

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



Piauí
GOVERNO DO ESTADO



RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI 397-VI-FIS-RGV-2021-02-R00 –
VOLUME ÚNICO

DEZEMBRO/2021

EVVIA ICO

RODOVIA TRANSCERRADOS – ESTRADA PALESTINA
CONSÓRCIO

GOVERNO DO ESTADO DO PIAUÍ

SUPERINTENDÊNCIA DE PARCERIAS E CONCESSÕES – SUPARC

RELATÓRIO GERAL DE VERIFICAÇÃO

PI397-VI-FIS-RGV-2021-02-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

DEZEMBRO/2021

RESUMO

RESUMO:

O presente Relatório de Verificação tem por objetivo apresentar as principais ações realizadas pela Verificadora Independente no mês de dezembro/2021 com um breve comparativo entre alguns serviços elencados no Relatório referente ao mês de novembro/2021, apresentado em dezembro de 2021.

Este Relatório visa compilar o andamento das diversas atividades supervisionadas pelo Verificador Independente, com ênfase ao comparativo entre a situação inicial da rodovia na primeira vistoria, realizada para levantamento/conhecimento dos trechos, acompanhamento da evolução dos trabalhos iniciais, e o cenário atual, dois meses depois e após a ocorrência de intensas chuvas na região.

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

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

SUMÁRIO

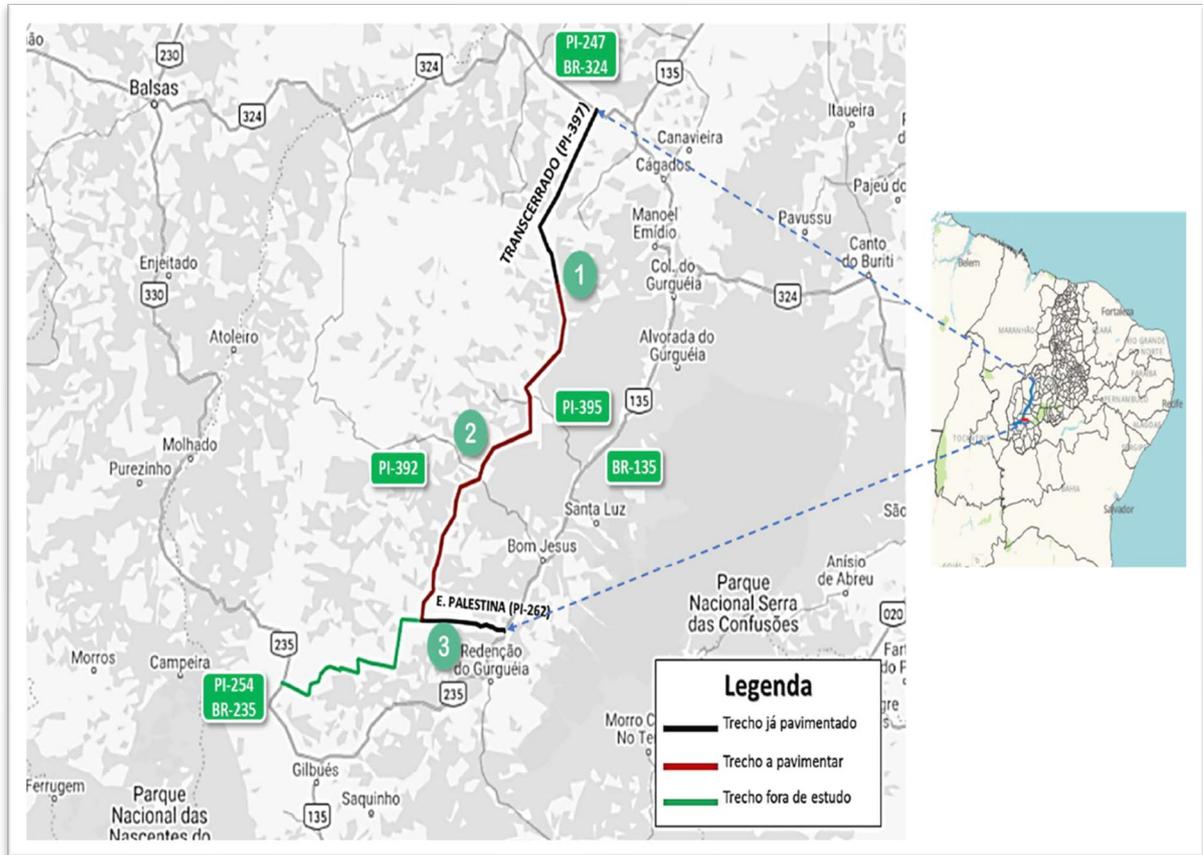
SUMÁRIO

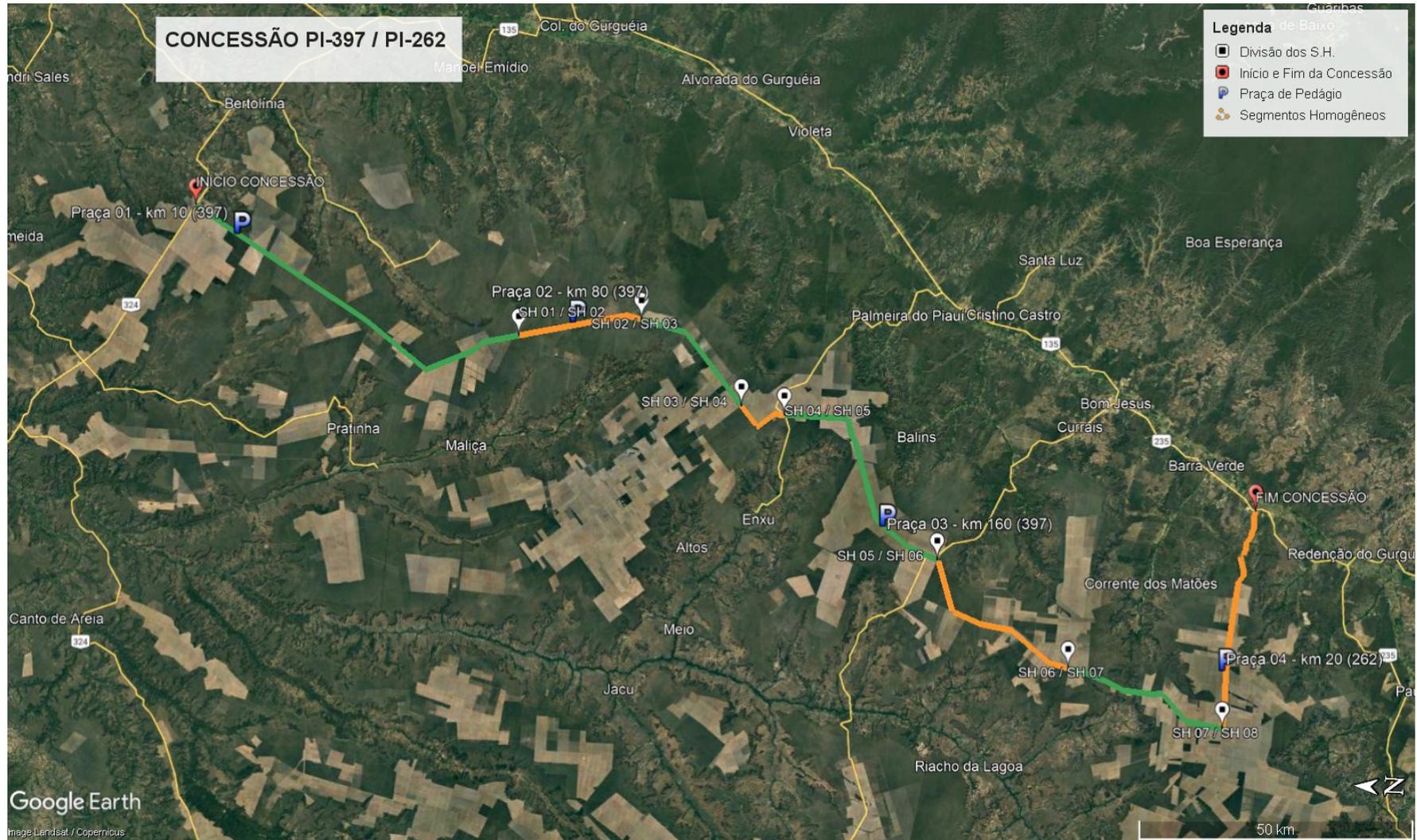
1.	MAPA DE SITUAÇÃO DA CONCESSÃO.....	8
2.	FUNÇÕES GERENCIAIS	11
2.1.	Dados Contratuais.....	11
2.2.	Caracterização do Sistema Rodoviário.....	12
2.3.	Papel do Verificador Independente	14
2.4.	Atribuições	15
2.5.	Estrutura Organizacional.....	17
2.6.	Cronograma e Medições	19
3.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	21
3.1.	Ações realizadas no mês	21
3.1.1.	Vistorias Realizadas.....	21
3.1.2.	Cadastro Georreferenciado	22
3.1.3.	Análise da documentação para Transferência do Sistema Rodoviário.....	22
3.2.	Documentação Expedida/Recebida	24
3.3.	Aspectos Jurídicos e Sociais	26
3.3.1.	Do Diagnóstico Preliminar.....	27
3.3.2.	Considerações Jurídicas	27
3.3.3.	Contexto Socioeconômico da Região	35
3.3.4.	Metodologia proposta para os Estudos de Externalidades e Impactos Positivos da Concessão	36
4.	VISTORIA TÉCNICA	38
4.1	Trecho 01	39
4.1.1	Segmento Homogêneo 01	39
4.1.2	Segmento Homogêneo 02	42
4.1.3	Segmento Homogêneo 03	44
4.2	Trecho 02.....	46

