

RODOVIA PI 397 - TRANSCERRADOS

RESUMO EXECUTIVO

RESUMO EXECUTIVO

**PROJETO DE PPP, NA MODALIDADE DE CONCESSÃO PATROCIONADA,
PARA IMPLANTAÇÃO, ADEQUAÇÃO, MANUTENÇÃO, OPERAÇÃO,
EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA E PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO
DAS RODOVIAS PI-397 (TRANSCERRADOS) E PI-262 (ESTRADA PALESTINA)**

2

JANEIRO/2020

1. APRESENTAÇÃO

O presente Resumo Executivo tem por objeto apresentar as informações e as principais características do Projeto PPP, na modalidade concessão patrocinada para implantação, adequação, manutenção, operação, exploração da infraestrutura e prestação do serviço público das rodovias PI-397 (Transcerrados) e PI-262 (Estrada Palestina).

A PI - 397, conhecida como rodovia Transcerrados, para este projeto, compreendem os trechos I e II abaixo detalhados, com extensão total de 236 km e está localizado na região sul do Piauí, no polo de Uruçuí/Gurguéia. O sistema rodoviário corta a região que abriga a última fronteira agrícola do país, considerada como o maior potencial de desenvolvimento agrícola dos Cerrados brasileiro, com forte destaque na produção de soja, milho e, ultimamente, na expansão da produção do algodão herbáceo. Essa rodovia é vital para o escoamento da produção e meio para promover o desenvolvimento e integração da região.

A PI-262, conhecida como estrada da Palestina, possui uma extensão total de 40,8 km, e também está localizada na região dos cerrados piauiense. Inicia-se no entroncamento com a rodovia BR-135, entre as cidades de Bom Jesus e Redenção do Gurguéia, e termina no entroncamento com a rodovia PI-397 (Transcerrados).

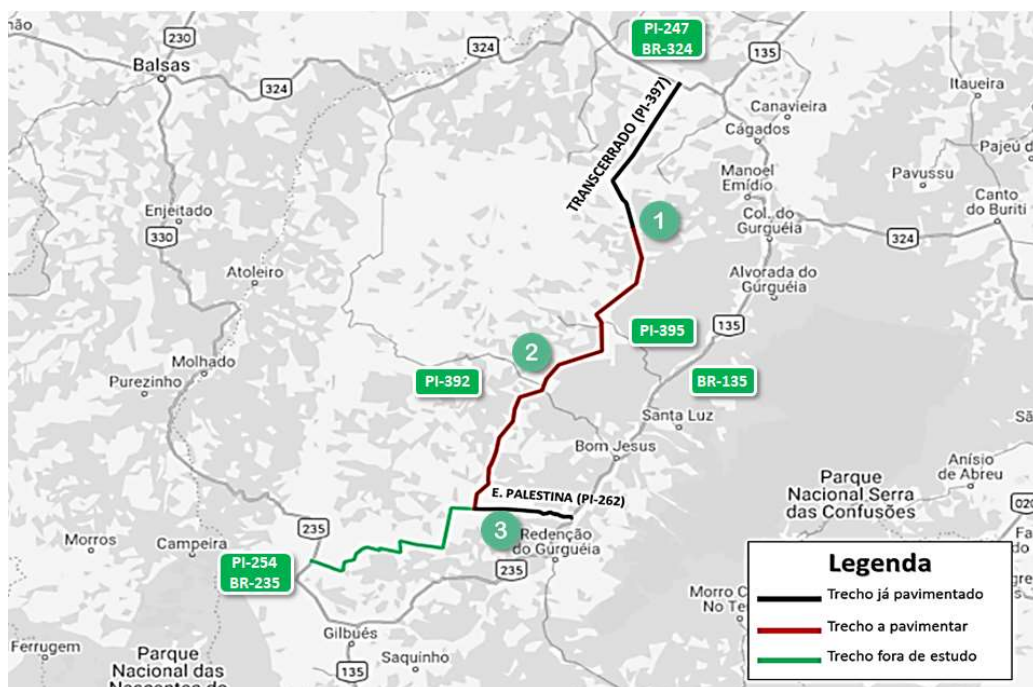
A elaboração base deste documento está baseada em informações e dados levantados sobre o sistema rodoviário da região, a partir do estudo de tráfego realizado pela empresa IMTRAFF, principalmente com informações da origem/destino, a preferência declarada, localização de implantação dos pedágios, entre outros fatores, bem como nos estudos repassados pela empresa HOUER, responsável pela estruturação do projeto.

