



RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI 397-VI-FIS-RGV-2021-01-R00 –
VOLUME ÚNICO

NOVEMBRO/2021

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SUPERINTENDÊNCIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES – SUPARC

RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI397-VI-FIS-RGV-2021-01-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 sócio econômicos
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

NOVEMBRO/2021

RESUMO

RESUMO:

O presente Relatório Geral de Verificação tem por objetivo apresentar as principais ações realizadas pela Verificadora Independente no mês de novembro/2021.

Apresentaremos a seguir informações gerenciais, tais como: dados contratuais, papel do verificador independente, atribuições, estrutura organizacional, bem como, cronograma e medições.

Dentre as atividades desenvolvidas no período serão relatadas as vistorias e ações realizadas, as previstas para o próximo período, como também, informaremos as documentações expedidas e recebidas.

Esta consolidação de informações terá a finalidade de demonstrar, de forma resumida, o andamento das diversas atividades supervisionadas, dando uma ideia do conjunto das atividades do Concessionário. Como o sistema rodoviário foi transferido recentemente, mais precisamente na data de 26/10/2021, este relatório dará ênfase à situação atual da rodovia, destacando a condição real em que se encontra, baseado na primeira vistoria, realizada para o fim de levantamento/conhecimento já mencionado, bem como para acompanhar a evolução dos trabalhos iniciais, culminando na autorização da operação das praças e dos outros dispositivos e a avaliação dos indicadores de desempenho.

O Contrato de Verificador Independente tem vigência de 5 (cinco) anos, contados a partir da data da assinatura, portanto início em 22/10/2021 e término em 22/10/2026.

Dentre os trabalhos do VI 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 de relatório de vistoria previsto no PER do contrato de Concessão Patrocinada (PPP), onde estarão inclusos os itens descritos abaixo:

- Contextualização (Panorama Contratual) e Funções Gerenciais do Verificador;
- Atividades Desenvolvidas
- Avaliação dos Indicadores de Desempenho

- Controle de Pendências
- Operação Rodoviária
- Gestão Ambiental e de Segurança Rodoviária
- Projetos Apresentados pela Concessionária
- Comunicações Expedidas

SUMÁRIO

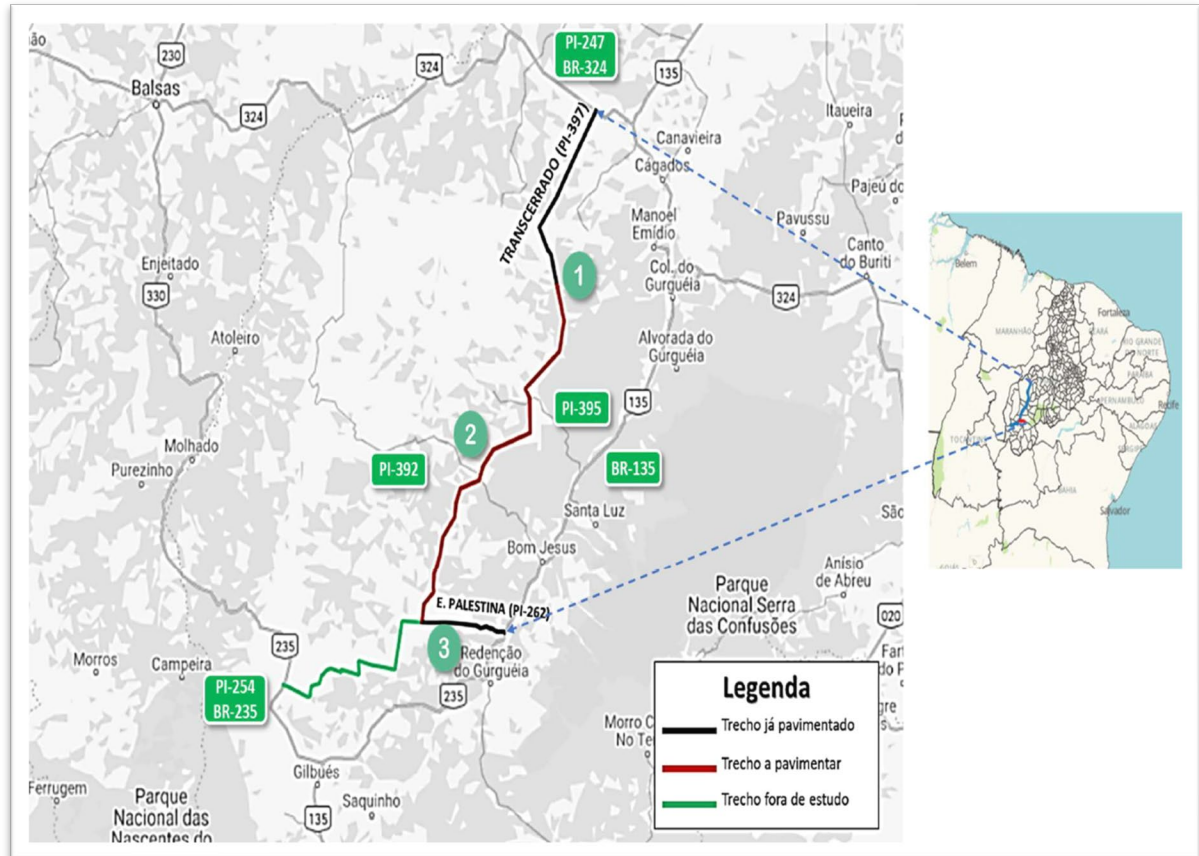
SUMÁRIO

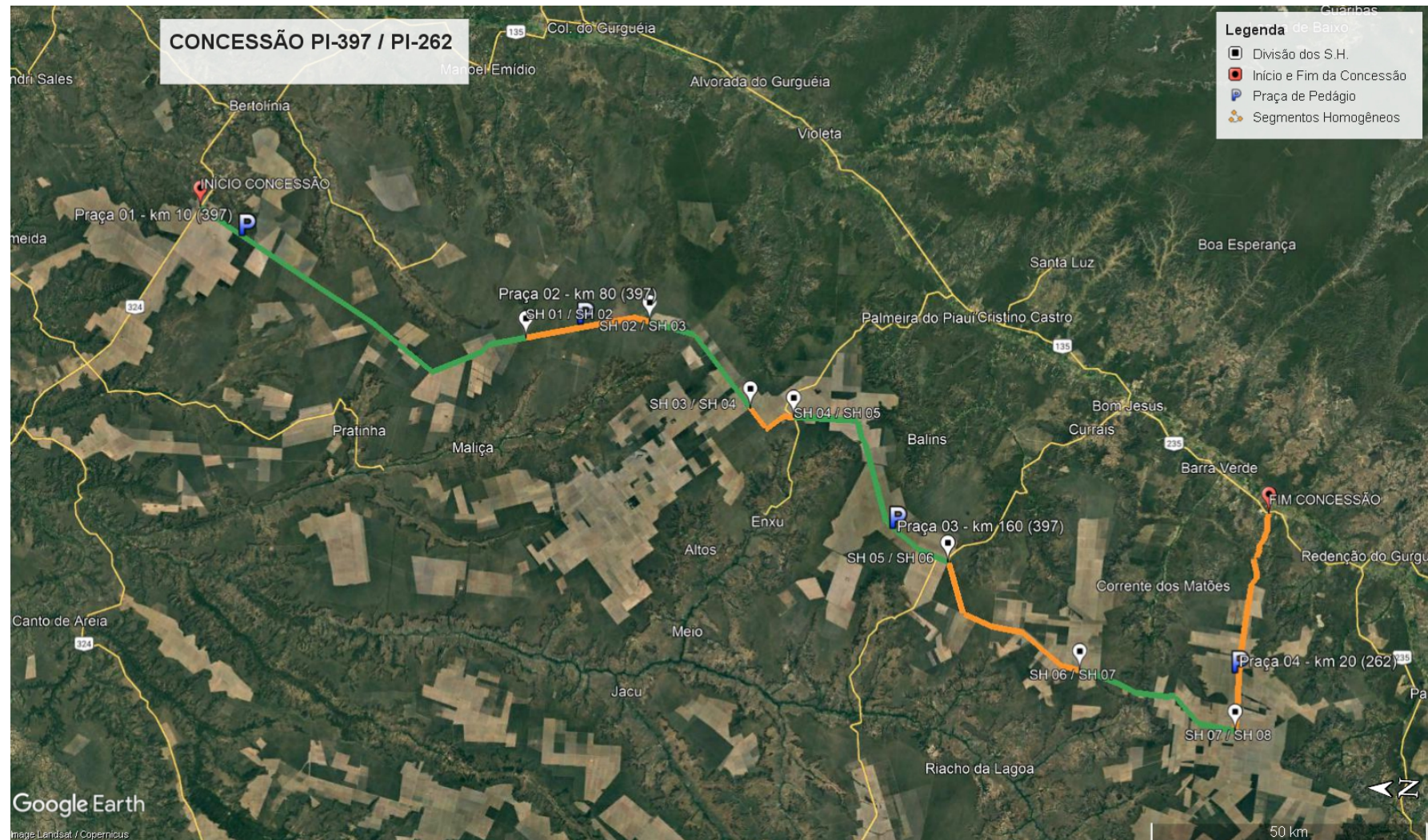
1.	MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO.....	9
2.	FUNÇÕES GERENCIAIS	12
2.1.	Dados Contratuais.....	12
2.2.	Caracterização do Sistema Rodoviário.....	13
2.3.	Papel do Verificador Independente	15
2.4.	Atribuições	16
2.5.	Estrutura Organizacional.....	18
2.6.	Cronograma e Medições	20
3.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	22
3.1.	Vistorias Realizadas.....	22
3.2.	Programa de vistorias a serem realizadas	22
3.3.	Ações realizadas no mês	23
3.3.1.	Vistoria de campo.....	23
3.3.2.	Cadastro Georreferenciado	23
3.3.3.	Instalação de Escritório do Verificador.....	23
3.3.4.	Sistema para Monitoramento dos Indicadores de Desempenho.....	25
3.3.5.	Análise dos Projetos Básicos e Executivos.....	25
3.4.	Documentação Expedida/Recebida	26
3.5.	Aspectos Jurídicos e Sociais	28
3.5.1.	Do Diagnóstico Preliminar.....	29
3.5.2.	Contexto Socioeconômico da Região	31
3.5.3.	Metodologia proposta para os Estudos de Externalidades e Impactos Positivos da Concessão	35
3.5.4.	Considerações Jurídicas	37
4.	VISTORIA TÉCNICA	42
4.1	Trecho 01.....	43

4.1.1 Segmento Homogêneo 01	43
4.1.2 Segmento Homogêneo 02	45
4.1.3 Segmento Homogêneo 03	46
4.2 Trecho 02.....	48
4.2.1 Segmento Homogêneo 04	48
4.2.2 Segmento Homogêneo 05	49
4.2.3 Segmento Homogêneo 06	51
4.2.4 Segmento Homogêneo 07	52
4.3 Trecho 03.....	53
4.3.1 Segmento Homogêneo 08	53
4.4 Registros Fotográficos das Rodovias PI 397 / PI-262 entre os dias 25/10/2021 e 28/10/2021, e 22/11/22021 e 26/11/2021	56
5. INDICADORES DE DESEMPENHO.....	69
6. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA.....	71
7. CONTROLE DE PENDÊNCIAS.....	73
8. ANEXOS.....	75
7.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas.....	75
7.2 Anexo 2 – DVD	87
9. TERMO DE ENCERRAMENTO.....	90

MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO

1. MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO





Estado de Piauí Concessão PI-397 / PI-262

EVVIA ICO
RODOVIA TRANSERRADOS - ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

FUNÇÕES GERENCIAIS

2. FUNÇÕES GERENCIAIS

2.1. Dados Contratuais

O **Consórcio EVVIA ICO** foi contratado pela empresa **GRÃOS DO PIAUÍ CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SPE S.A**, para a Prestação de Serviços de Verificador 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, data que marca a transmissão do controle do Sistema Rodoviário para a Concessionária.

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.

O objeto do contrato de Concessão é composto pelo trecho rodoviário:

- 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).

Abaixo, apresenta-se breve 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
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

2.2. Caracterização do Sistema Rodoviário

A concessão em questão é composta por vias pavimentadas e em leito natural, inseridas nas Rodovias PI-397 Transcerrados e PI-262 Estrada Palestina do Estado do Piauí.