4.2.1 Segmento Homogêneo 04	46
4.2.2 Segmento Homogêneo 05	48
4.2.3 Segmento Homogêneo 06	50
4.2.4 Segmento Homogêneo 07	51
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 27/12/2021 a 29/12/2021.....	57
5. INDICADORES DE DESEMPENHO.....	68
6. METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES.....	70
7. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA	72
8. CONTROLE DE PENDÊNCIAS.....	74
9. ANEXOS.....	76
7.1 Anexo 1 – Comunicações Expedidas.....	76
7.2 Anexo 2 – DVD	85
10. TERMO DE ENCERRAMENTO.....	87

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, tendo sua eficácia condicionada à operacionalização da garantia contratual, o que ocorreu no último dia 28/12/2021, conforme detalhado ao longo deste relatório. Dessa forma, o dia 28 de dezembro de 2021 marca o início da eficácia da concessão.

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 às 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), CMOG, 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 do II Edital), notadamente, os seguintes:

- Apoio ao Poder Concedente na transferência do Sistema Rodoviário;
- Análise dos projetos básicos e executivos apresentados pela CONCESSIONÁRIA;
- Análise dos cronogramas físico-financeiros das obras de ampliação e melhorias;
- Desenho dos processos para monitoramento e controle do desempenho da CONCESSIONÁRIA;
- Desenvolvimento dos modelos de relatórios a serem apresentados pela CONCESSIONÁRIA durante o contrato;
- Identificação de sistemas, plataformas e tecnologias para monitoramento dos indicadores de desempenho;
- Desenvolvimento ou aquisição de software para acompanhamento de todos os dados da concessão patrocinada (PPP),
- Manutenção e acompanhamento da evolução do ferramental desenvolvido ao longo do contrato para fins de monitoramento;
- Desenvolvimento de manuais de uso e apostilas técnicas;
- Criação de painel de controle para gestão de indicadores;
- Monitoramento dos indicadores definidos no PER;

- Levantamento de campo no mínimo 2 (duas) vezes ao ano dos indicadores: IRI, trilha de roda, 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
Ana Carolina Sette da Silveira	Advogada	Consultora Jurídica	OAB-MG	115353-MG

2.6. Cronograma e Medições

 RODOVIA TRANSCERRADOS - ESTRADA PALESTINA CONSÓRCIO																
CRONOGRAMA FISICO-FINANCEIRO*																
CONTRATO:	Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021					EMPRESA:	CONSÓRCIO EVVIA ICO									
OBJETO:	CONTRATAÇÃO DE EMPRESA ESPECIALIZADA PARA ATUAR COMO VERIFICADOR INDEPENDENTE na fiscalização, aferição do desempenho e impactos socioeconômicos e na qualidade dos serviços prestados no âmbito do Contrato de Parceria Público-Privada nº 03/2021, cujo objeto é a concessão patrocinada dos serviços públicos de construção, conservação, recuperação, manutenção, implantação de melhorias e operação rodoviária dos trechos das Rodovias Transcerrados e Estrada Palestina, para o Governo do Estado do Piauí.					DATA:	31/12/2021									
						MEDIÇÃO:	DEZEMBRO/2021									
EXTENSÃO:	276,80 km					PERÍODO:	01/12/2021 À 31/12/2021									
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	200.000,00											
			1,39%	8,33%	8,33%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	
	EXECUTADO	433.333,33	33.333,33	200.000,00	200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
			1,39%	8,33%	8,33%	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. Ações realizadas no mês

Segue abaixo planilha resumo das principais atividades desenvolvidas pelo Verificador Independente ao longo do mês referência do relatório, as quais na sequência serão melhor detalhadas.

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 27/12/2021, 28/10/2021 e 29/12/2021. 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
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	CONCLUÍDO	Concluído atendendo o item 4 - PER e análise constante no Relatório de Verificação

3.1.1. Vistorias 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 de concessão o **Relatório Geral 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 e a avaliação de desempenho do concessionário de forma transparente.

Sendo assim, foi realizada, no período de 27 a 29 de dezembro 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 futuras construções de praça de pedágio, postos de pesagem e bases operacionais;

- Vídeo registro da condição atual da rodovia.

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

3.1.2. Cadastro Georreferenciado

Foi encaminhado no mês de novembro, 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 encontra-se em análise por este Verificador Independente.

3.1.3. Análise da documentação para Transferência do Sistema Rodoviário

Cumprindo as obrigações previstas no Tremo de Transferência do Sistema Rodoviário a SUPARC realizou o encaminhamento dos seguintes documentos:

- Ofício nº 453 SUPARC 2021: Projeto Básico referente ao Trecho II
- Ofício nº 471 SUPARC 2021: Projeto Executivo referente ao Trecho I
- Ofício nº 475 SUPARC 2021: Documentação de Faixa de domínio, relação de interseções, projeto geométrico e licença ambiental do entroncamento com PI-247.
- Ofício nº 516 SUPARC 2021: Mapa geográfico georreferenciado (PDF), rede de média tensão e localização dos postes (KMZ)

Em razão do volume e tamanho, os arquivos foram enviados por meio de links para download, os quais se encontram inseridos nos ofícios em questão, anexos a este relatório através de um DVD.

A partir dos documentos entregues foi realizada, por este Verificador Independente, a análise do material para a conferência do atendimento as

obrigações elencadas no Termo de Transferência do Sistema Rodoviário, a qual segue abaixo detalhada de acordo com os itens elencados no mesmo.

Quanto à faixa de domínio foi encaminhado, como anexo do Ofício nº 475 SUPARC 2021, o **Decreto nº 13.804**, de 19/08/2009, que dispõe sobre a utilização e ocupação das faixas de domínio das rodovias estaduais e federais, delegadas ao Estado do Piauí, definindo entre outras informações, o que se segue:

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

Art. 4º Faixa de domínio é a área de terras declarada de utilidade pública para uso rodoviário sendo ou não desapropriada, cujos limites, definidos até a distância perpendicular de 15 (quinze) metros para ambos os lados do início da rodovia até seu término/

Parágrafo único. As exceções a essas medidas sejam de natureza técnica ou executiva, ambientais e de segurança serão fixadas por ato do Poder Executivo.

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.

Porém não foi realizada a entrega da informação relativa à largura de Faixa de Domínio sumarizadas em tabela e demais informações, que poderá esta contemplada no Cadastro Inicial, de acordo com Item 4. do Termo de Transferência.