3

Para fins de procedimentos licitatórios, as duas rodovias estaduais possuem na totalidade uma extensão de 276,8 km, e foi subdividida em três trechos:

- O trecho I, de responsabilidade do Governo do Estado, tem origem na PI-247 / BR-324 e termina no entroncamento com o Acesso ao Distrito Nova Santa Rosa, com extensão de 117,1 km. Dentre as principais localidades atendidas pelo Lote I, direta ou indiretamente, estão as cidades de Uruçuí, Sebastião Leal, Bertolândia, Antônio Almeida, Landri Sales, Eliseu Martins, Manoel Emídio e Alvorada do Gurguéia.
- O trecho II, de responsabilidade da Concessionária, inicia-se no entroncamento do Acesso ao Distrito Nova Santa Rosa e termina no entroncamento com a rodovia PI-262, com extensão de 118,9 km. Dentre as principais localidades atendidas pelo Lote II, estão as cidades de Cristino Castro, Palmeira do Piauí, Currais, Santa Luz, Bom Jesus e Redenção de Gurguéia.
- Por fim, o trecho III, também de responsabilidade da Concessionária, compreende toda a rodovia PI-262, se inicia no entroncamento com a BR-135 e termina no entroncamento com a rodovia PI-397 (Transcerrados), com extensão de 40,8 km. Dentre as principais localidades atendidas pelo Lote III, estão às cidades de Bom Jesus, Redenção do Gurguéia, Monte Alegre do Piauí e grandes povoados como Palestina.

2. MAPA DE SITUAÇÃO



A Rodovia Transcarrados e a Estrada da Palestina integram um sistema rodoviário que está localizado na região sul do Piauí, no polo do município de Uruçuí, na microrregião do Gurgueia. Seu marco inicial está no entroncamento com a PI-247 / BR-324, terminando no entroncamento com a rodovia BR-135, conforme mapa acima, tendo extensão total de 276,8 km.

As rodovias atravessam a região sul do Estado, possuindo uma área de abrangência de 61.757,124 km², gerando uma área direta de influência sobre 25 municípios do território, o que representa 24,56% da área total do Estado, e, atualmente, abriga um contingente de baixa densidade populacional correspondente a 199.993 habitantes.

Considerada a última fronteira agrícola do país, a região é vista como um grande potencial de desenvolvimento dos cerrados nordestinos, com forte destaque na produção de soja, milho e, ultimamente, na expansão da produção do algodão herbáceo.

Quadro 01 - Expansão da área de plantio da Soja

ÁREA DE SOJA (ha)	ESTADO	REGIÃO PI-397	%
Área Potencial	-	870.928 ha	-
Área Atual de Plantio	711.123 ha	520.000 ha	59,71%
Área para Expansão	-	350.928 ha	40,29%
Prazo estimado para expansão			10 anos
% Médio de crescimento anual			4,09%

Segundo os dados da produção de soja no Estado do Piauí da área total de 870.928 hectares destinada ao plantio da soja, cerca de 60% (estimativa) está ocupada pelo plantio efetivo de soja, correspondendo a 520.000 ha. Partindo-se do pressuposto que existe potencial de área de plantio de soja no estado de 350.928 hectares, estima-se um crescimento de cerca de 40,29% na área plantada, no horizonte de 10 anos.

3. CONTEXTUALIZAÇÃO

Sob aspectos gerais, o traçado da Rodovia PI-397 e da PI-262 percorrem praticamente o tabuleiro das Serras: Vermelha e do Quilombo. O relevo é predominantemente plano, com trecho acidentado somente na PI-262, em que se deverá projetar a descida da Serra. Dos quase 276,8 quilômetros de rodovia, o relevo plano predomina até a altura do km 236, a partir de onde se inicia um trecho com ondulações. Terminada a descida, o relevo volta a ser relativamente plano até o término da Estrada Palestina. Importante ressaltar que não foi observada nenhuma travessia com rio, riacho ou outro acidente em que seja necessária a previsão de execução de grandes obras de arte ou de contenções. A própria característica eminentemente plana do relevo na área abrangida pela Transcerrados facilita a elaboração dos planejamentos de drenagem local, havendo necessidade de implantação de bueiros apenas nos setores mais críticos.

Por meio de levantamento de campo foi constatado, que a rodovia se encontra com a maior parte de sua extensão em condições precárias de tráfego. A obra, que teve execução segmentada, apresenta um trecho já asfaltado, correspondente a praticamente 92,3 km, e que ainda apresenta condições muito boas de trafegabilidade. Existem ainda pouco mais de 24,8 km já com a terraplanagem executada, embora esta se encontre prejudicada em razão da paralisação das obras. O restante da rodovia não apresenta intervenções de engenharia.