A seguir 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).

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, 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 Praças de Pedágio, segundo item 2.6.6 do PER, deverão ser implantadas 4 praças ao longo da Concessão Patrocinada, nos seguintes locais aproximados:

Praças	Rodovia	Km	Município
Praça 01	PI 397	10,00	Sebastião Leal
Praça 02	PI 397	80,00	Uruçuí
Praça 03	PI 397	160,00	Currais
Praça 04	PI 262	20,00	Bom Jesus

A Concessionária deverá apresentar ao DER/PI para “Não Objeção”, até o 5º mês de concessão, o relatório contendo o cálculo do número de cabines e o projeto

funcional das Praças de Pedágio, onde deverá ser definida a localização exata de cada uma delas.

Lembrando que, conforme dito nos parágrafos anteriores, as Praças de Pedágio P2 e P3, localizadas nos segmentos em leito natural, só entrarão em operação após a conclusão das obras de pavimentação e o Poder Concedente emitir a Autorização para início da cobrança de pedágio.

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 é realizar a 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 na **PARTE 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 ainda em redução nos reajustes tarifários repassados aos usuários.

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, CONCESSIONÁRIO e VERIFICADOR INDEPENDENTE, devem ter como princípio básico que todos os projetos, correspondências, comunicados, atas de reuniões, pareceres, decisões e outras atinentes ao Contrato serão compartilhados com cópias para todas as partes.

Por fim, o Verificador Independente deve suportar tecnicamente eventuais ajustes nos pagamentos do Concessionário, sempre assegurando a remuneração justa, de acordo com o estabelecido em contrato.

2.4. Atribuições

Constitui-se como atribuição do Verificador Independente executar os serviços previstos no Plano de Exploração Rodoviário da Concessão da PI-397, (Anexo 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, retrorrefletância 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 econômicos 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.

Essas equipes são 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 a seguir apresenta a estrutura organizacional proposta para a execução dos serviços.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL PRINCIPAL DO CONSÓRCIO DE APOIO COMPLEMENTAR



Segue a apresentação dos profissionais que fazem parte do quadro técnico do Consórcio EVVIA ICO:

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

2.6. Cronograma e Medições

EVVIA ICO RODOVIA TRANSERRADOS - ESTRADA PALESTINA CONSÓRCIO															
CRONOGRAMA FISICO-FINANCEIRO*															
CONTRATO:	Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021						EMPRESA:		CONSÓRCIO EVVIA ICO						
OBJETO:	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ATUAR COMO VERIFICADOR INDEPENDENTE na fiscalização, aferição do desempenho e impactos socioeconômicos e na qualidade dos serviços prestados no âmbito do Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021, cujo objeto é a concessão patrocinada dos serviços públicos de construção, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária dos trechos das Rodovias Transcerrados e Estrada Palestina, para o Governo do Estado do Piauí.						DATA:		30/11/2021						
							MEDIÇÃO:		OUTUBRO E NOVEMBRO/2021						
EXTENSÃO:	276,80 km						PERÍODO:		01/11/2021 À 30/11/2021						
SERVIÇO	SITUAÇÃO	MESES	out/21	nov/21	dez/21	jan/21	fev/21	mar/21	abr/21	mai/21	jun/21	jul/21	ago/21	set/21	out/21
		DIAS	5	35	65	95	125	155	185	215	245	275	305	335	365
VERIFICADOR INDEPENDENTE	PREVISTO	2.400.000,00	33.333,33	200.000,00											
			1,39%	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
	EXECUTADO	233.333,33	33.333,33	200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			1,39%	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
*Este cronograma refere-se aos 12 primeiros meses de contrato com vigência total de 60 meses															

ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3. ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

3.1. Vistorias Realizadas

Tendo em vista o papel do Verificador Independente de realizar a avaliação de desempenho do concessionário de forma transparente, foi realizada no período de 22 a 26 de novembro de 2021, vistoria *in loco* no trecho concedido, conforme abaixo descrito:

- Identificação dos trechos pavimentados e não pavimentados;
- Identificação dos Segmentos Homogêneos;
- Identificação da localização das construções de praça de pedágio;
- Vídeo registro da condição atual da rodovia.

3.2. Programa de vistorias a serem realizadas

Como previsto na proposta técnica elaborada pelo consórcio Verificador Independente, ao final de cada um dos meses de contrato, será apresentado aos envolvidos do Contrato um relatório de Verificação, além de relatórios de vistoria por eles demandados. Com isto, esse Verificador irá realizar vistorias periódicas no segmento concedido, para subsidiar a elaboração dos relatórios citados.

Este verificador já efetuou a programação da próxima visita ao trecho concessionado à Grãos do Piauí, que será realizada na segunda quinzena do mês de dezembro/2021.

3.3. Ações realizadas no mês

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 25/10/2021 e 28/10/2021, e 22/11/2021 e 26/11/2021. relatório fotográfico e itens constantes nos anexos ao presente relatório
Análise do Cadastro Inicial Georreferenciado da situação atual dos componentes rodoviários.	EM ANDAMENTO	Em desenvolvimento atendendo o item 4 - PER
Instalação de sede do Verificar Independente em Teresina - PI, de acordo com item 4.12.4.	CONCLUÍDO	Escritório em funcionamento a partir de 23/11/2021.
Desenvolvimento de Software para acompanhamento da Concessão Patrocinada (PPP).	EM ANDAMENTO	Já iniciada elaboração do sistema.
Análise dos projetos básicos e executivos entregues pelo Poder Concedente	EM ANDAMENTO	Em desenvolvimento atendendo o item 4 - PER
Desenvolvimento dos modelos de relatórios e comunicação do Verificador Independente.	EM ANDAMENTO	Em desenvolvimento atendendo o item 4 - PER

3.3.1. Vistoria de campo

Nestes meses de outubro e novembro de 2021 tivemos 02 visitas a campo por parte deste verificador onde foi aferida as reais condições dos trechos concessionados, realizando o registro através de fotos e vídeo registro para posterior elaboração de relatório mensal e verificação dos pontos mais críticos a serem atacados pela Concessionária.

3.3.2. Cadastro Georreferenciado

Foi encaminhado através do Ofício nº 425/2021/SUPARC, entre outros documentos, o Cadastro Inicial Georreferenciado da situação atual dos componentes da rodovia, entregue pela Concessionária Grãos do Piauí, o qual será analisado por este Verificador Independente.

3.3.3. Instalação de Escritório do Verificador

Realizou-se durante os primeiros meses de contrato a implantação do escritório do Verificar Independente, cumprindo o item 4.12.4. do Termo de Referência para contratação do mesmo, localizado no Shopping Rio Poty, sala 214, Torre 02, na cidade de Teresina-PI, como mostram fotos abaixo:





3.3.4. Sistema para Monitoramento dos Indicadores de Desempenho

Iniciou-se no mês de novembro de 2021 o desenvolvimento do sistema / plataforma para acompanhamento do andamento da concessão patrocinada (PPP) e o monitoramento dos indicadores de desempenho de modo a otimizar a geração das informações e compartilhamento das mesmas.

A previsão para a entrega deste sistema seria outubro/2021, 12 meses após a transferência do sistema, juntamente com a finalização do prazo dos Trabalhos Iniciais, tendo assim maior quantidade de dados e informações para calibração do sistema em questão.

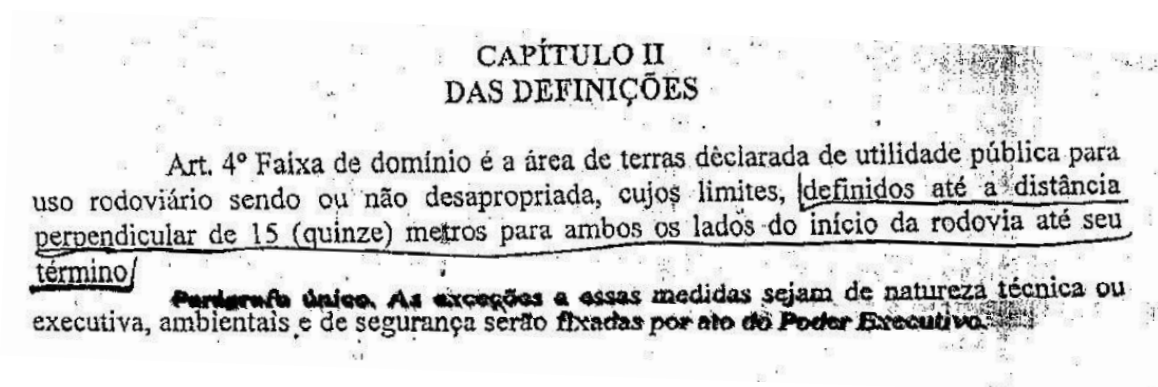
3.3.5. Análise dos Projetos Básicos e Executivos

Através dos Ofícios nº 453 SUPARC 2021, nº 471 SUPARC 2021 e nº 475 SUPARC 2021, realizou-se a entrega dos projetos básicos e executivos dos Trechos I e II.

O envio dos arquivos realizou-se através de links para download, considerando a quantidade e tamanho dos arquivos, sendo que estes links se

encontras inseridos nos ofícios em questão, anexos a este relatório através de um DVD.

Além dos projetos rodoviários em si, dos trechos em questão, foi encaminhado como anexo do Ofício nº 475 SUPARC 2021 o **Decreto nº 13.804**, de 19/08/2009, onde dispõe sobre a utilização e ocupação das faixas de domínio das rodovias estaduais e rodovias federais, delegadas ao Estado do Piauí, onde, entre outras informações, define o que se segue:



Portanto, como pode-se verificar acima, **a faixa de domínio da rodovia sob concessão é de 15 metros para cada lado**, o que vai de encontro com as informações inseridas nos quadros de características técnicas dos projetos encaminhados juntamente, de 30 metros totais.

Os projetos encaminhados nos ofícios citados estão sob análise deste verificador independente, realizando assim o apoio ao Poder Concedente na Transferência do Sistema Rodoviário.

3.4. Documentação Expedida/Recebida

Na tabela abaixo, apresentam-se as comunicações expedidas e recebidas no mês de novembro de 2021.

No Capítulo 8 do presente relatório apresenta-se a cópia de todas as comunicações expedidas por este Verificador Independente com os respectivos protocolos aos agentes destinatários. Ainda, no DVD anexo apresenta-se o arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas.

DOCUMENTOS EXPEDIDOS/RECEBIDOS PELO VERIFICADOR INDEPENDENTE - CONSÓRCIO EVVIA ICO									
OFÍCIOS EXPEDIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO	ANO	DATA EMISSÃO	DESTINATÁRIO	GRÃOS DO PIAUÍ		AGRESPI		CMOG/SUPARC	
				PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA	PROTOCOLO	DATA
OFÍCIO Nº 001/2021/VI_PI397	2021	22/11/2021	A/C Exma. Sra. Anamelka AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO PIAUÍ – AGRESPI C/C Exma. Sra. Teresa Raquel COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE CONTRATOS – CMOG/SUPARC	E-mail jonathan.simo es@csgr osdopiaui.c om.br	30/11/2021	E-mail transcerra dos@ppp.pi.gov.br físico 23/12/2021 - 12:10 hs	23/11/2021	SEM CARIMBO Sara Bezerra	23/11/2021
OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO DOC.	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO					
Ofício nº 425/SUPARC/2021 e-mail	03/11/2021	03/11/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Encaminhamento de documentação: Contrato e anexos, Cadastro Georreferenciado e Termo de Transferência do Sistema Rodoviário					
Ofício Gabinete / AGRESPI Nº 187/2021	18/11/2021	18/11/2021	AGRESPI - Agência Reguladora Do Estado Do Piauí	Solicitação de informações - Impacto do benefício do REIDI nos preços praticados pela empresa concessionária, de acordo com o plano de negócios de junho/2021					
Ofício nº 453/SUPARC/2021 e-mail	24/11/2021	24/11/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Encaminhamento de projeto básico de engenharia referente ao trecho II- PI397					
Ofício nº 471/SUPARC/2021 e-mail	25/11/2021	25/11/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Encaminhamento do projeto executivo referente ao Trecho I- PI 397					
Ofício nº 475/SUPARC/2021 e-mail	29/11/2021	29/11/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Encaminhamento da cópia da documentação relativa a faixa de domínio, a relação das intersecções da PI-397, o projeto geométrico e a licença ambiental do Trecho entroncamento PI-247					

3.5. Aspectos Jurídicos e Sociais

Nas seções subsequentes serão tratadas três temáticas principais: **(I)** Diagnóstico Inicial e preliminar do estado de conservação dos trechos concedidos; **(II)** Situação Jurídica da Concessão; **(III)** diretrizes e metodologias a serem analisadas nas futuras análises das externalidades sociais, econômicas e ambientais proporcionadas pela Concessão.