Quanto ao Cadastro Inicial, este foi entregue pela Concessionária e encaminhado pela SUPARC por meio do Ofício nº 425/2021/SUPARC.

Por meio do Ofício nº 475/SUPARC/2021 foi encaminhado também, juntamente com os projetos do Trecho I e II, o projeto geométrico das 4 interseções existentes nos dois trechos, separadamente do geométrico, porém não contendo relação de vias locais que possam haver na rodovia concessionada.

Quanto aos sistemas elétricos e iluminação, ou demais interferências, realizou-se o encaminhamento por meio do Ofício nº 516/SUPARC/2021, de mapa geográfico georreferenciado, localização de rede de média tensão e localização

dos postes, em formato KMZ, podendo assim obter a localização precisa, georreferenciada da rede de média tensão existente na Rodovia Transcerrados e Estrada Palestina.

Porém não foi entregue nenhum cadastro de fibra ótica, saneamento, telefonia ou outras interferências que possam influencia no desenvolvimento dos projetos e trabalhos da Concessionária.

Quanto aos projetos elencados no Item 10 do Termo de Transferência, realizou-se a entrega através dos Ofício nº 453/SUPARC/2021 e nº 471/SUPARC/2021, os quais possuem a função de servir de base para as revisões a serem realizadas pela Concessionária, devendo obter posteriormente a aprovação do Poder Concedente.

Tendo os projetos acima mencionados o objetivo essencial de embasamento para o desenvolvimento dos projetos de pavimentação pela Concessionária, entende-se que o material entregue pelo Poder Concedente atende o mínimo necessário para tal objetivo.

Sendo assim, com a entrega dos itens mínimos necessários elencados no Termo de Transferência, realizou-se a Transferência do Sistema Rodoviário para a Concessionária no dia 28 de dezembro de 2021, sendo comunicada tal transferência através do Ofício nº 535/SUPARC/2021, iniciando assim o prazo de vigência da Concessão e, com isso, o início da etapa de Trabalhos Iniciais.

3.2. Documentação Expedida/Recebida

Na tabela abaixo, apresentam-se as comunicações expedidas e recebidas no mês de dezembro 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 os arquivos digitais 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 002/2021/VI_P1397	2021	06/12/2021	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.simoes @csgraosdopiau i.com.br	16/12/2021			transcerrados @ppp.pi.gov.br	06/12/2021
OFÍCIO Nº 003/2021/VI_P1397	2021	29/12/2021	A/C lmo. Antonio Marcio Protta CONSÓRCIO GRÃOS DO PIAUÍ CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS SPE S.A - GRÃOS DO PIAUÍ C/C Exma. Sra. Estela Mirinda Rosas COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE CONTRATOS – CMOG/SUPARC	E-mail jonathan.simoes @csgraosdopiau i.com.br	29/12/2021			transcerrados @ppp.pi.gov.br	29/12/2021
OFÍCIOS RECEBIDOS NO PERÍODO									
NÚMERO DOC.	DATA EXPEDIÇÃO	DATA RECEBIMENTO	EMITIDO POR	ASSUNTO					
GP/DP/21120902	09/12/2021	09/12/2021	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Início da Vigência da Concessão, Pendências e Outras Avenças					
GP/DP/21120903	09/12/2021	09/12/2021	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Pendências - documentações e informações faltantes					
GP/DP/21120904	09/12/2021	09/12/2021	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Cronograma de entrega de projetos					
Ofício nº 511/SUPARC/2021	14/12/2021	14/12/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Aprovação do Relatório Geral de Verificação - PI 397 - VI-FIS-RGV-2021-01-R00 - Volume Único					
Ofício nº 516/SUPARC/2021	17/12/2021	17/12/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Documentos complementar relativo ao sistema elétrico e iluminação					
Ofício nº 535/SUPARC/2021	28/12/2021	28/12/2021	SUPARC - Superintendência De Parcerias E Concessões	Termo de início da Concessão da Grãos do Piauí					
GP/DP/21123101	31/12/2021	31/12/2021	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Cronograma físico de todos os investimentos a serem realizados no primeiro ano de concessão					
GP/DP/21123102	31/12/2021	31/12/2021	Consórcio Grãos Do Piauí Concessionária De Rodovias Spe S.A	Início dos trabalhos iniciais					

3.3. Aspectos Jurídicos e Sociais

As 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 efetivamente, considerando que a Transferência do Sistema se deu somente dia 28/12/2021, 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.

3.3.1. 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 inicialmente 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 no Item 4 deste Relatório.

De modo a não tornar este relatório repetitivo e tendo melhor utilização possível, o diagnóstico preliminar dos trechos concedidos não será apresentado novamente, sendo que, caso haja necessidade de consulta posterior, o mesmo poderá ser feito no 1º Relatório Geral de Verificação, referente ao mês de novembro de 2021.

Sendo assim, para as futuras análises a serem apresentadas em cumprimento ao item 6.20 do Contrato do Verificado Independente, serão apresentados os impactos do projeto comparando-se com os aspectos apresentados no 1º Relatório de Verificação.

3.3.2. Considerações Jurídicas

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

Conforme indicado no 1º Relatório Geral de Verificação, apresentado pelo Verificador Independente ao CMOG e à Concessionária em dezembro/2021, a transferência do sistema rodoviário e, por conseguinte, o início da concessão deveriam se dar, na forma do Contrato de PPP (Cláusula Sexta), com a assinatura do Termo de Transferência do Sistema Rodoviário, havida em 26/10/2021.

No entanto, o referido documento estabeleceu algumas obrigações ao Poder Concedente, a serem cumpridas no prazo de 45 dias, além de uma condição suspensiva de eficácia do Termo de Transferência e, por conseguinte, do Contrato de Concessão. Com efeito, dispôs o documento que o termo inicial da concessão estaria vinculado à “*efetiva celebração do Contrato de Nomeação de 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*”, o que deveria ocorrer em 45 (quarenta e cinco) dias, isto é, até o dia 10/12/2021.

As referidas obrigações e condições já foram objeto de análise específica por este Verificador Independente no 1º Relatório Geral de Verificação, ao que ora se reporta, e encontra-se detalhada no item 3.3.3 deste 2º relatório. Importante mencionar, entretanto, as tratativas ocorridas entre as partes para o início de vigência da concessão, especialmente em razão dos últimos acontecimentos climáticos e meteorológicos que assolaram o Estado do Piauí e comprometeram as condições de trafegabilidade da rodovia, conforme indicado nas seções anteriores deste Relatório.

Inicialmente, em 09/12/2021, a Concessionária protocolizou junto à SUPARC a **Correspondência GP/DP/21120902**, por meio da qual reiterou que a eficácia da concessão apenas se iniciaria com a celebração do mencionado contrato com o Banco do Brasil e indicou a necessidade de recebimento de alguns documentos listados no Termo de Transferência, quais sejam:

- (i) Limites e largura da faixa de domínio;
- (ii) Relação das vias locais e principais intersecções;
- (iii) Sistemas elétricos e de iluminação e outras interferências;
- (iv) Condições de regularidade dos acessos às rodovias;
- (v) Projetos básico e *as built* das Rodovias PI 397 e PI 262.

Por meio do **Ofício nº 535/SUPARC/2021**, de 28/12/2021, encaminhado por e-mail pelo CMOG à Concessionária naquela data, o Estado do Piauí (CMOG/SUPARC):

(i) rememorou as cláusulas contratuais que tratam do início da vigência da Concessão (Cláusulas 5.1 e 5.2) a partir da assinatura do Termo de Transferência do Sistema Rodoviário;

(ii) reforçou que o mencionado Termo foi celebrado sob condição suspensiva de eficácia, vinculando-se, portanto, à celebração do Contrato de Nomeação de Agente de Pagamento e de Administração da Conta Vinculada;

(iii) informou que, tendo sido aquela avença devidamente pactuada entre Poder Concedente, Concessionária e instituição financeira, a Transferência do Sistema Rodoviário se aperfeiçoou em 28/12/2021, data que marca o início do prazo de vigência da concessão para fins oficiais.

