser realizada.

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

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

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

Por se tratar de um laudo de um único imóvel a ser desapropriado, a própria nota técnica nº 08/2016/CGDR/DPP que orienta quanto ao conteúdo e estrutura

mínima que devem compor os relatórios Genéricos de Valores – RGV's, abre a possibilidade de dispensa do RGV com apresentação de laudos completos:

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

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

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

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

Em relação à pesquisa de mercado foram utilizados 6 (seis) imóveis com características intrínsecas e extrínsecas semelhantes ao avaliado**.**

Em relação ao tratamento estatístico adotado, o laudo informa que foi utilizado um fator de oferta de 10%. Tal consideração é suportada pela publicação IPR 746 do DNIT que informa que os "dados de oferta são indicações importantes do valor de mercado. Entretanto, deve-se considerar superestimativas que, em geral acompanham esses preços e, sempre que possível, quantificá-las pelo confronto com dados de transações".

De acordo com entendimento exposto pela Concessionária em oportunidade anterior, na ausência de um fator conhecido ou medido, a aplicação de um fator de oferta arbitrado é igualmente utilizado doutrinariamente. De fato, a publicação do DNIT acima referenciada prevê que os descontos nos resultados encontrados, podem ser adotados de forma livre.

Dessa forma, este Verificador entende-se que a normalização dos valores obtidos a partir de pesquisas de mercado é importante para análise, tendo sido adotado para este efeito o fator de Ponderação de 15%, o qual guarda coerência com o disposto no Campo A5 da norma NBR 14653-3:2004.

Após a aplicação do fator de ponderação, verificou-se que um dos imóveis foi expurgado da amostra por estar abaixo do limite inferior. A partir dos valores restantes, procedeu-se o cálculo da média homogeneizada, que é apresentada ao final do laudo e embasa o valor atribuído à área em questão.

Assim, com base nessas ponderações, esse Verificador entende que foram atendidos os critérios estabelecidos no IPR – 746 – Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT, e na Norma Brasileira de Avaliação de Bens NBR 14653, ressaltando-se que o Laudo foi apresentado juntamente com a Anotação de Responsabilidade Técnica do profissional responsável.

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

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

TERMO DE ENCERRAMENTO

10. TERMO DE ENCERRAMENTO

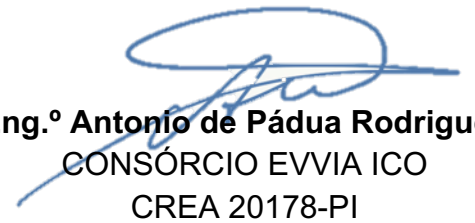
Este volume, contendo o Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2022-08-R00, referente à prestação de serviços de Verificador Independente no decorrer do mês de junho/2022, possui 191 (cento e noventa e uma) páginas numericamente ordenadas.

Teresina-PI, 05 de julho 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

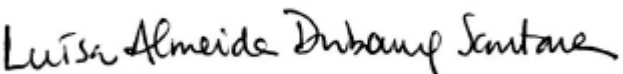
Conferido por:



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