O **primeiro item**, além de retomar as condições físicas de trechos da rodovia, conforme anteriormente apresentado, também contextualiza a situação socioeconômica das principais cidades cortadas pela Transcerrados, importante para acompanhar o seu crescimento e desenvolvimento ao longo do monitoramento do projeto.

Já o segundo ponto é importante para identificar as obrigações do Poder Concedente encartadas no Termo de Transferência Inicial que ainda precisam ser cumpridas para a completa eficácia da concessão.

Por fim, o terceiro ponto permitirá um primeiro vislumbre dos indicadores ESG que serão analisados no decorrer dos próximos anos pelo Consórcio EVVIA/ICO, de forma a aferir o efetivo impacto social gerado pelo projeto.

Como os trabalhos e investimentos ainda não se iniciaram por completo (até o cumprimento de todas as contrapartidas por parte do Poder Concedente), inviabiliza-se, neste primeiro momento, uma análise dos ganhos reais e sociais a serem obtidos com o projeto, sendo possível, contudo, melhor expor a metodologia a ser adotada para que, nos relatórios subsequentes, sejam empreendidas as análises dos impactos e benefícios gerados com a concessão.

Antes da exposição dos três itens indicados será realizada breve síntese rememorando a infraestrutura concedida e sua extensão, permitindo a melhor contextualização dos itens a serem apresentados.

3.5.1. Do Diagnóstico Preliminar

Aspectos para as análises de externalidades e impactos positivos do Projeto

Dos mais de 276 km dos trechos de rodovia, o contrato de concessão prevê quase 140 quilômetros de estradas a serem pavimentados pela concessionária. Muitos desses trechos se encontram em estado de conservação ruim, marcados por lamaçais, buracos e com a ausência de qualquer sinalização, conforme será exposto em outros itens deste Relatório.

Através do “Cadastro de Georreferenciamento” encaminhado a este Verificador e das vistorias in loco, em toda a extensão da rodovia agora concessionada, chegou-se ao seguinte diagnóstico do trecho em questão, que será melhor detalhado posterior no item 4 deste Relatório:

- São comuns trechos de atoleiros (foto abaixo km 144 - SH5) e de erosão do solo por possível falta de drenagem adequada e escoamento das águas pluviais, e estrutura estradal adequada à região.



- Trechos da rodovia, como o que corta o Município de Uruçuí, se encontram em melhor estado de conservação, já estando pavimentado.



- Em alguns pontos, mesmo nas partes pavimentadas, ainda são escassas as sinalizações de trânsito, contribuindo para redução da segurança de trafegabilidade na rodovia.



Por fim, ressalta-se a existência de trechos da rodovia com pavimento deteriorado que necessitam de novos investimentos, conforme consta acima. Com

isso, promove-se uma contextualização geral do atual estado da Transcerrados, Feito isso, pode-se expor não só o contexto da infraestrutura concedida, mas também o da região em que se encontra, conforme melhor se descreve a seguir.

O objetivo destas análises aqui empreendidas, de forma complementar ao trazido nas seções operacionais e de engenharia deste relatório, é apresentar o “marco inicial” da região, traçando um panorama do cenário atual da área para que possa figurar como referência para os estudos de impactos e externalidades do projeto.

3.5.2. Contexto Socioeconômico da Região

Segundo dados de 2020 do Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas - PNUD Brasil, o Estado do Piauí se encontra em 24º lugar no ranking do IDMH brasileiro (0.646), considerado médio, assim como o IDMH da renda e longevidade. Já quanto ao IDMH da Educação, o índice é de 0,547, considerado baixo e se encontra na 23ª posição do ranking.

Esses dados mostram que grandes projetos de infraestrutura, como o da Transcerrados, têm o potencial de melhorar a qualidade de vida e os índices de Desenvolvimento do Estado, especialmente no que tange aos 25 Municípios afetados diretamente pelo projeto.

De fato, a região representa 24,56% da área total do Estado e abriga um contingente de quase 200 mil habitantes¹. Com isso, o contrato de concessão tem o potencial de proporcionar não só a melhoria das condições de infraestrutura rodoviária, como também fomentar a expansão da produção de grãos da região.

¹As informações deste capítulo foram extraídas de <http://www.ppp.pi.gov.br/pppteste/wp-content/uploads/2021/02/JUSTIFICATIVA-PPP-TRANSCERRADOS-1.pdf> <https://www.pi.gov.br/noticias/ppp-vai-melhorar-qualidade-da-transcerrados-e-gerar-emprego-e-renda/> Acesso em 22/11/2021.

Nesse sentido, a implementação da concessão se revela componente fundamental para impulsionar o agronegócio e o desenvolvimento econômico estadual, sobretudo nesse momento tão importante em que o Estado do Piauí deve bater recorde de grãos em 2021, alcançando a marca histórica de 5,4 milhões de toneladas.

A soja e o milho são os grandes responsáveis por esse crescimento, representando 95% da produção total do Estado, enquanto a fava, o feijão e o arroz têm expectativa de crescimento de 12,2%, 12% e 3,1%, respectivamente, o que evidencia a importância de se estabelecer condições adequadas de tráfego que permitam e alavanquem essa evolução econômica.

Além desses benefícios gerais, em termos iniciais, a concessão pode desempenhar fundamental importância no desenvolvimento das cidades sob influência da rodovia. O Trecho I da rodovia, que tem origem na PI-247 / BR-324 e termina no entroncamento com o acesso ao Distrito Nova Santa Rosa, engloba as cidades de Uruçuí, Sebastião Leal, Bertolínia, Antônio Almeida, Landri Sales, Eliseu Martins, Manoel Emídio e Alvorada do Gurguéia.

Da lista, Uruçuí, com cerca de 21.000 habitantes, é uma das cidades mais desenvolvidas, com um IDHM de 0,641 e um dos maiores PIB per capita do Estado (R\$79.384,48), praticamente dobrando entre 2016 e 2018². A economia da cidade é principalmente baseada no setor de serviços e na produção de soja e de milho que são cultivados na região. Com a Rodovia Transcerrados, o escoamento da produção será facilitado, trazendo perspectivas de crescimento econômico ainda maior para a cidade, que também se beneficiará das obras que serão executadas pela concessionária.

Outro grupo de municípios, como Eliseu Martins³, são menores (com até 5.000 habitantes), e possuindo Índices de Desenvolvimento menores (Eliseu

²Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pi/urucui.html>. Acesso em 27 de novembro de 2021.

³ Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pi/eliseu-martins.html>. Acesso em 27 de novembro de 2021.

Martins, por exemplo, conta com um IDH-M de 0,595). Para essas cidades, a Transcerrados oferece uma oportunidade de maior dinamicidade econômica. Com uma boa infraestrutura de acesso, mais pessoas irão transitar pelos municípios, oferecendo maiores oportunidades de negócios e de geração de empregos.

Já o trecho II da rodovia, que se inicia no entroncamento do acesso ao Distrito Nova Santa Rosa e termina no entroncamento com a rodovia PI-262, irá beneficiar cidades como Cristino Castro, Palmeira do Piauí, Currais, Santa Luz, Bom Jesus e Redenção de Gurguéia.

As cidades dessa região sofrem com altas taxas de desemprego, desocupação e baixas rendas médias da população. Como exemplo, cita-se o município de Redenção do Gurguéia (com uma população de cerca de 8.000 habitantes), que conta com os seguintes indicadores, segundo o IBGE: 6,8% da população ocupada (601 pessoas); 54,1% da população ganhando um rendimento nominal de até meio salário-mínimo (2010)⁴.

Assim, a implantação da Rodovia Transcerrados representa uma grande oportunidade de crescimento econômico e social dessas regiões mais pobres. Novas vagas de emprego e possibilidades de ocupação da população local serão criadas, tanto direta como indiretamente. Essas regiões mais pobres serão motivo de especial enfoque nos estudos de impacto a serem empreendidos.

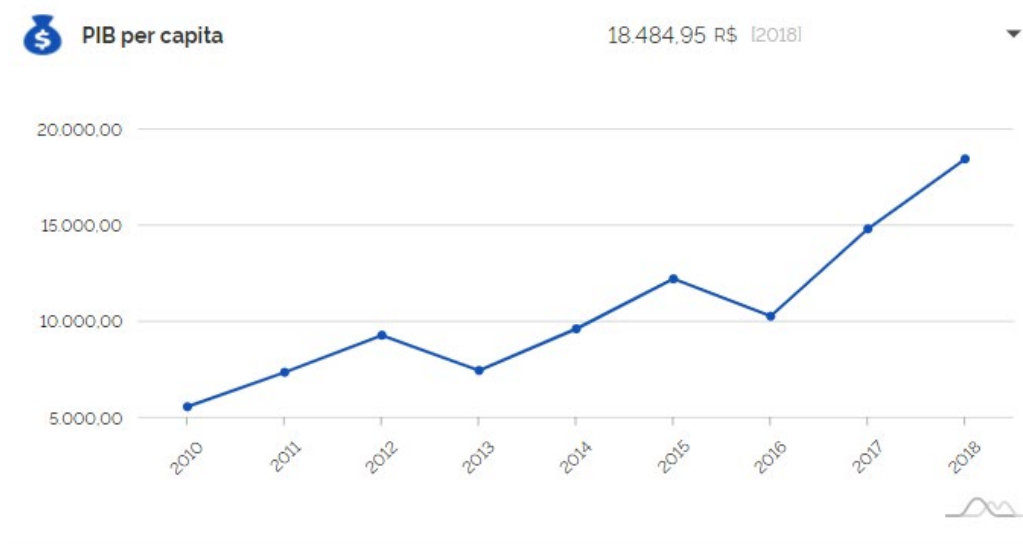
Já o Trecho III da Rodovia, que já está pavimentado, compreende toda a rodovia PI-262 e termina no entroncamento com a rodovia PI-397, englobando as cidades de Bom Jesus, Redenção do Gurguéia (também englobada no Trecho II), Monte Alegre do Piauí e grandes povoados como Palestina.

O que se nota é a semelhança dos indicadores desses municípios com os dos demais trechos concedidos da rodovia. Monte Alegre do Piauí⁵, por exemplo, que conta com mais de 10.000 habitantes, conta com um baixo índice de

⁴ Disponível: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pi/redencao-do-gurgueia/panorama>. Acesso em 27 de novembro de 2021.

⁵ Disponível: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pi/monte-alegre-do-piaui.html>. Acesso em 27 de novembro de 2021.

desenvolvimento (IDHM 0.578), mas com grandes possibilidades de investimentos. Nos últimos anos, assim como em Uruçuí, a cidade vem se convertendo em grande polo do agronegócio, com destaque para a soja, o que vem incrementado o PIB local. Em realidade, entre 2016 e 2018 o PIB per capita da cidade quase dobrou, conforme se pode consultar abaixo:



Fonte: IBGE.

Este movimento tende a se intensificar ainda mais com a concessão e a maior facilidade de escoamento da produção, se transformando em benefícios para a população local.

Em resumo, esta seção buscou demonstrar o atual contexto socioeconômico das cidades beneficiadas pela concessão da Transcerrados, apresentando o potencial de desenvolvimento que a região terá em breve.

Esse primeiro cenário servirá de base para que, no futuro, o presente Verificador Independente possa indicar os avanços socioeconômicos regionais que a rodovia proporcionará ao longo dos próximos anos. Feita esta contextualização, pode-se aprofundar na análise das condições para as operações previstas na concessão tenham real início.

3.5.3. Metodologia proposta para os Estudos de Externalidades e Impactos Positivos da Concessão

A presente seção apresenta as diretrizes e propostas de indicadores e metodologias a serem utilizados para a medição de potenciais externalidades promovidas pela Transcerrados para o Estado do Piauí. No curto prazo, as externalidades serão calculadas a partir de projeções, uma vez que o projeto ainda estará em andamento. No médio e longo prazo, com a finalização das obras e o pleno funcionamento de toda a rodovia, serão propostos estudos de avaliação *ex post* a partir de métodos de avaliação de políticas públicas.