Sobre esse ponto, cumpre registrar que, de acordo com informações fornecidas ao Verificador Independente (para as quais não se dispõe da devida correspondência documental), o prazo de 45 dias estatuído no Termo de Transferência (que findaria em 10/12/2021) foi postergado em alguns dias em razão da solicitação de alterações à minuta contratual padrão do Banco do Brasil, requeridas pela Concessionária e anuídas pela SUPARC, o que demandou novo fluxo de aprovação junto às instâncias competentes na instituição financeira.

Por meio do **Ofício nº 003/2021/VI_PI397**, de 29/12/2021, este Verificador Independente fez alusão à entrega de documentos pela Concessionária ao Poder Concedente (Cadastro Georreferenciado da Situação Atual dos Componentes Rodoviários) e pelo Poder Concedente à Concessionária (Projeto Básico do Trecho I, Projeto Executivo do Trecho II e cópia da documentação relativa à faixa de domínio, intersecções da PI-397, projeto geométrico e licença ambiental do Trecho Entroncamento PI-247 – Sebastião Leal/Entroncamento PI-395). Além disso, registrou que:

(i) tendo sido realizada a transferência do sistema rodoviário, a concessão entra em sua Fase de Trabalhos Iniciais, cujos principais objetivos, segundo o PER, consistem na eliminação dos problemas emergenciais, a minimização de problemas crônicos e a minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados;

(ii) em visita recente à rodovia, verificou a intrafegabilidade de alguns trechos em razão do período de chuvas;

(iii) a rodovia se encontra, atualmente, em período de plantio, o que representa tráfego acima da média e, portanto, maior deterioração do leito, agravada pelas chuvas em volumes também superiores à média;

(iv) em razão do contexto narrado, requereu da Concessionária que informe, com a maior brevidade possível, o Plano de Ações para o início dos Trabalhos Iniciais, de forma a assegurar a trafegabilidade da rodovia e a segurança ao usuário, inviabilizadas no momento em questão.

No que se refere à situação da rodovia em razão das fortes chuvas enfrentadas pela região nas últimas semanas, é importante mencionar a edição do Decreto Estadual nº 20.430, de 27 de dezembro de 2021, que declarou situação de emergência na área que abrange o Território de Desenvolvimento Tabuleiros do Alto Parnaíba e fez menção expressa à interdição de estradas na região e ao isolamento de algumas comunidades.

De forma semelhante, por meio do Decreto nº 207/2021, o Município de Uruçuí decretou estado de calamidade pública, em razão do volume extraordinário de chuvas, que causou danos à malha viária municipal e estadual e impediu o tráfego de pessoas e veículos pela região.

O cenário atípico vivenciado pelos municípios do sul piauiense põe ênfase no papel da Concessionária de viabilizar não apenas a prestação de um serviço de qualidade por meio de estradas seguras e bem-sinalizadas, mas, sobretudo, de promover a conectividade de pessoas e localidades no Estado do Piauí, fim último

da concessão. Desse modo, a atuação da Concessionária em caráter emergencial, buscando minimizar os prejuízos causados e, com isso, assegurar a mobilidade na região, mostra-se essencial.

Em resposta ao Ofício nº 003/2021/VI_PI397, a Concessionária encaminhou a este VI, em 31/12/2021, a **Correspondência GP/DP/21123101**, apresentando o cronograma físico de todos os investimentos a serem realizados no 1º ano de concessão e, essencialmente, replicando as obrigações estatuídas no Contrato de Concessão e no Plano de Exploração Rodoviária, sem maior ênfase à situação emergencial vivenciada pelo Estado do Piauí.

Nesse sentido, informou a Concessionária, na referida Correspondência, que:

(i) Tendo sido realizada a transferência oficial do sistema rodoviário, passa-se à fase de Trabalhos Iniciais, cujos principais objetivos são, conforme o PER, a eliminação dos problemas emergenciais, a minimização de problemas crônicos e, dentre outros, a minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados, permitindo o tráfego inclusive no período de chuva;

(ii) Os Trabalhos Iniciais para os segmentos pavimentados serão compostos pelos seguintes grupos de atividades: a) Limpeza das pistas e acostamentos; b) Recuperação preliminar do pavimento; c) Tratamento do canteiro central e faixa de domínio; d) Complementação dos dispositivos de proteção e segurança; e) Recuperação dos dispositivos de sinalização vertical; f) Revitalização da sinalização horizontal; g) Recuperação dos terraplenos e sistemas de proteção; h) Recuperação de passivo ambiental; i) Limpeza e recuperação de sistemas de drenagem e OAC; j) Recuperação de sistemas elétricos e de iluminação.

(iii) Para os segmentos não pavimentados, os Trabalhos Iniciais serão compostos de: a) Conformação da pista de rolamento; b) Recomposição de segmentos onde o revestimento encontra-se deficiente; c) Elevação do greide da rodovia e encascalhamento em pontos sujeitos a alagamentos; d) Limpeza dos dispositivos drenagem por ventura implantados; e) Reparo dos dispositivos de proteção de saídas d'água.

(iv) Pretende antecipar o máximo possível os Trabalhos Iniciais, com o objetivo de aumentar a segurança dos usuários da Rodovia, mitigar os efeitos das chuvas no trecho não pavimentado e possibilitar a abertura de uma das praças de pedágio a partir do 7º mês do contrato de concessão.

No dia 30/12/2021, a Concessionária enviou ao CMOG, com cópia para o Verificador Independente, mensagem eletrônica acerca do início dos trabalhos no trecho concedido (“Informações da mobilização de equipe”), indicando que:

(i) o Gerente de Operações da Concessionária se reuniu, naquela data, com a empresa subcontratada BS Engenharia, para alinhar as ações de imediato na Rodovia, e a primeira equipe chegaria ao trecho no dia 03/01/2022;

(ii) a primeira equipe mobilizada se instalará na Comunidade Nova Santa Rosa, de onde se deslocará diariamente para o trecho concedido;

(iii) a Equipe 1 contará com 7 equipamentos (1 escavadeira, 1 moto niveladora, 1 trator com implemento de grade, 1 rolo pata curta/liso, 2 caminhões truck basculante e 1 caminhonete de apoio), além de 1 encarregado e 6 operadores;

(iv) a Equipe 2 será mobilizada até o dia 09/01/2022 e contará com 1 escavadeira, 1 moto niveladora, 1 trator com implemento de grade, 1 rolo pata curta/liso, 2 caminhões truck basculante, 2 caminhões pipa, 1 caminhão $\frac{3}{4}$ (apoio à oficina), 2 caminhonetes de apoio, além de 2 encarregados e 9 operadores.

Em mensagem eletrônica (“GP-DP-21123102 - Início dos Trabalhos Iniciais”) encaminhada pela Concessionária ao CMOG e à AGRESPI em 31/12/2021, com cópia para o Verificador Independente, em linha com a mensagem anterior, a Concessionária informou que já havia assinado contrato com a empresa BS Engenharia e estaria mobilizando as equipes para o início dos trabalhos na Rodovia.

Desse modo, como se percebe da troca de comunicações acima referenciada, a Concessionária, após oficiada, prontamente atendeu e mobilizou pessoal e equipamentos necessários para atuar no cenário local, buscando minimizar os impactos do contexto climático verificado e, naturalmente, dar início aos trabalhos da concessão, mobilizando-se e estando disponível no local no primeiro dia útil de 2022.

Neste momento, compreendido o histórico do início de vigência da concessão, é importante mencionar o disposto no Contrato de Parceria Público-Privada acerca dos Trabalhos Iniciais. Dispõe a Cláusula 16.1, portanto, que, *“Após a assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA DO SISTEMA RODOVIÁRIO, a Concessionária dará início aos Trabalhos Iniciais, que terão por objetivo promover a recuperação de parte da malha rodoviária, dotando-a de condições de conforto e segurança adequadas ao usuário”*.

Mais além, a Cláusula 25.3 do Contrato assevera que *“A conservação do SISTEMA RODOVIÁRIO deverá ser permanente, mantendo-se disponíveis recursos humanos e materiais necessários às ações rotineiras de conservação, bem como para as intervenções emergenciais que se fizerem necessárias”*.

O PER, por sua vez, trata especificamente dos Trabalhos Iniciais, dispondo que seus objetivos compreendem:

- (i) A eliminação de problemas emergenciais existentes na rodovia, que possam apresentar riscos pessoais e materiais iminentes;
- (ii) A minimização de problemas crônicos que afetem qualquer dos sistemas existentes;
- (iii) A melhoria das condições de conforto ao rolamento ofertada aos usuários;
- (iv) O aprimoramento global da apresentação visual das rodovias;
- (v) **A minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados, permitindo o tráfego inclusive no período de chuva.**

Em outro trecho, o item 1.6.5 do PER aborda os trabalhos de Conservação de Emergência, entendidos como *“o conjunto de estudos, projetos e obras de engenharia não programáveis, destinados a solucionar problemas ligados a incidentes e intempéries, que afetem as condições físicas da via, restituindo os parâmetros de desempenho definidos neste PER.”* Nesse sentido, ainda conforme o mesmo item do PER, enquadram-se neste conceito as intervenções de recuperação de pavimento, de maciços terrosos, de estruturas de contenção, de dispositivos de drenagem, de sinalização e dispositivos de segurança.

O documento faz menção expressa às chuvas intensas como as principais causadoras das emergências, causando queda de barreiras nos cortes, rompimentos ou escorregamentos de aterros, acompanhados ou não pelo rompimento de bueiros.

Determina o PER que, detectada uma situação emergencial, a Concessionária deverá adotar os seguintes procedimentos:

- (i) Sinalizar prontamente o local do evento para evitar acidentes de tráfego;
- (ii) Proceder à implantação emergencial de desvio de tráfego no caso de interrupção parcial ou total da via;
- (iii) **Providenciar a imediata mobilização de recursos para desobstruir, reconstruir ou restaurar o trecho da via atingido;**
- (iv) Relatar a ocorrência ao setor competente do DER/PI;
- (v) Providenciar a divulgação do evento através dos meios de comunicação, a fim de alertar os usuários do trecho.

Como se percebe dos documentos mencionados – Contrato de Concessão e PER –, há grande preocupação com a segurança e trafegabilidade da via, de forma a garantir a mobilidade, o deslocamento, a possibilidade de escoamento da produção agrícola, o encurtamento de distâncias e a conexão de pessoas,

incumbindo à Concessionária adotar as medidas que se façam necessárias para tanto, seja em caráter ordinário ou emergencial de operação da rodovia.

Inclusive, há indicador de desempenho específico (item 5.2.8 do PER) que mede a ausência de locais com interrupção de tráfego por motivo de chuva nos segmentos em leito natural.

A atipicidade da situação causada pelas chuvas e cheias vivenciadas na região desde, pelo menos, o dia 23/12/2021¹ – o que, inclusive, motivou a edição dos decretos de calamidade pública e situação de emergência anteriormente mencionados – demandaria, para assegurar o cumprimento do Contrato de Concessão e as normas estatuídas no PER para os trabalhos emergenciais, também uma resposta igualmente atípica, imediata e emergencial. No entanto, de acordo com o histórico de interações entre as partes, apresentado neste Relatório, a mobilização da Concessionária parece seguir o seu fluxo normal, típico de um cenário sem intercorrências.

O 3º Relatório Geral de Verificação aferirá os resultados do primeiro mês de trabalhos iniciais e das obras emergenciais nos segmentos mais atingidos pelas fortes chuvas, apontando, se for o caso, pontos de aperfeiçoamento na relação entre Poder Concedente e Concessionária para a adequada condução das obras e serviços referidos no Contrato de Concessão.

3.3.3. 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

¹ Exemplificativamente, vide: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2021/12/chuvas-intensas-rompem-trecho-de-estrada-e-isolam-cidades-no-piaui.shtml>; <https://g1.globo.com/pi/piaui/noticia/2022/01/03/prefeitura-de-urucui-sul-do-piaui-decreta-estado-de-calamidade-publica-devido-fortes-chuvas.ghtml>; <https://ultimosegundo.ig.com.br/brasil/2021-12-27/chuvas-chegam-no-piaui-e-causam-rompimento-de-estradas.html>.

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.

No intuito de atender ao item 6.20 do Contrato de Concessão, o Verificador Independente deverá apresentar, trimestralmente, Relatório de Avaliação dos Impactos Econômicos e Sociais, decorrentes do Contrato da PPP.

Porém, tendo havido a efetiva Transferência do Sistema Rodoviário somente em 28 de dezembro de 2021, não houve tempo suficiente para mensurar o retorno e ganhos sociais obtidos após o início da PPP.

Sendo assim, para este 2º Relatório de Verificação, não foi possível obter dados para cálculo dos indicadores dos impactos sociais.

3.3.4. 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.

Conforme já mencionado nos itens anteriores, este item será apresentado por completo somente quando houver a necessidade de avaliação dos impactos econômicos e sociais, conforme Item 6.20 do Contrato do Verificador.

VISTORIA TÉCNICA

4. VISTORIA TÉCNICA

Entre os dias 27 a 29 de dezembro 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, visto a atual fase em que se encontra a Concessão, conforme previstos no PER.

A partir de 28 de dezembro de 2021, como mencionado no item 3.5.4 deste relatório, houve a transferência do sistema rodoviário e a Concessionária iniciou a Fase de Trabalhos Iniciais.

Vale ressaltar que a vistoria efetuada pela equipe técnica do Verificador Independente no trecho da rodovia, entre os dias 27/12/2021 a 29/12/2021, tratou-se de vistoria para reconhecimento e identificação das condições reais e atuais do sistema rodoviário.

Na ocasião registrou-se quase toda a extensão do trecho concedido da rodovia PI 397 / PI 262, por meio de vídeo registro e relatório fotográfico, não sendo possível o registro dos segmentos homogêneos 5 e 6 pois, devido às fortes chuvas na região, os trechos estavam em estado intransitável.

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 atual fase de Trabalhos Iniciais da concessão, itens estes apurados durante vistoria em campo.

4.1 Trecho 01

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

Subdivide-se em três Segmentos Homogêneos para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo estes os três primeiros Segmentos: 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 encontra-se pavimentado e localizado na Rodovia PI 397, com início no Entr. PI 347/BR 324 (p/ Sebastião Leal) e término na Divisa dos Municípios Uruçuí/Sebastião Leal, perfazendo uma extensão de 69,6 Km.

Pavimento

A respeito das condições de superfície, o pavimento apresenta boas características de conforto ao usuário, apesar de apresentar considerável desnível entre faixas contíguas de tráfego em vários trechos do segmento.

Além disso, na maior parte do segmento as faixas de rolamento não oferecem defeitos visuais consideravelmente relevantes, de acordo com a norma DNIT 005/2003-TER, com a exceção de dois buracos de grandes proporções, como

mostrado abaixo, e vários pontos de empoçamento de água devido a afundamentos de pequena relevância existentes no pavimento.



Os pontos mostrados acima, no km 52,1 (esquerda) e km 66,6 (direita) do SH 1, aproximadamente, foram pontuados já no primeiro relatório deste Verificador Independente, o qual recomenda que a Concessionária providencie a sua correção, a fim de oferecer melhor condição de segurança ao usuário, pois tais defeitos comprometem grande parte da pista de rolamento.

Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

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 sinalização horizontal 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 retrorrefletância aparentemente inferior ao especificado no item 5.2.2 do PER.

O trecho apresenta um aspecto geométrico 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.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

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.

Terraplenos e Estruturas de Contenção

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

A plataforma do corpo estradal apresenta pequena diferença de altura e suave declividade em relação ao terreno estradal, o que não caracteriza necessidade de dispositivos de segurança.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Na faixa de domínio do Segmento 01 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.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

O segmento homogêneo 01, em quase sua totalidade, possui rede de média tensão implantada na lateral direita da rodovia, em bom estado.