A **primeira vertente** de externalidades se refere aos aspectos econômicos. No período de execução das obras, existem estímulos em termos de geração de emprego e atividade econômica. Os investimentos nas obras rodoviárias estimulam outros setores que atendem a essa nova demanda, gerando um círculo de crescimento da renda e da arrecadação. No médio e longo prazo, uma maior quantidade de rodovias de qualidade diminui custos de produção e reduz o tempo de deslocamento de passageiros e cargas, aumentando a produtividade do trabalho e do capital.

Para se aferir os potenciais benefícios econômicos do projeto, pode-se utilizar a metodologia de análise de impacto da Matriz Insumo Produto (MIP). A partir do montante de investimentos efetuados na rodovia, é possível estimar o quanto R\$ 1 investido gera em termos de emprego, renda e arrecadação. Para o cálculo do aumento da produtividade do trabalho ao longo do tempo, utiliza-se estimativas econométricas consolidadas por uma ampla série de estudos sobre infraestrutura rodoviária (Li, Wu e Chen, 2017; Medeiros, Ribeiro e Amaral, 2021; Wang, Wu e Feng, 2020), a qual identifica a taxa de retorno econômico (TRE) dos investimentos em rodovias. As projeções de aumento da produção e escoamento de grãos bem como a dependência da região ao setor agrícola serão inseridas no modelo, permitindo projetar os retornos em cenários hipotéticos com e sem a rodovia pavimentada e aperfeiçoada.

A **segunda vertente** de indicadores se refere aos aspectos sociais. Rodovias em bom estado de conservação e bem sinalizadas reduzem acidentes de trânsito e os custos sociais relacionados a eles, o tempo de viagem dos cidadãos e expandem o acesso a oportunidades de emprego, educação, lazer e saúde. Além disso, uma vez que a infraestrutura física atende certas regiões específicas, a sua existência ou não em determinado município é fator chave para a determinação dos níveis de pobreza e desigualdade de renda. Pessoas economicamente mais vulneráveis têm seu acesso às estradas e, conseqüentemente, a bens e serviços restringido, ocasionando um ciclo vicioso de perpetuação de condições de pobreza e desigualdade (Medeiros e Ribeiro, 2020; Medeiros, Ribeiro e Amaral, 2021). Para os cálculos das externalidades sociais, serão utilizados parâmetros consolidados pela literatura especializada sobre o tema infraestrutura de transportes, como o Valor Estatístico da Vida, redução do tempo de viagem e a redução esperada de acidentes com melhorias nas vias, além de projeções econométricas relacionadas à redução dos níveis de pobreza e desigualdade de renda local.

A **terceira vertente** se refere aos aspectos ambientais. Rodovias em melhor condição tendem a reduzir a emissão de gases poluentes, beneficiando ambientalmente a sociedade. Por outro lado, o aumento do fluxo de veículos, ocasionado pela melhoria da rodovia, gera expansão das emissões. Para a avaliação desses efeitos, também serão utilizados parâmetros de redução (aumento) esperada da emissão de gases poluentes a partir do setor de transporte rodoviário.

Cabe ressaltar que todas as externalidades descritas acima são dependentes da disponibilidade de dados primários e/ou secundários. O cálculo de outras externalidades pode ser proposto ao longo do desenvolvimento do projeto, uma vez que existam dados disponíveis para sua execução. Com a evolução do projeto e a avaliação dos dados disponíveis e sua periodicidade, serão propostas metodologias de avaliação *ex post* dos impactos da Transcerrados sobre a maior gama de aspectos econômicos, sociais e ambientais possível.

3.5.4.Considerações Jurídicas

Condições a serem cumpridas pelo Poder Concedente a partir do Termo de Transferência Inicial

Conforme consta no Termo de Transferência do Sistema Rodoviário, assinado entre a concessionária e o Poder Concedente em **26 de outubro de 2021**, este último deveria cumprir uma série de requisitos em até 45 dias corridos para efetivar e consolidar a transferência da Concessão.

O prazo de cumprimento para o adimplemento dessas condições **tem seu vencimento em 9 de dezembro de 2021**. Até essa data deve ocorrer:

A disponibilização à concessionária das informações referentes à largura da Faixa de Domínio ao longo do trecho das rodovias, sumarizadas em tabela e acompanhada de toda a documentação de suporte.

A apresentação da relação completa de vias locais, principais, intersecções, variantes e contornos observados ao longo das Rodovias, com a identificação e seus limites e do responsável pela sua manutenção. Além disso, exige-se, em mesmo prazo, a apresentação dos croquis especificamente relacionados aos dispositivos que passarem a ser de responsabilidade da concessionária.

O detalhamento do sistema elétrico e demais interferências ao longo do sistema rodoviário concedido (como sistemas de fibra ótica, saneamento, telefonia, dentre outras interferências existentes), contendo, no mínimo, as informações relacionadas às redes de distribuição de energia, indicação do responsável pela conservação e manutenção, distanciamento em relação à margem da rodovia, regularização do uso da faixa de domínio (se aplicável), dentre outras informações necessárias e suficientes para quantificação da responsabilidade aplicada ao Poder Concedente em relação às interferências.

Apresentação de todas as autorizações de acesso às rodovias.

Apresentação dos projetos “*as built*” dos trechos já pavimentados, com a identificação dos tipos de solução adotadas em projetos para o fim de selecionar

intervenções futuras da concessionária, conforme detalhado no item “10” do Termo de Transferência.

Celebração do Contrato de Nomeação do Agente de Pagamento e de Administração de Conta Vinculada e Conta Garantia entre o Poder Concedente, o Banco do Brasil S.A. e a Concessionária, no prazo de até 45 dias, a contar da assinatura do Termo de Transferência.

Ressalta-se que, caso não celebrada a nomeação do Agente de Pagamento e constituída a conta de garantia, opera-se a condição de suspensão da concessão, ou seja, o contrato, e a transferência efetiva da rodovia, fica suspenso até que tal obrigação seja cumprida, período no qual a concessionária não precisará dar início/continuidade aos investimentos e trabalhos previstos no contrato de concessão.

Em realidade, o contrato de concessão, em sua Cláusula 43, previa que a nomeação do agente de pagamento deveria ter sido realizada antes mesmo da assinatura do Termo de Transferência:

43.4. As partes definirão, antes da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA do SISTEMA RODOVIÁRIO, qual das alternativas acima será utilizada neste contrato.

43.5. A GARANTIA será administrada em conformidade com este contrato e com o CONTRATO CONSTITUIÇÃO DE CONTA VINCULADA firmado com o AGENTE DE PAGAMENTO, o ESTADO DO PIAUÍ, através do PODER CONCEDENTE, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO.

43.6. O PODER CONCEDENTE deverá, caso a escolha da GARANTIA recaia sobre valores a serem depositados em CONTA VINCULADA, **providenciar, antes da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO, o depósito da quantia correspondente à quantidade de 02 (duas) parcelas da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA.**

No caso em tela, a garantia escolhida foi justamente a que recai sobre o sistema de conta vinculada. Não tendo sido esta constituída, contudo, e considerando a urgência do início das intervenções na rodovia, optaram as partes por assinar o Termo de Transferência mediante condição suspensiva, conferindo ao Poder Concedente mais 45 dias para contratação do referido agente, sem o qual se operará a suspensão da transferência da concessão.

Por fim, cumpre salientar que as obrigações que cabiam à concessionária, como a constituição de garantias, já foram adimplidas, sendo, inclusive, condições prévias à assinatura do contrato.

Considerando ainda estar em curso o prazo para o cumprimento das condições elencadas no Termo de Transferência e a indicação, pelo Governo do Estado, de que todas as medidas para tanto estão sendo tomadas a tempo e modo, eventual imprevisto neste cenário será objeto de análise posterior, nos relatórios subsequentes, buscando avaliar os impactos concretos na operacionalização da concessão, em termos reais e práticos.

Um detalhamento da referência de cada cláusula com as condições de transferência da concessão pode ser consultado logo abaixo.

Ressalta-se também que outras obrigações da Concessionária, como a constituição de seguros e garantias, foram realizadas antes mesmo da assinatura do Termo de Transferência. Importante frisar, por fim, que mesmo no caso de inexistência de disposição contratual expressa para o não cumprimento das condicionantes listadas, é possível enquadrar o evento em cláusulas genéricas de rescisão contratual por descumprimento de obrigações a cargo do Poder Concedente.

Condições a serem cumpridas pelo Estado (a contar da assinatura do Termo de Transferência)	Correspondência Contratual ou editalícia	Consequência do não cumprimento (de forma expressa)	Observações
Em até 45 dias disponibilizar à concessionária as informações referentes à largura da Faixa de Domínio ao longo do trecho das rodovias, sumarizadas em tabela e acompanhada de toda a documentação de suporte.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “3” do Termo de Transferência.
Apresentação, em até 45 dias, da relação completa de vias locais, principais, interseções, variantes e contornos observados ao longo das Rodovias, com a identificação e seus limites e do responsável pela sua manutenção. Além disso, exige-se, em mesmo prazo, a apresentação dos croquis especificamente relacionados aos dispositivos que passarem a ser de responsabilidade da concessionária.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “5” do Termo de Transferência.
Em até 45 dias apresentar detalhamento do sistema elétrico e demais interferências ao longo do sistema rodoviário concedido (como sistemas de fibra ótica, saneamento, telefonia, dentre outras interferências existentes), contendo, no mínimo, as informações relacionadas às redes de distribuição de energia, indicação do responsável pela conservação e manutenção, distanciamento em relação à margem da rodovia, regularização do uso da faixa de domínio (se aplicável), dentre outras informações necessárias e suficientes para quantificação da responsabilidade aplicada ao Poder Concedente em relação às interferências.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “6” do Termo de Transferência.
Apresentação, em até 45 dias, de todas as autorizações de acesso às rodovias.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “9” do Termo de Transferência.
Apresentação, em até 45 dias, dos projetos “as built” dos trechos já pavimentados, com a identificação dos tipos de solução adotadas em projetos para o fim de selecionar intervenções futuras da concessionária, conforme detalhado no item “10” do Termo de Referência.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “10” do Termo de Transferência.
Indicação de cláusula suspensiva. A eficácia do Termo de Transferência e do Termo Inicial do contrato de concessão é condicionada à efetiva celebração do Contrato de Nomeação do Agente de Pagamento e de Administração de Conta Vinculada e Conta Garantia entre o Poder Concedente, o Banco do Brasil S.A. e a Concessionária, no prazo de até 45 dias, a contar da assinatura do Termo de Referência.	Sem correspondentes que indiquem prazos para contratação no contrato de concessão.	Eficácia da concessão é suspensa.	Previsto no item “11” do Termo de Transferência. * O contrato, originalmente, previa o seguinte: * 43.5. A GARANTIA será administrada em conformidade com este contrato e com o CONTRATO CONSTITUIÇÃO DE CONTA VINCULADA firmado com o AGENTE DE PAGAMENTO, o ESTADO DO PIAUÍ, através do PODER CONCEDENTE, durante todo o PRAZO DA CONCESSÃO. * 43.6. O PODER CONCEDENTE deverá, caso a escolha da GARANTIA recaia sobre valores a serem depositados em CONTA VINCULADA, providenciar, antes da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO, o depósito da quantia correspondente à quantidade de 02 (duas) parcelas da CONTRAPRESTAÇÃO MENSAL MÁXIMA. * Não há indicação de prazo para depósito das suas parcelas no Termo de Transferência (entende-se que seja correspondente ao da assinatura do contrato do Agente de Pagamento).
Apresentação, em até 45 dias, dos projetos de engenharia ao CMOG e Verificador Independente.	Cláusula 21.2.	Sem disposição.	Obrigação já adimplida.
Apresentação, em até 6 meses, das informações e detalhamento acerca da Faixa de Domínio que não tenham sido pormenorizadamente pelo Poder Concedente, através de Cadastro inicial a ser entregue pela Concessionária ao Poder Concedente.	Sem correspondente.	Sem disposição.	Previsto no item “4” do Termo de Transferência. Apenas poderá ser adimplido após apresentação inicial da faixa de domínio pelo poder concedente, nos termos do item 3 do Termo de Transferência.