Porém ainda não se iniciaram os serviços de recuperação ou substituição em atendimento ao indicador de desempenho dos trabalhos iniciais.

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.

Pavimento

O trecho apresenta características semelhantes ao Segmento Homogêneo 01. No pavimento, também apresenta conforto ao trafegar e não é possível identificar defeitos de grandes proporções, ainda que o desnível entre as faixas contíguas continue acentuado e com alguns pontos de empoçamento.



Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

A Sinalização horizontal é inexistente em Linhas de Bordo e Linhas de Divisão de Fluxo e a sinalização vertical também praticamente inexistente. Recomenda-se à Concessionária a manutenção e implantação de sinalização viária na rodovia para com isso oferecer ao usuário melhor condição de conforto e, principalmente, 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.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

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 sua visualização.

Terraplenos e Estruturas de Contenção

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

Assim como o segmento homogêneo 1, a plataforma do corpo estradal apresenta pequena diferença de altura e suave declividade em relação ao terreno estradal, o que não caracteriza necessidade de dispositivos de segurança.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Como citado acima, a vegetação encontra-se alta e prejudica a visualização de sinalização vertical e até dispositivos de drenagem.

O Verificador Independente sugere à 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.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

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.

Segmentos em leito natural

Como mencionado no relatório anterior, o trecho continua não pavimentado, apresentando possível terraplenagem executada até a camada de base por conta de presença de cascalho aparente.

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.



Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Por se tratar de trecho não pavimentado, não existe a possibilidade de verificar a sinalização horizontal, mas também não foi constatada 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.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

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 à Concessionária que execute o serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação na faixa de domínio, de modo a atender o item 5.2.8 do PER.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

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.

Segmentos em leito natural

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 de estabilidade entre pneu e solo, como mostra a figura abaixo.

Sugere-se à Concessionária uma intervenção emergencial neste segmento devido à falta de trafegabilidade existente neste momento de intensa ocorrência de chuvas na região, assim como no Segmento Homogêneo 03.

Inclusive, devido às chuvas intensas e a falta de trafegabilidade, a vistoria do segmento em questão não pode ser finalizada neste mês.



Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

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.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

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 à Concessionária a execução do serviço de roçada a fim de controlar a altura da vegetação presente na faixa de domínio.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

4.2.2 Segmento Homogêneo 05

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

Devido às precipitações o trecho encontrava-se intransitável, impossibilitando assim a elaboração do relatório fotográfico deste segmento no relatório deste mês.

Segmentos em leito natural

De imediato, pode-se 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 realizada neste mês, como mencionado no segmento anterior, não foi possível chegar até o SH-05, em ambos os sentidos, estando intrafegável.

Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Segundo a informações, os trabalhos de sinalização não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de limpeza e reconstrução dos dispositivos de drenagem, não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de na faixa de domínio não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

4.2.3 Segmento Homogêneo 06

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

Devido às precipitações o trecho encontrava-se intransitável, impossibilitando assim a elaboração do relatório fotográfico deste segmento no relatório deste mês.

Segmentos em leito natural

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.

Durante a vistoria realizada neste mês, como mencionado no segmento 4, não foi possível chegar até o SH-06, em ambos os sentidos, estando intrafegável.

Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de sinalização não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de limpeza e reconstrução dos dispositivos de drenagem, não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Segundo a informações, os trabalhos de na faixa de domínio não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

4.2.4 Segmento Homogêneo 07

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

Segmentos em leito natural

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

Devido à situação das chuvas na região não foi possível realizar a vistoria neste segmento, assim como já mencionado nos segmentos 5 e 6.

Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de sinalização não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de limpeza e reconstrução dos dispositivos de drenagem, não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Canteiro Central e Faixa de Domínio

Segundo informações fornecidas pela Concessionária, os trabalhos de na faixa de domínio não foram iniciados, continuando como relatado no relatório passado.

Edificações e Instalações Operacionais

Estes serviços ainda não tiveram início.

Sistemas Elétricos e de Iluminação

Não existem sistemas elétricos e de iluminação neste segmento.

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, Entr° PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entr° PI 135 (p/ Bom Jesus), com extensão de 40,8 Km.

O trecho é composto somente por um Segmento Homogêneo para avaliação de desempenho da Concessionária de acordo com o Item 3.2.2 do PER, sendo este o 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 Entr° PI 397 (Km 236,00) e seu final no Entr° PI 135 (p/ Bom Jesus), perfazendo uma extensão de 30,1 Km.

Pavimento

O pavimento apresenta condições razoáveis de trafegabilidade e apresenta conforto ao usuário em grande parte do segmento.

Em alguns pontos, principalmente na entrada do Vale do Gurgueia, o pavimento encontra-se bastante deteriorado, inclusive com a ocorrência de buracos e deformações, como mostrado abaixo.



Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança

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

Quanto à sinalização vertical, verificou-se a existência em vários pontos do segmento, porém em algumas situações encobertas pela vegetação e, em outros pontos necessários, não se encontrou a sinalização indicada, como “proibida a ultrapassagem” nas entradas das curvas.



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.

Drenagem e Obras de Arte Correntes

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.

Terraplenos e Estruturas de Contenção

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

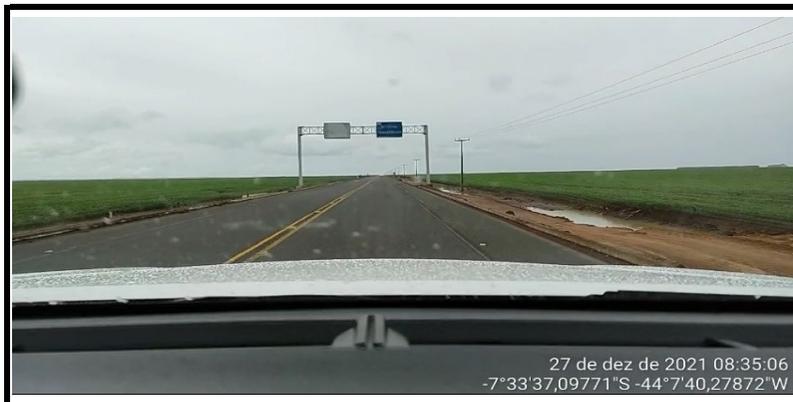
Canteiro Central e Faixa de Domínio

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.

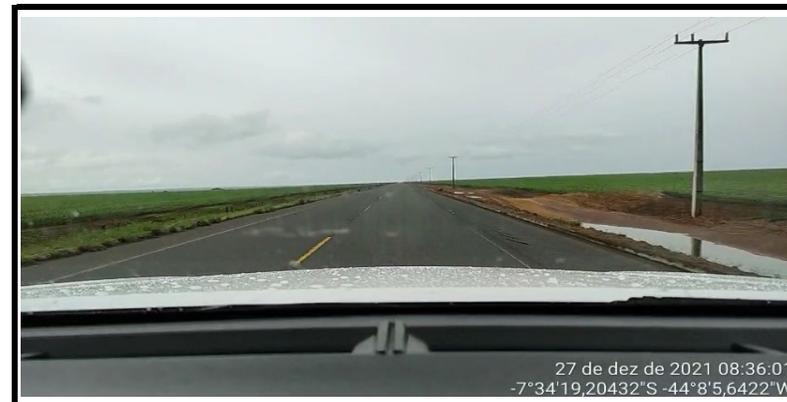
4.4.Registros Fotográficos das Rodovias PI 397/262 entre os dias 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Rodovias PI 397/262 - início do segmento homogêneo 1



Trecho com a sinalização horizontal precisando de reparos.



Vegetação alta nos dois lados do leito da rodovia.



Vegetação alta nos dois lados do leito da rodovia.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 1

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Buraco de grande proporção comprometendo segurança da faixa esquerda sentido decrescente.



Ausência de sinalização horizontal.



Diferença de nível no pavimento asfáltico da rodovia.



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 27/12/2021 , 28/12/2021 e 29/12/2021



Início do segmento homogêneo 2 - trecho pavimentado.



Defeito aparente no pavimento. Desnível entre faixa e acostamento.