VISTORIA TÉCNICA

4. VISTORIA TÉCNICA

Entre os dias 25 e 28 de outubro, e 22 e 26 de novembro de 2021 realizou-se vistoria visando verificar as condições atuais e reais do trecho concedido e identificação dos pontos notáveis do trecho, que serão melhor descritas ao longo deste capítulo.

No momento, ainda não pode ser feita a avaliação do trecho nos procedimentos de verificação, que avaliam o desempenho da Concessionária Grãos do Piauí Concessionária, visto o pouco tempo de transferência do sistema, conforme previstos no PER.

A Concessionária está na Fase do Cadastro Inicial da Rodovia, no qual seu cumprimento é uma das condições para início da cobrança da Tarifa de Pedágio dos usuários, conforme Item 1 Obras no Sistema Rodoviário *“Esse Cadastro terá como finalidade conhecer a situação dos Componentes Rodoviários no início da CONCESSÃO PATROCINADA (PPP), e verificar sua situação após as ações de Trabalhos Iniciais, visando com isso a autorização conjunta do PODER CONCEDENTE e DER/PI para início da cobrança de pedágio”*.

Vale ressaltar que a vistoria efetuada pela equipe técnica do Verificador Independente no trecho da rodovia, entre os dias 25/10/2021 e 28/10/2021, e 22/11/2021 e 26/11/2021, tratou-se de vistoria para reconhecimento e identificação das condições reais e atuais do sistema rodoviário entregue pelo Poder Concedente desde o dia 26/10/2021, data em que o Sistema Rodoviário foi transferido para a SPE – Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A.

Na ocasião registrou-se toda a extensão do segmento concedido da rodovia PI 397 / PI 262, por meio de vídeo registro e relatório fotográfico.

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.

Abaixo segue a caracterização, subdivididos em Trechos e em Segmentos Homogêneos, dos itens a serem verificados na fase atual da concessão, dos Trabalhos Iniciais, verificados durante vistoria em campo.

4.1 Trecho 01

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

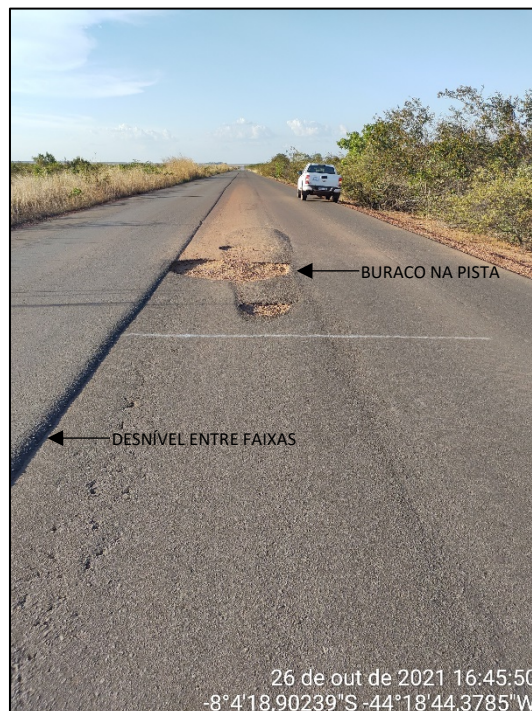
Subdivide-se em três Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes os três primeiros Segmentos: SH-01, SH-02 e SH-03.

Em seguida, segue análise das características verificadas na vistoria de cada Segmento Homogêneo.

4.1.1 Segmento Homogêneo 01

O Segmento Homogêneo 01 é Pavimentado e está 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.

A respeito das condições de superfície, o pavimento apresenta boas características de conforto ao usuário, apesar de apresentar um desnível entre faixas contíguas de tráfego. As faixas de rolamento não oferecem defeitos visuais aparentes de acordo com a norma DNIT 005/2003-TER, com a exceção de dois buracos, de grande proporção encontrados na pista.



O Verificador Independente recomenda a Concessionária a correção dos defeitos acima, a fim de oferecer melhor condição de segurança ao usuário, pois tais defeitos comprometem grande parte da pista de rolamento.

No quesito Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, a rodovia oferece sinalização vertical e horizontal somente no início do trecho, em todo o restante da extensão, onde o pavimento está com característica mais nova, não existe qualquer pintura longitudinal como Linhas de Bordo ou Linhas de Divisão de Fluxo. As Sinalizações verticais que foram encontradas durante a vistoria apresentam estados de conservação ruins e aparentes refletividades inferiores ao especificado no item 5.2.2 do PER.

O trecho apresenta um aspecto geométrico tangencial em sua maior parte com poucas curvas verticais e greide um pouco mais elevado que o terreno natural, desse modo, não apresenta a necessidade instalação de Elementos de Proteção e Segurança.

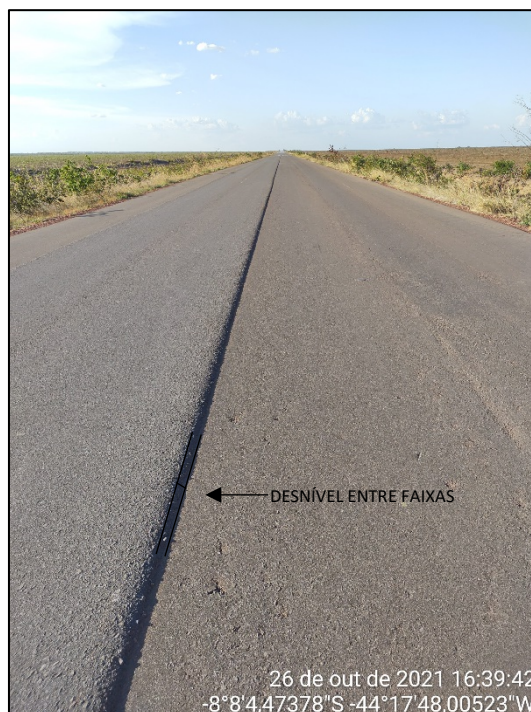
No que tange os dispositivos de drenagem da rodovia, o principal dispositivo observado foram os meio fios, que necessitam de limpeza e manutenção para melhor funcionamento, uma vez que, foi identificado o crescimento de vegetação dentro do dispositivo.

A faixa de domínio do Segmento 01 oferece suave declividade para o leito natural, no entanto a vegetação existente encontra-se com altura elevada e prejudica a visibilidade de sinalizações verticais. O Verificador recomenda a execução do serviço de roçada a fim de controlar o crescimento da vegetação da faixa de domínio.

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.

O trecho apresenta características semelhantes ao Segmento Homogêneo 01. No pavimento, também apresenta característica de novo e não é possível identificar defeitos aparentes, ainda que o desnível entre as faixas contíguas continue acentuado.



A Sinalização horizontal é inexistente em Linhas de Bordo e Linhas de Divisão de Fluxo e a Sinalização vertical apresenta estado de conservação ruim

tanto dos suportes quanto das placas que apresentam refletividade aparentemente baixas. Recomenda-se a Concessionária a manutenção e implantação de Sinalização viária para a rodovia para oferecer ao usuário melhor condição de conforto e segurança.

Os aspectos geométricos são semelhantes ao SH-01, sendo em sua maior extensão retilíneo, com curvas verticais suaves e pouca altura do greide em relação ao leito natural.

Durante a vistoria não foram identificados dispositivos de drenagem superficiais, como meio fio e sarjeta principalmente por conta da vegetação com altura elevada, pois existe a possibilidade de haver vegetação dentro do dispositivo, como identificado no Segmento 01, impedindo assim a visualização do mesmo.

Como citado acima, a vegetação encontra-se alta e prejudica a visualização de sinalização vertical e até dispositivos de drenagem. A faixa de domínio também apresenta suave declividade para o terreno natural e não necessita de implantação de dispositivos de segurança. O Verificador Independente sugere a Concessionária que realize o serviço de roçada a fim de controlar o crescimento da vegetação para altura permitida no item 5.2.5 do PER.

4.1.3 Segmento Homogêneo 03

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

O trecho apresenta possível terraplenagem executada até a camada de base por conta de presença de cascalho aparente. No entanto, com o período de chuvas, constata-se um desaparecimento de parte do material fino da camada e presença elevada de material graúdo de pedregulho, que causa desconforto e elevada trepidação para o usuário. Foi verificado também a presença de vários buracos consecutivos que por sua vez, acumulam água proveniente das chuvas. De forma geral, a via não apresenta condições de conforto e segurança ao usuário.



Por se tratar de trecho Não pavimentado, não existe a possibilidade de verificar a sinalização horizontal, mas também não foi constatado a existência de qualquer sinalização vertical em toda a sua extensão do Segmento Homogêneo.

O Segmento apresenta poucas curvas tanto horizontais quanto verticais, pouca declividade nos pontos baixos e greide um pouco mais elevado que o terreno natural.

A faixa de domínio apresenta pouca declividade em relação ao terreno natural e é possível observar a presença de vegetação alta que pode afetar a visibilidade do usuário. O Verificador recomenda a 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.

4.2 Trecho 02

O Trecho 02, conforme especificado na Apresentação do Programa de Exploração Rodoviária, apresenta a característica de Não pavimentado, tendo o seu início do trecho na rodovia PI 247, Entrº Acesso Distrito Nova Santa Rosa e seu final no Entrº PI 262 (Estrada Palestina), com extensão de 118,9 Km.

Subdivide-se em quatro Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes: SH-04, SH-05, SH-06 e SH-07.

Em seguida, segue análise das características verificadas na vistoria de cada Segmento Homogêneo.

4.2.1 Segmento Homogêneo 04

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

A via em questão não aparenta ter sofrido a intervenção convencional de terraplenagem e nem lançamento de materiais provenientes de jazidas de cascalho, pois o solo encontrado no leito estradal visualmente é arenoso com aspecto mais fino que o encontrado no Segmento Homogêneo 03. Não apresenta elevada presença de buracos, mas ocorre grande acúmulo de água nos buracos existentes, que por sua vez, saturam o solo e causa instabilidade no veículo que trafega, podendo ainda gerar atolamento pela falta estabilidade entre pneu e solo.

Em relação a sinalização, o Verificador não identificou nenhuma sinalização vertical durante a vistoria, da mesma forma, não foram identificados quaisquer dispositivos de drenagem presentes no Segmento, muito por conta de não haver desnível entre pista e terreno natural.

O trecho não aparenta possuir greide lançado, pois o leito estradal e o terreno natural encontram-se no mesmo nível. Apresenta pouca elevação vertical, sendo essa bem suave a presença de somente duas curvas.

A faixa de domínio não apresenta declividades e é verificado 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. O Verificador Independente sugere a Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.

4.2.2 Segmento Homogêneo 05

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

De imediato, pode ser constatar que é o Segmento Homogêneo que necessita de maior intervenção em menor tempo possível. Diferente do Segmento anterior que se encontrava no mesmo nível que o leito natural, este encontra-se rebaixado em relação ao terreno natural.

O leito estradal acumula água em vários pontos, causando verdadeiros alagamentos onde não é possível trafegar pelo leito estradal, havendo a necessidade de até em alguns pontos, os usuários realizarem um desvio paralelo a estrada pelas propriedades privadas da região. A largura do leito estradal, onde é possível trafegar, é menor que os outros segmentos, pois em vários pontos, não é possível que dois veículos em sentidos opostos trafeguem de maneira segura.

O solo apresenta uma característica visual um pouco mais plástica em relação aos segmentos anteriores e no período de chuva, época esta que o relatório de verificação é emitido, o solo se comprova totalmente saturado e sem estabilidade para veículos.

Durante a vistoria, foi possível notar a presença de atolamentos de veículos de carga pesada, além do veículo do próprio Verificador. Obteve-se também a

informação com moradores locais, que a situação de pista alagada e atolamentos por partes dos usuários, são muito frequentes principalmente nos períodos de chuva. De maneira geral, o trecho não apresenta condições satisfatórias de trafegabilidade, ainda que para um trecho Não Pavimentado.



Em relação a sinalização, o Verificador não identificou nenhuma sinalização vertical durante a vistoria, da mesma forma, não foram identificados quaisquer dispositivos de drenagem presentes no Segmento.

A faixa de domínio em sua maior extensão, não apresenta vegetação acima da altura permitida no item 5.2.8 do PER, por conta de haver plantação de lavoura muito próximo ao leito da rodovia. No entanto, logo no início do trecho é possível identificar vegetação com altura elevada no lado direito, sentido crescente da rodovia.