Ausência de sinalização horizontal. Sem defeito aparente no pavimento.



Pavimento com ponto de acúmulo de água.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 2

Data: 27/12/2021 , 28/12/2021 e 29/12/2021



Vegetação alta em um dos lados do leito da pista.



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: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Início do segmento homogêneo 3 – trecho não pavimentado.



Trecho com buraco de grande proporção comprometendo meia pista.



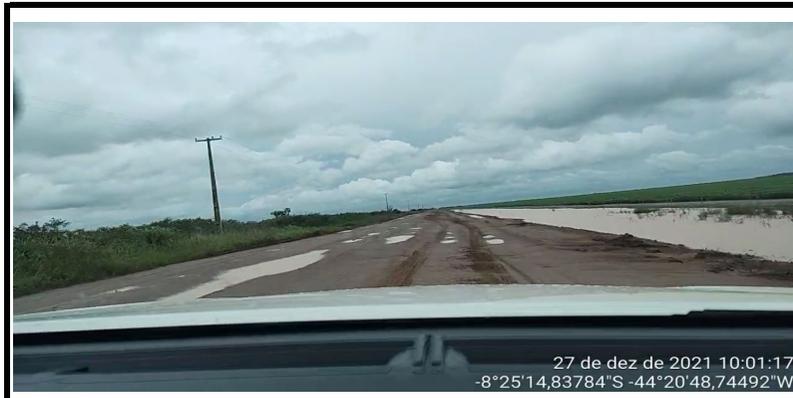
Trecho com pontos de alagamento no leito da pista.



Trecho com buracos de grande proporção comprometendo a pista e causando insegurança aos motoristas.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 3

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Pontos de alagamento comprometendo o leito da pista.



Trecho com buraco de grande proporção comprometendo os dois lados pista.



Final do segmento homogêneo 3 – atoleiro em trecho da pista dificultando a trafegabilidade no local.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 4

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Início do segmento homogêneo 4 – Trecho não pavimentado, dificultando o acesso de veículos.



Buracos de grande proporção com acúmulo de água, comprometendo a pista, ficando quase intransitável.



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



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

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 7

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Início do segmento homogêneo 7 - buracos de grande proporção no leito da rodovia.



Trecho não pavimentado. Dificultando o acesso de veículos.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Início do segmento homogêneo 8 - parte do trecho não pavimentado.



Atoleiro em trecho da pista. Dificultando o acesso de veículos.



Buracos de grande proporção comprometendo boa parte da pista.



Trecho pavimentado. Pavimento sem problemas aparente.

RELATÓRIO FOTOGRÁFICO - SEGMENTO HOMOGÊNEO 8

Data: 27/12/2021, 28/12/2021 e 29/12/2021



Sinalização horizontal precisando de reparos.



Vegetação alta nos dois lados do leito da rodovia.



Buraco de grande proporção comprometendo boa parte da pista da rodovia.



Final do segmento homogêneo 8 - sinalização horizontal e vertical conservadas.
Vegetação alta nas laterais 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 Grãos do Piauí e Verificador Independente Consórcio EVVIA ICO, como condição para autorização de início da cobrança de pedágio. Dessa forma iniciando a avaliação dos indicadores que gerará uma nota de desempenho para a Concessionária. Item 5.1.7 do PER - Indicadores de Desempenho:

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

**METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES DE
DESEMPENHO**

6. METODOLOGIA PARA AFERIÇÃO DOS INDICADORES

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

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

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

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

OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

7. OPERAÇÃO RODOVIÁRIA

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

Porém, considerando a atual fase da Concessão, início dos Trabalhos Iniciais, a Concessionária ainda não possui definição sobre os itens elencados acima.

CONTROLE DE PENDÊNCIAS

8. CONTROLE DE PENDÊNCIAS

Na sequência, apresentamos a lista dos assuntos em aberto ou pendentes de respostas por parte dos agentes contratuais, tratados por meio de comunicações oficiais ou verificados nas obrigações contratuais e demais regulamentações.

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

9. 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 dezembro 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.

OFÍCIO Nº 002/2021/VI_PI397

Teresina, 06 de dezembro de 2021.

Exma. Sra. Teresa Raquel Siqueira Soares de Carvalho
COMITÊ DE MONITORAMENTO E GESTÃO DE CONTRATOS –
CMOG/SUPARC

Ref.: Encaminha “Relatório Geral de
Verificação de Novembro/2021”.

Excelentíssima Senhora,

Cumprimentando-a cordialmente, o **CONSÓRCIO EVVIA ICO**, na condição de Verificador Independente do Contrato de Parceria Público-Privada nº 003/2021, vem, em atenção ao item 6.11 do Contrato de Empresa Especializada para atuar como Verificador Independente, apresentar o **Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2021-01-R00 – VOLUME ÚNICO**.

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

CONSÓRCIO EVVIA ICO
Manoel Jorge Axkar de Saboia Campos
Representante Legal
RG: 0805671-4 SEJUSP-MT / CPF: 550.011.651-72

OFÍCIO Nº 003/2021/VI_PI397

Teresina, 29 de dezembro de 2021.

Ilmo. Antonio Marcio Protta

Diretor Presidente

Grãos do Piauí Concessionária de Rodovias S/A

C/C: Exma. Sra. Estela Miridan Rosas

Coordenadora do Comitê de Monitoramento e Gestão de Contratos - CMOG

Superintendência de Parcerias e Concessões - SUPARC

Assunto: Início Emergencial dos Trabalhos Iniciais.

Prezado Senhor,

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

Considerando o Ofício nº 424/SUPARC/2021, de 29 de outubro de 2021, encaminhando o Termo, assinado, de Transferência do Sistema Rodoviário das Rodovias Transcerrados e Estrada da Palestina, o qual é complementado pelo Cadastro Georreferenciado da Situação Atual dos Componentes Rodoviários das Rodovias e da Faixa de Domínio e demais documentos, e os responsáveis pelas suas entregas.

Considerando que, por meio do Ofício nº 424 /SUPARC/2021, de 29 de outubro de 2021, o Consórcio Grãos do Piauí encaminhou o “Cadastro Georreferenciado da Situação Atual dos Componentes Rodoviários”, cumprindo o item 1 do PER.

Considerando que, por meio dos Ofícios nº 453/SUPARC/2021, nº 471/SUPARC/2021 e nº 475/SUPARC/2021, em atendimento as obrigações previstas no Termo de Transferência do Sistema Rodoviário, foram encaminhados os seguintes documentos listados abaixo:

- Projeto Básico de Engenharia referente ao Trecho II – PI-397;
- Projeto Executivo referente ao Trecho I – PI-397;
- Cópia da documentação relativa a faixa de domínio, relação de intersecções da PI-397, projeto geométrico e licença ambiental do Trecho entroncamento PI-247 (Sebastião Leal / Entroncamento PI-395).

Considerando o recebimento do Ofício nº 535/SUPARC/2021, na data de 28 de dezembro de 2021, onde formaliza-se que foram cumpridas as condições necessárias elencadas no Termo de Transferência encaminhado em 29 de outubro de 2021, e, com isso, é realizada a transferência do Sistema Rodoviário à Concessionária a partir da data do mesmo, sendo este 28 de dezembro de 2021.

Tendo sido realizada a transferência oficial do sistema rodoviário, como mencionado acima, a concessão entra em sua Fase de Trabalhos Iniciais, onde tem-se como principais objetivos segundo o PER, em linhas gerais, **a eliminação dos problemas emergenciais, a minimização de problemas crônicos** e, dentre outros, a minimização dos problemas nos segmentos não pavimentados, permitindo o tráfego inclusive no período de chuva, o que na atual situação da rodovia seria o mais importante e que não está sendo possível nos últimos dias segundo verificou-se em visita recente.

Além do exposto acima, a rodovia encontra-se em pleno período de plantio, fazendo com que a mesma possua um tráfego acima da média normalmente existente na região e havendo assim uma maior deterioração do leito estradal.