4.2.3 Segmento Homogêneo 06

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

O leito estradal presente no Segmento é semelhante ao anterior, possui altura inferior ao terreno natural, apresenta solo com características saturadas, largura que não permite dois veículos trafegarem simultaneamente e presença de acúmulo de água nos buracos que desta vez, apresentam-se em número superior ao SH-05.

Em relação a sinalização, o Verificador não identificou nenhuma sinalização vertical durante a vistoria, da mesma forma, não foram identificados quaisquer dispositivos de drenagem presentes no Segmento.

A faixa de domínio em sua maior extensão, não apresenta vegetação acima da altura permitida no item 5.2.8 do PER, por conta de haver plantação de lavoura muito próximo ao leito da rodovia. No entanto, é possível notar a presença de uma severa erosão que avança para o leito estradal e prejudica a segurança ao usuário. O Verificador Independente sugere à Concessionária a intervenção para resolução do problema de erosão que por sua profundidade, torna-se emergencial, oferecendo perigo ao usuário que trafega na rodovia.



4.2.4 Segmento Homogêneo 07

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

O leito estradal apresenta características semelhantes as anteriores: altura inferior ao terreno natural, apresenta solo com características saturadas, largura que não permite dois veículos trafegarem simultaneamente e presença de acúmulo de água nos buracos. Em resumo, não apresenta condições satisfatórias de trafegabilidade principalmente por conta grande trepidação sentida.

Em relação a sinalização, o Verificador não identificou nenhuma sinalização vertical durante a vistoria, da mesma forma, não foram identificados quaisquer dispositivos de drenagem presentes no Segmento.

A faixa de domínio possui vegetação com altura acima do especificado no item 5.2.8 do PER. O Verificador sugere à Concessionária a realização do serviço de roçada a fim de controlar o crescimento da vegetação na faixa de domínio.

4.3 Trecho 03

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

O trecho é composto somente por um Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes o SH-08.

Em seguida, segue análise das características verificadas na vistoria do Segmento Homogêneo.

4.3.1 Segmento Homogêneo 08

O Segmento Homogêneo 08 é Pavimentado e está localizado na Rodovia PI 262, com início no Entrº PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entrº PI 135 (p/ Bom Jesus), perfazendo uma extensão de 30,1 Km.

O pavimento apresenta condições satisfatórias de trafegabilidade e apresenta conforto ao usuário. Não foram constatados defeitos aparentes como os descritos na norma DNIT 005/2003 - TER.

Em relação a Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança, o trecho apresenta sinalização horizontal, no entanto visualmente é possível notar que as

larguras tanto das Linhas de Bordo, quanto das Linhas de Divisão de Fluxo, apresentam largura inferior a 0,15 m, de acordo com os itens 3.3.1.5, 3.3.1.6 e 3.3.1.7 do *MANUAL DE SINALIZAÇÃO RODOVIÁRIA, DNIT – 2010*. Não foram identificados elementos de proteção como guarda-corpo ou defesa metálica na região de Serra, próximo ao Km 33,7. O Verificador Independente recomenda à Concessionária que analise a necessidade de implantação de dispositivos que garantam a segurança do usuário.



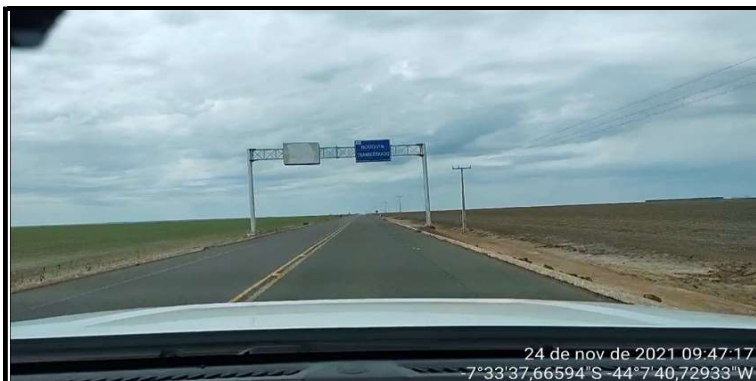
Foram identificados dispositivos de drenagem durante a maior extensão do trecho que necessitam de manutenção e limpeza, uma vez que, também foi identificado o crescimento de vegetação dentro do dispositivo de drenagem da rodovia. O Verificador sugere à Concessionária a limpeza e manutenção dos dispositivos de drenagem a fim de atender o item 5.2.3 do PER.

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.

A faixa de domínio possui vegetação acima superior ao especificado no item 5.2.5 do PER. O Verificador Independente recomenda à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação da presente na faixa de domínio.

4.4.Registros Fotográficos das Rodovias PI 397/262 entre os dias 25/10/2021 e 28/10/2021, e 22/11/2021 e 26/11/2021

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Rodovias PI 397/262 - início do segmento homogêneo 1



Trecho com a sinalização vertical e horizontal danificados.



Vegetação alta nos dois lados do leito da rodovia.



Buraco de grande proporção comprometendo meia pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Pavimento sem problemas aparentes. Ainda temos a ausência de sinalização horizontal.



Final do segmento homogeneo 1 - Trecho com depressão no pavimento asfáltico.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Início do segmento homogêneo 2 - trecho com diferença de nível do pavimento na pista.



Buraco de média proporção comprometendo um dos leitos da pista.



Ausência de sinalização horizontal.



Final do segmento homogêneo 2 - Aumento de vegetação nos leitos da pista.
Ainda com a ausência de sinalização horizontal.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Início do segmento homogêneo 3 – trecho não pavimentado.



Trecho com buraco de grande proporção comprometendo meia pista.



Trecho com pontos de alagamento no leito da pista.



Atoleiro em trecho da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Trecho pavimentado, com buracos e pontos de alagamento comprometendo a pista.



Maquinário trabalhando no leito do trecho.



Final do segmento homogêneo 3 – Trecho não pavimentado. Difícil acesso para veículos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Início do segmento homogêneo 4 – buraco alagado de grande proporção comprometendo meia pista.



Trecho com a pista irregular, dificultando o acesso de veículos.



Trecho com vegetação alta em um dos lados do leito e no meio da pista.



Final do segmento homogêneo 4 – trecho com pontos de alagamento comprometendo a pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



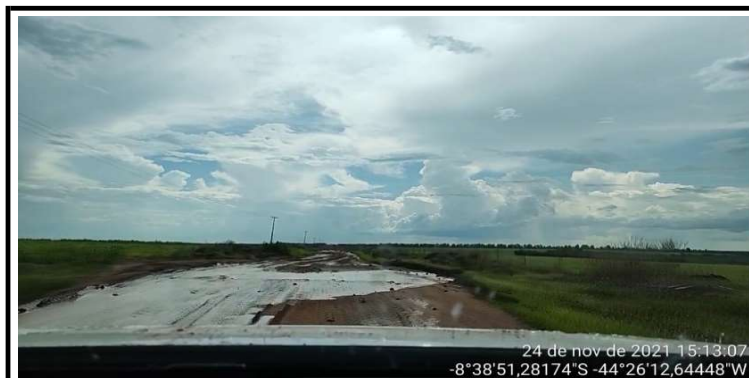
Início do segmento homogêneo 5 - trecho não pavimentado. Dificil acesso para veículos.



Buracos de grande proporção comprometendo grande parte da pista. Vegetação crescente no leito da pista.



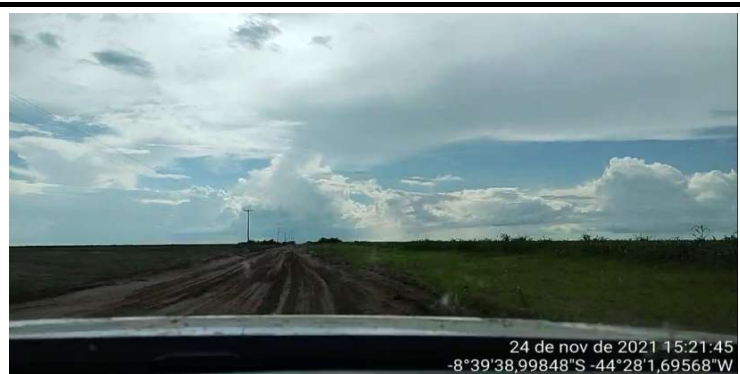
Alagamento comprometendo totalmente a pista.



Trecho alagado dificultando o acesso de veículos

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 5

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Trecho com solo saturado



Atoleiro em trecho da pista.



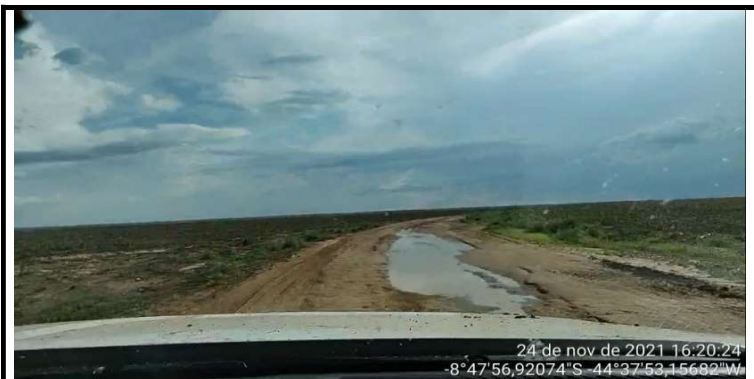
Difícil acesso para veículos, devido ao alagamento comprometendo a pista, desvio realizado em propriedades privadas.



Final do segmento homogêneo 5 - trecho com solo saturado. Difícil acesso para veículos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 6

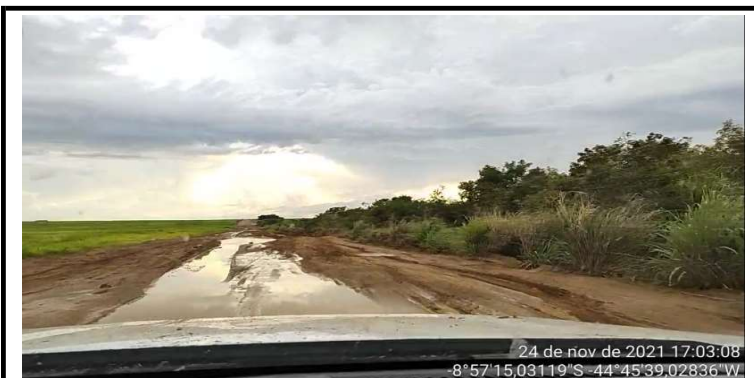
Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Início do segmento homogêneo 6 - trecho não pavimentado



Buraco de grande proporção comprometendo toda a pista.



Alagamento comprometendo boa parte da pista.



Final do segmento homogêneo 6 - alagamento comprometendo toda pista, dificultando o acesso de veículos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

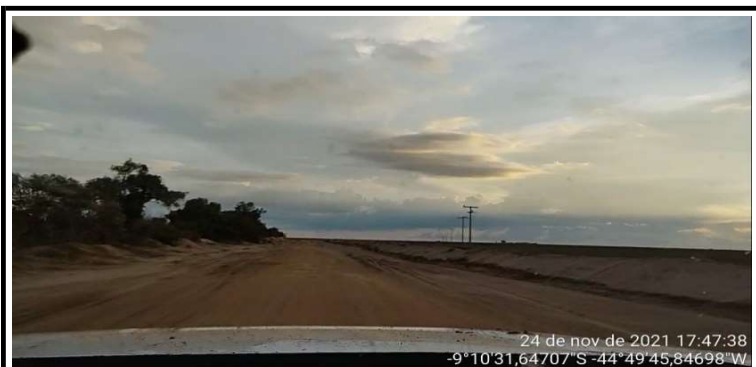
Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Início do segmento homogêneo 7 - buracos de grande proporção comprometendo boa parte da pista.



Trecho com buraco de grande proporção e pontos de alagamento comprometendo a pista



Trecho com pista irregular e não pavimentado. Sem pontos de alagamento.



Final do segmento homogêneo 7 - trecho com a pista irregular e pontos de alagamento, dificultando o acesso de veículos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



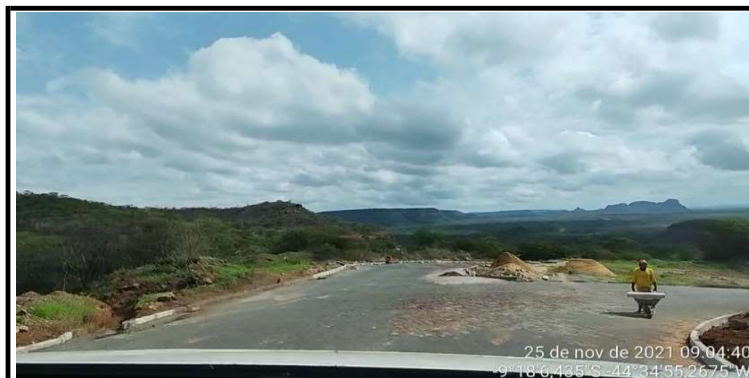
Início do segmento homogêneo 8 - pavimento sem defeitos aparentes.



Sinalização horizontal danificada.



Ausência de guarda-corpo no leito da pista. Ausência de sinalização horizontal e vertical.



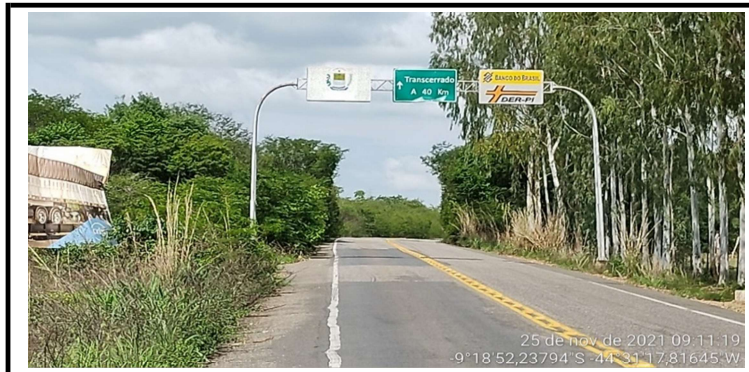
Realização de obra para o reparo do meio fio da pista.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 25/10/2021 a 28/10/2021 e 22/11/2021 a 26/11/2021



Pavimento sem problemas aparentes. Sinalização horizontal conservada.



Final do segmento homogêneo 8 - sinalização horizontal e vertical conservadas.
Aumento de vegetação no leito da pista.

INDICADORES DE DESEMPENHO

5. INDICADORES DE DESEMPENHO

Não aplicável no momento, uma vez que ainda se encontra em fase de desenvolvimento do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais, este ainda terá de ser executado e posteriormente, será realizada uma vistoria conjunta entre o Poder Concedente DER-PI, Agência Reguladora AGRESPI, Concessionária Graões 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)

OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

6. 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, início dos Trabalhos Iniciais, a Concessionária ainda não possui definição sobre os itens elencados acima.

CONTROLE DE PENDÊNCIAS

7. 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.

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.

PENDÊNCIAS	DOCUMENTO	DATA SOLICITAÇÃO	STATUS
Solicitação de informações - Impacto do benefício do REIDI nos preços praticados pela empresa concessionária, de acordo com o plano de negócios de junho/2021	Ofício Gabinete / AGRESPI Nº 187/2021	18/11/2021	Já respondido em 23/11/2021
Encaminhamento de projeto básico de engenharia referente ao Trecho II - PI 397	Ofício nº 453/SUPARC/2021 e-mail	24/11/2021	Em análise pelo Verificador
Encaminhamento do projeto executivo referente ao Trecho I - PI 397	Ofício nº 471/SUPARC/2021 e-mail	25/11/2021	Em análise pelo Verificador
Encaminhamento da cópia da documentação relativa a faixa de domínio, a relação das intersecções da PI-397, o projeto geométrico e a licença ambiental do Trecho entroncamento PI-247	Ofício nº 475/SUPARC/2021 e-mail	29/11/2021	Em análise pelo Verificador

ANEXOS

8. ANEXOS

7.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas

Na sequência, apresentam-se as cópias das comunicações expedidas por este Verificador Independente ao longo do mês de novembro de 2021, com os respectivos protocolos aos agentes destinatários, bem como DVD contendo o arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas no mês.

LISTA DE PRESENÇA

PAUTA: CONCESSÃO TRANSFERIDAS

Data: 23/11/2021 - Horário: 10h

Nº	NOME	TELEFONE	EMAIL	ORGÃO/ENTIDADE
01	Emídio NEVES DE MORAES	41 991187860	emidio.neves.moraes@gmail.com	Grãos do Piauí
02	BRUNO CASANOVA CERULLO	86 988588669	BRUNO.CASANOVA@PPP.PI.GOV.BR	SUPARC
03	Diogo MENEZES SOUZA	65 998176789	DIOGO@EUVIAENGENHARIA.COM.BR	VERIFICADOR INDEPENDENTE
04	Dielly D'Auto Diodunello Lual do Silva	(86) 99814-9873	Dielly@EUVIAENGENHARIA.COM.BR	VERIFICADOR INDEPENDENTE
05	Angelo Araújo de FREITAS	(86) 98165-9528	angelo.freitas@csgrãosdoPiauí.com.br	Grãos do Piauí
06	ANTONIO MARIO PROTTA	(86) 981916568	ANTONIO.PROTTA@CSGRÃOSDOPIAUI.COM.BR	U
07	DURVAL MENDES DE FLHO	(86) 99825469	DURVALMCAVALHO@HOTMAIL.COM	DER/PI
08				
09				
10				
11				
12				

OFÍCIO Nº 001/2021/VI_PI397

Teresina, 22 de novembro de 2021.

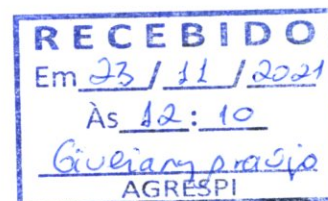
A/C Exma. Sra. Anamelka Albuquerque Cadena

Diretora Geral

**AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO PIAUÍ –
AGRESPI**

Av. João XXIII, 5325 – Santa Isabel – Show Auto Mall

Teresina/PI – CEP 64.053-010



C/C Exma. Sra. Teresa Raquel Siqueira Soares de Carvalho

COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE CONTRATOS – CMOG/SUPARC

**Ref.: Contrato nº 003/2021 – Parceria Público-Privada –
Rodovia Transcerrados e Estrada Palestina – Regime
Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da
Infraestrutura (REIDI).**

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 à solicitação formulada por esta **AGÊNCIA DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO ESTADO DO PIAUÍ – AGRESPI**, apresentar contribuições quanto ao enquadramento da Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A. ("SPE" ou "Concessionária") no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).

I – BREVE CONTEXTO

Cuida-se de "Contrato de Parceria Público-Privada, na modalidade Concessão Patrocinada, para prestação dos serviços públicos de construção, conservação, recuperação,

manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária dos trechos das Rodovias Transcerrados e Estrada Palestina”, celebrado em 26 de julho de 2021 entre o Estado do Piauí, por meio do seu Departamento de Estradas de Rodagem (DER-PI), e a Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A.

Em 28 de outubro de 2021, a Concessionária protocolou ofício junto à AGRESPI, por meio do qual:

(i) informou que está *“iniciando um processo perante o Ministério da Infraestrutura, visando à obtenção do incentivo fiscal do Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI) para a Rodovia Transcerrados (Concessão da Rodovia PI-397 – Trecho I e II – Uruçuí/Gurguéia)”*; e

(ii) solicitou, na forma do art. 6º da Portaria nº 105/2021 do Ministério da Infraestrutura, *“Declaração formal do dirigente máximo do órgão responsável do respectivo ente federado, atestando que o benefício do REIDI foi considerado no cálculo de preços, tarifas, taxas ou receitas permitidas, bem como informado no Plano de Negócios apresentado à SUPARC – Superintendência de Parcerias e Concessões do Estado do Piauí, para fins de enquadramento ao benefício”*.

Através do Ofício nº 180/2021, a AGRESPI requereu à SUPARC manifestação *“que possa fundamentar a expedição de Declaração da AGRESPI atestando a consideração do impacto do benefício do REIDI nos preços praticados pela empresa concessionária, de acordo com o Plano de Negócios de Junho/2021, apresentado à Secretaria de Fomento e Parcerias, vinculada ao Ministério de Infraestrutura, para fins de enquadramento ao benefício”*.

Em resposta, a SUPARC apresentou Nota Técnica, entendendo que *“o impacto do incentivo seria da redução de 11,68% ou de R\$ 241.527,05 da contraprestação mensal devida ao concessionário”*.

Nesse contexto, a AGRESPI solicitou ao Verificador Independente a apresentação de manifestação formal acerca do tema, para complementar a instrução do processo e subsidiar a sua apreciação do pleito formulado pela Concessionária.

Importante registrar, no ponto, que o Verificador Independente é ente imparcial cuja principal função é apoiar as partes – Poder Concedente e Concessionária – na execução e gestão do Contrato, contribuindo no esclarecimento de questões técnicas que possam surgir ao longo da concessão. Nesse sentido, o VI atua em favor do Contrato, isto é, de forma a apoiar na concretização dos objetivos centrais e obrigações de todas as partes na parceria público-privada, exercendo suas funções de maneira imparcial, sem favorecer uma parte em detrimento da outra, conforme prescreve a Cláusula 28.2 do Contrato de PPP.

Assim, na função de facilitador e ente de apoio para a solução de questões relevantes que não estejam definidas de forma expressa no Contrato, o Verificador Independente pode contribuir com a SUPARC, o CMOG, a AGRESPI, o Poder Concedente e a Concessionária na boa gestão das obrigações de todas as partes envolvidas na parceria público-privada, extraindo o melhor dessas interfaces e zelando para que, na ponta, o usuário receba o melhor serviço possível.

II – O REGIME ESPECIAL DE INCENTIVOS PARA O DESENVOLVIMENTO DA INFRAESTRUTURA (REIDI)

Criado pela Lei nº 11.488/2007 e regulamentado pelo Decreto nº 6.144/2007, o REIDI suspende a exigência do PIS/PASEP e da COFINS na venda ou importação de máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos, novos, e de materiais de construção para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura destinadas ao ativo imobilizado, nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

Como se verifica dos diplomas indicados, o REIDI retira a incidência do PIS/PASEP e da COFINS não da operação da Concessionária como um todo, mas apenas da venda ou importação de máquinas, aparelhos, instrumentos, equipamentos e materiais de construção destinados às obras na rodovia concedida. Em outras palavras, a proposta comercial da concessionária deve considerar a incidência parcial dos tributos em análise, conforme a legislação tributária aplicável à sua operação.

O requerimento e a operacionalização do benefício são disciplinados pela recente Portaria nº 105, de 19 de agosto de 2021, do Ministério da Infraestrutura, cujo art. 5º assim prescreve:

Art. 5º A requerente deverá apresentar requerimento de aprovação de enquadramento de projeto para fins de habilitação ao REIDI, de forma individualizada para cada projeto, na Plataforma Digital do Governo Federal, no sítio eletrônico www.gov.br, observadas as exigências desta Portaria, acompanhado dos seguintes documentos e informações:

I - identificação e descrição do projeto, incluindo datas previstas de início e de término, localização e identificação do engenheiro(a) responsável técnico(a) pela obra/projeto;

II - justificativa do pleito, salvo nos casos de projetos regulados pelo Poder Público Federal;

III - descrição simplificada dos investimentos pretendidos, com as estimativas dos valores de bens, serviços e outros, do projeto com incidência de PIS e COFINS e com suspensão de PIS e COFINS;

IV - identificação da pessoa jurídica titular do projeto, que inclui nome empresarial, CNPJ e endereço, e, quando couber, número do instrumento de outorga, com a sua data de término; e

V - declaração técnica de Agência Reguladora ou órgão competente, conforme disposto no art. 6º desta Portaria, salvo nos casos de projetos não regulados pelo Poder Público. [grifamos]

Por sua vez, no que se refere à declaração técnica da Agência Reguladora, mencionada no inciso V acima transcrito, dispõe o art. 6º da mesma Portaria:

Art. 6º A declaração técnica da Agência Reguladora ou órgão competente, prevista no inciso V do art. 5º desta Portaria, deverá:

I - atestar que os custos do projeto foram estimados levando-se em consideração a suspensão prevista no art. 2º do Decreto nº 6.144, de 2007, inclusive para cálculo de preços, tarifas, taxas ou receitas permitidas conforme disposto no inciso I, do § 1º, do art. 6º, do Decreto nº 6.144, de 2007; e

II - informar se o projeto apresentado, para fins de enquadramento no REIDI, está contemplado no instrumento de outorga ou está relacionado ao serviço público prestado, quando couber.