Em contrapartida, durante visita em campo nos dias 27 e 28 de dezembro de 2021, verificou-se que a quantidade de chuvas nos últimos meses, acima da média local, vem causando grande degradação do corpo estradal existente, a qual encontrava em estado muito ruim em alguns pontos do trecho, como mostrado nas fotos que seguem abaixo.



Imagem 1 - Veículo da empresa de energia Equatorial atolado.



Imagem 2 - Veículo da empresa de energia Equatorial atolado.



Imagem 3 - Grande quantidade de água acumulada causando insegurança e péssima trafegabilidade.

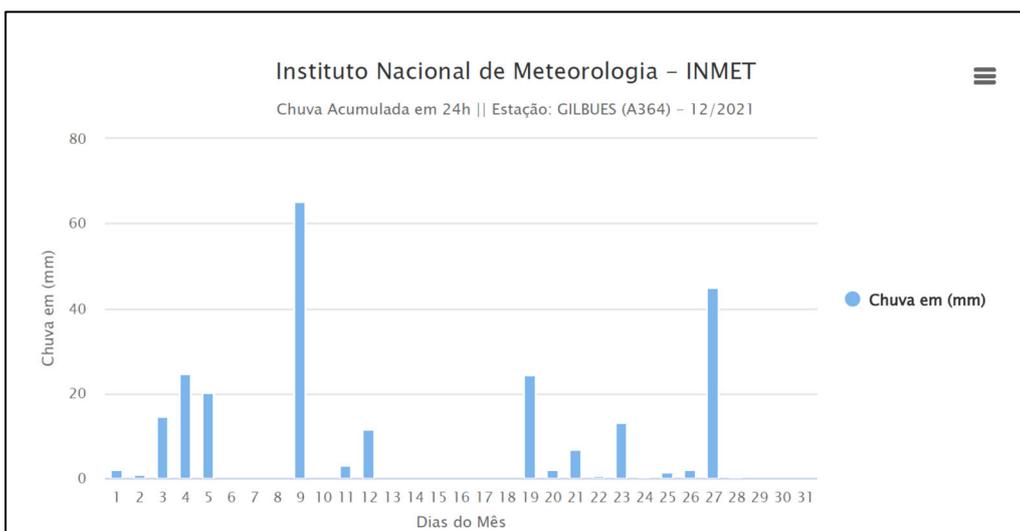
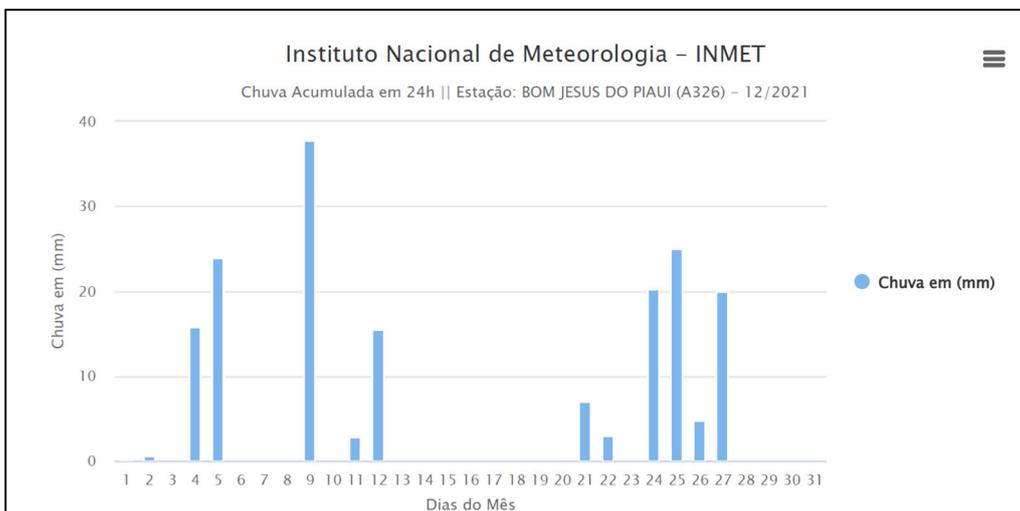
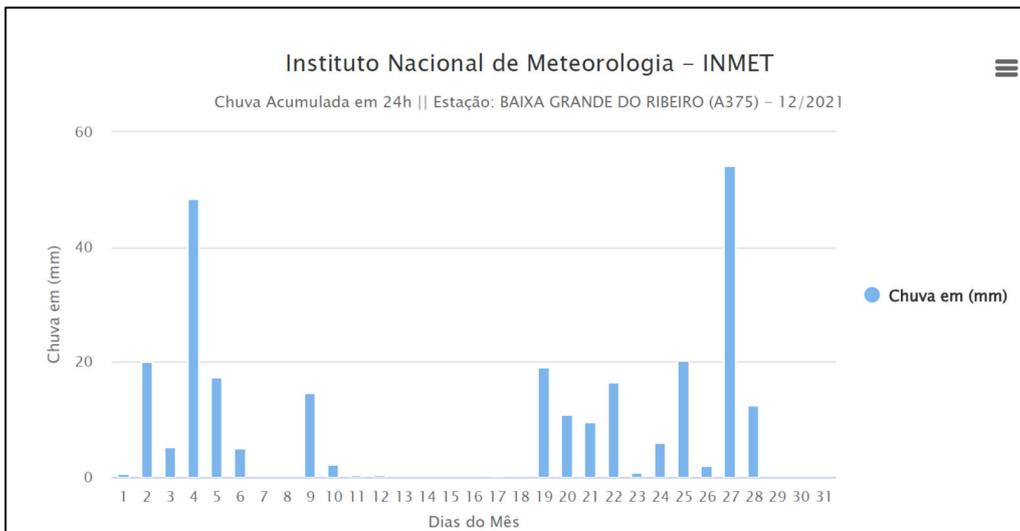


Imagem 4 - Trechos com pista toda alagada necessitando desviar dentro de propriedades privadas



Imagem 5 – Empoçamento nas laterais em diversos pontos da rodovia.

Quanto às chuvas mencionadas no parágrafo anterior, são apresentados logo abaixo os gráficos das chuvas acumuladas em 24 horas, nas estações pluviométricas de Baixa Grande do Ribeiro, Bom Jesus do Piauí e Gilbues, retirados no site <https://tempo.inmet.gov.br/>, porém ressalta-se somente que não foram encontrados dados da metade norte do trecho, próximo às cidades de Sebastião Leal ou Uruçuí.



Sendo assim, devido aos fatos expostos no corpo deste ofício, este Verificador Independente solicita à Concessionária que informe, com a maior brevidade possível, o Plano de Ações para o início dos Trabalhos Iniciais devido ao momento emergencial que se encontra a rodovia, para fazer com que a mesma esteja em situação de trafegabilidade e segurança ao usuário, situação este em que não se encontra no atual momento.

Sem mais para o momento colocamo-nos à total disposição para prestação de quaisquer esclarecimentos julgados necessários.

MARCOS CATALANO
CORREA:5515237617
2

Assinado de forma digital por
MARCOS CATALANO
CORREA:55152376172
Dados: 2021.12.29 08:49:18
-04'00'

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

DIOGO MENEZES
SOUZA:00594576199

Assinado de forma digital por
DIOGO MENEZES
SOUZA:00594576199
Dados: 2021.12.29 08:50:04 -04'00'

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

7.2 Anexo 2 – DVD

Esta folha contém um DVD contendo o seguinte conteúdo:

- Relatório Geral de Verificação - PI397-VI-FIS-RGV-2021-02-R00
- Arquivo digital de todas as comunicações expedidas e recebidas em dezembro de 2021.

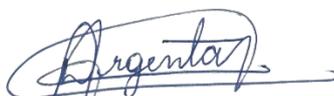
TERMO DE ENCERRAMENTO

10. TERMO DE ENCERRAMENTO

Este volume, contendo o Relatório Geral de Verificação PI397-VI-FIS-RGV-2021-02-R00, referente à prestação de serviços de Verificador Independente no decorrer do mês de dezembro/2021, possui 87 (oitenta e sete) folhas numericamente ordenadas.

Teresina-PI, 10 de janeiro de 2022.

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