Nesse sentido, considerando o texto legal indicado, compete à AGRESPI verificar e atestar que os custos do projeto, inclusive para fins de cálculo das tarifas, foram estimados considerando o benefício tributário decorrente do REIDI, de forma a possibilitar a adesão ao regime pela concessionária. Incumbe à Agência, ademais, informar se o projeto apresentado está contemplado no instrumento de outorga ou relacionado ao serviço público prestado.

Realizados esses esclarecimentos iniciais, passa-se adiante a analisar, no caso concreto, o requerimento da Concessionária para a emissão de declaração pela AGRESPI.

III – O ENQUADRAMENTO DO REIDI NO CONTRATO DE PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA Nº 03/2021

Na forma do Edital da Concorrência nº 03/2020, que acarretou a assinatura do Contrato de PPP em referência, a apresentação do Plano de Negócios pela licitante vencedora foi estipulada como condição para a homologação do certame (item 16.1).

Em atendimento ao disposto no item em referência, o Consórcio Grãos do Piauí apresentou à SUPARC, em junho de 2021, Plano de Negócios em conformidade com a sua Proposta Comercial, o que foi devidamente aceito pela SUPARC, tanto que o certame foi devidamente homologado e o Contrato de Parceria Público-Privada foi assinado em julho do corrente ano.

Conforme se verifica do Plano de Negócios apresentado, o consórcio vencedor do certame licitatório considerou, em sua proposta comercial, os benefícios oriundos do REIDI (fl. 24):

12.1.1 REIDI - Regime Especial de Incentivos

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

Mais adiante (fls. 47 e 48), o Plano de Negócios faz alusão expressa ao REIDI, considerando seus benefícios, para os 30 anos da Concessão:

QUADRO 4: INVESTIMENTO E IMOBILIZADO

EDITAL 04/2010 SUPRAM/PI - PPP TRANSFERIDOS

Em R\$ mil - Moeda Constante Data Base: SET/2019

	Ano	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Investimentos e Imobilizado	650.050	95.946	88.464	2.737	35.952	5.367	30.021	18.061	8.948	8.816	52.456	57.595	5.919	1.892	1.187	1.627
Infraestrutura	5.872	1.072	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipamentos	2.511	0	2.511	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros Ativos	1.508	1.508	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imobilizado	41.735	17.209	9.572	180	0	162	2.258	944	1.12	0	0	0	0	0	0	0
Ativos em Manutenção	175.150	85.279	71.118	2.177	8.091	1.101	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Manutenção Programada	426.896	0	0	0	7.391	2.541	18.004	18.113	9.027	1.713	11.945	34.071	483	1.503	1.102	1.665
Outros Ativos	764	229	171	152	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imobilizado	6.894	684	705	25	153	85	187	181	90	17	539	141	1	16	11	17
Ativos em Manutenção	27.532	-4.262	3.720	107	600	136	1.246	180	931	137	-1.309	-1.639	131	73	-128	62

QUADRO 4: INVESTIMENTO E IMOBILIZADO

EDITAL 04/2010 SUPRAM/PI - PPP TRANSFERIDOS

Em R\$ mil - Moeda Constante Data Base: SET/2019

	Ano	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Investimentos e Imobilizado	650.050	20.233	9.817	51.781	89.242	638	20.267	6.612	2.363	9.826	29.437	36.136	11.690	5.435	15.184	89.233
Infraestrutura	5.872	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Equipamentos	2.511	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros Ativos	1.508	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imobilizado	41.735	9.199	4.992	34	0	162	1.094	1.200	189	1	0	2.417	367	10	162	1
Ativos em Manutenção	175.150	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Manutenção Programada	426.896	11.707	4.563	54.739	10.773	487	10.434	3.253	2.078	10.695	30.250	36.824	10.947	5.396	15.431	80.293
Outros Ativos	764	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Imobilizado	6.894	116	46	547	190	5	164	31	21	106	303	369	130	56	351	463
Ativos em Manutenção	27.532	-1.292	-181	2.069	729	31	990	-133	-106	-172	1.115	-1.566	-418	-207	363	-1.086

Assim, embora o Edital da Concorrência e o Contrato de Parceria Público-Privada não tenham feito alusão expressa ao REIDI, nota-se que:

(i) o Plano de Negócios da Concessionária o considerou para fins de cálculo da viabilidade econômico-financeira do projeto, repercutindo no valor da tarifa e da contraprestação a serem pagas, respectivamente, pelo usuário da rodovia concedida e pelo Poder Concedente; e

(ii) o documento foi devidamente chancelado pelo Estado do Piauí, tanto que o processo licitatório foi homologado e o Contrato foi celebrado entre Poder Concedente e Concessionária.

Dessa forma, o valor de R\$ 2.309.825,00 (dois milhões trezentos e nove mil oitocentos e vinte e cinco reais), devido mensalmente pelo Estado do Piauí à Concessionária a título de contraprestação, é montante decorrente de complexa equação que já considera, em si, a incidência do benefício tributário do REIDI. Em outras palavras, a desconsideração do REIDI importaria em majorar a contraprestação proporcionalmente ao benefício tributário que a Concessionária deseja obter.

Deve-se notar, no ponto, que a Cláusula 35.5.7 do Contrato atribui ao Poder Concedente o risco decorrente da *“criação e/ou extinção de tributos ou alterações na legislação ou na regulação tributárias, salvo aquelas atinentes a impostos/contribuições sobre a renda, que tenham impacto direto nas receitas ou despesas da Concessionária, relacionados especificamente com a execução do objeto deste CONTRATO”*. Em outros termos, é risco atribuído ao Poder Concedente a alteração de quaisquer tributos, salvo aqueles incidentes sobre a renda, cujo risco é alocado à Concessionária.

Talvez por esta razão, a SUPARC tenha se valido do Plano de Negócios da Concessionária para realizar cálculo quanto ao impacto de eventual alteração no PIS/PASEP e na COFINS sobre o valor da sua contraprestação mensal, de forma a aferir o benefício atribuível à Concessionária que eventualmente devesse ser compensado por meio de reequilíbrio contratual.

É importante registrar, aqui, a essencial participação da SUPARC e do CMOG na gestão contratual, inclusive para o esclarecimento de dúvidas e a apresentação de contribuições técnicas para subsidiar decisões a serem tomadas pelo Poder Concedente e pela AGRESPI, como no presente caso. No entanto, parece ter havido um pequeno desvio de foco na questão posta em análise, tendo em vista que, como visto acima, os benefícios fiscais decorrentes do REIDI já foram considerados pela Concessionária em seu Plano de Negócios e, portanto, não há fato superveniente que demande a aferição do responsável pela alocação do risco.

Em outras palavras, o cálculo do benefício oriundo do REIDI já foi considerado pela Concessionária em seu Plano de Negócios e em sua proposta econômica, razão pela qual o desconto no valor da contraprestação mensal, neste momento, importaria em penalizar a SPE

com a duplicidade do desconto, não havendo que se falar em vantagem da Concessionária capaz de ensejar a revisão do valor da contraprestação mensal devida pelo Poder Concedente.

Em verdade, ainda que os valores não houvessem sido considerados no Plano de Negócios da SPE, por se tratarem de tributos incidentes sobre a renda, eventuais benefícios decorrentes do REIDI configurariam eficiência da Concessionária e, portanto, não demandariam compensação por meio de reequilíbrio em favor do Poder Concedente.

IV – CONCLUSÃO

Considerando o exposto, em atenção ao previsto no art. 6º, incisos I e II, da Portaria nº 105, de 19 de agosto de 2021, do Ministério da Infraestrutura, entende-se que:

(i) os custos do projeto foram estimados levando-se em consideração o benefício do REIDI, haja vista a sua inclusão no Plano de Negócios da Concessionária, devidamente homologado pela SUPARC (atendido, portanto, o inciso I do dispositivo);

(ii) os benefícios do REIDI serão aplicados na aquisição de materiais e equipamentos destinados à infraestrutura da rodovia concedida, relacionando-se exclusivamente ao escopo do Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021, para a prestação de serviços públicos de construção, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária dos trechos das Rodovias Transcerrados e Estrada Palestina (atendido, portanto, o inciso II do dispositivo).

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e consideração e nos colocamos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

MANOEL JORGE AX-
KAR DE SABOIA
CAMPOS:55001165172

Assinado de forma digital por
MANOEL JORGE AX-KAR DE
SABOIA CAMPOS:55001165172
Dados: 2021.11.23 09:00:40 -04'00'

CONSÓRCIO EVVIA ICO

Manoel Jorge Axkar de Saboia Campos
Administrador e Economista

RG: 0805671-4 SEJUSP-MT / CPF: 550.011.651-72

Ofício nº 001-2021_VI_PI397

1 mensagem

gestaovi Evvia Engenharia <gestaovi@evviaengenharia.com.br>

23 de novembro de 2021 15:34

Para: transcerrados@ppp.pi.gov.br

Cc: Dhrielly D'Anka Dladmylla Leal da Silva <dhrielly@evviaengenharia.com.br>, Diogo Menezes <diogo@evviaengenharia.com.br>

Boa tarde,

Tendo em vista as atribuições do Verificador Independente descritas no Capítulo 4 do Programa de Exploração Rodoviária – Contrato nº 003/2021 – Parceria Público-Privada – Rodovia Transcerrados e Estrada Palestina, **encaminhamos o Ofício nº 001-2021_VI_PI397 que trata da apresentação de contribuições quanto ao enquadramento da Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias SPE S.A. ("SPE" ou "Concessionária") no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI).**

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

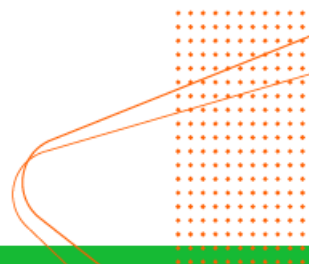
Atenciosamente.

--
Érika Paim Pimenta Guerra
Analista Administrativo e Financeiro
(65) 99286-0480

--

**Gestão Verificador Independente**

Av. Historiador Rubens de Mendonça, 1756
Sala 1902, Ed. Comercial SB Tower
CEP 78.050-280 - Cuiabá/MT
65 3358-5383



 **Ofício Nº 001-2021_VI_PI397.pdf**
3019K

Ofício nº 001-2021_VI_PI397

gestaovi Evvia Engenharia <gestaovi@evviaengenharia.com.br>
Para: jonathan.simoes@csgaosdopiaui.com.br

30 de novembro de 2021 16:01

Boa tarde,

Segue ofício para conhecimento.

Érika Paim Pimenta Guerra
Analista Administrativo e Financeiro
(65) 99286-0480

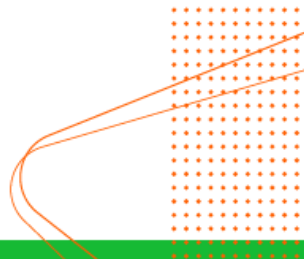
[Texto das mensagens anteriores oculto]

--



Gestão Verificador Independente

Av. Historiador Rubens de Mendonça, 1756
Sala 1902, Ed. Comercial SB Tower
CEP 78.050-280 - Cuiabá/MT
65 3358-5383



 **Ofício Nº 001-2021_VI_PI397.pdf**
3019K

7.2 Anexo 2 – DVD

Esta folha contém um DVD contendo o seguinte conteúdo:

- Relatório Geral de Verificação - PI397-VI-FIS-RGV-2021-01-R00
- Arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas em novembro de 2021.

TERMO DE ENCERRAMENTO

9. TERMO DE ENCERRAMENTO

Este volume, contendo o Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2021-01-R00, referente à prestação de serviços de Verificador Independente no decorrer do mês de novembro/2021, possui 89 (oitenta e nove) folhas numericamente ordenadas.

Teresina-PI, 06 de dezembro de 2021

Elaborado por:



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

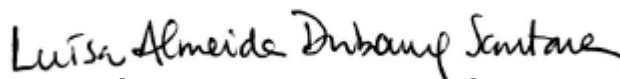
Conferido por:



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