Em suma, é importante destacar que essa rodovia é vital para o escoamento da produção local e meio para promover o desenvolvimento e integração da região. Não se pode deixar de mencionar que os atuais estudos para implantação do projeto da “Rodovia Transcerrados” e da “Estrada Palestina”, através de Parceria Público Privada são, na verdade, uma retomada de iniciativa por parte da atual administração. Em 2008, o Governo do Estado do Piauí, com o intuito de viabilizar a execução das obras de implantação da rodovia, firmou parceria com Banco do Nordeste para que este, junto com o Instituto Federal Catarinense – IFC, contratasse uma consultoria para estudar a viabilidade do projeto modelado em Parceria Público-Privada. Porém, em 2013, após todos os estudos concluídos, o Governo piauiense optou, à época, por licitar a obra pelo método convencional, aplicando, para tanto, os ditames da lei nº 8.666/93. Noutra vertente, em meados de 2011, foram realizados estudos preliminares para o desenvolvimento de uma PPP para implantação da PI-397 e que, num momento posterior, foram suspensos por orientação do Governador à época, que preferiu fazer licitação e contratação do projeto e execução de um trecho da estrada pelos métodos convencionais preconizados pela lei nº 8.666/93. Tendo em vista que, em agosto de 2014, foram paralisados os serviços de execução ora contratados, e tendo sido realizados menos que um terço do total da extensão da rodovia, a atual gestão estadual decidiu, então, retomar os estudos para implantação de PPP para a conclusão de parte da Rodovia Transcerrados e por completo da Estrada Palestina, que ao final das obras para sua estruturação, terá uma extensão total de

276,8 km, ligando as cidades de Sebastião Leal e Uruçuí (no entroncamento da rodovia PI-397), as cidades de Redenção do Gurguéia e Bom Jesus entroncamento com rodovia BR-135.

Para fins licitatórios, bem como para efeito de gerenciamento do empreendimento, as rodovias foram divididas em três trechos. O Trecho I, com a extensão de 117,1 km, foi licitado e contratado pelo DER em 2013. A execução dessa etapa está sob responsabilidade do Consórcio Hidros/Jurema, e sua evolução encontra-se paralisada. Esse primeiro trecho liga a PI-247, em Sebastião Leal, ao acesso do Distrito Nova Santa Rosa. Dentre as principais localidades atendidas pelo Lote I, direta ou indiretamente, estão as cidades de Uruçuí, Sebastião Leal, Bertolínia, Antônio Almeida, Landri Sales, Jerumenha, Colônia do Gurguéia, Eliseu Martins, Manoel Emídio, Alvorada do Gurguéia, Guadalupe, Marcos Parente e Porto Alegre do Piauí.

O trecho correspondente ao Lote II, com uma extensão de 118,9 km, beneficia as cidades de Cristino Castro, Palmeira do Piauí, Currais, Bom Jesus, Redenção de Gurguéia e Santa Luz e foi licitado, por decisão do atual governo.

Por fim, o Lote III, com extensão de 40,8 km, que inicia na PI-397 (km 236) e termina no entroncamento com a BR-135, e atende as cidades de Santa Filomena, Gilbués, Monte Alegre do Piauí, Barreiras do Piauí, Redenção do Gurguéia, Bom Jesus, ainda não foi objeto de licitação pelo Estado.

3.1. SOBRE O TRECHO I

O Trecho I foi licitado e contratado pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Piauí - DER, sendo vencedor o “Consórcio Transcerrados”, integrado por duas empresas locais: Construtora Hidros e Construtora Jurema. A ordem de serviço foi emitida em 17/maio/2013, mas os serviços foram paralisados em razão da falta de pagamento (inciso XV, art. 78 da Lei 8.666/93). A obra foi retomada e avançaram consideravelmente, com avanço acumulado da ordem de 81,86% dos serviços. No entanto, as atividades foram novamente paralisadas em 08/janeiro/2018, situação que permanece até o presente momento. No geral, foram executados aproximadamente, os seguintes quantitativos:

- 80% dos serviços de terraplenagem e regularização do subleito;
- 41% dos serviços de camadas preliminares ao pavimento asfáltico;
- 35% de execução de capa asfáltica em MBUQ (mistura betuminosa usinada quente);
- 100% das obras de arte correntes (bueiros);
- 21% das obras de drenagem superficial (sarjetas, valetas, descidas d’água, etc.).

Os serviços acima elencados foram medidos pelo DER e importam num montante de investimentos de R\$ 95.015.031,77 (Noventa e cinco milhões, quinze mil, trinta e um reais e setenta e sete centavos) o que representa uma porcentagem 81,86% de serviços medidos em relação à soma contratual representativa deste trecho.

Após vistoria da equipe técnica desta Superintendência, pode-se perceber que o trecho com implantação concluída tem condições de tráfego muito boas. A pavimentação encontra-se em bom estado e com sinalização horizontal executada. A sinalização vertical estava presente

apenas nos quilômetros iniciais da rodovia. Os serviços que estavam em execução quando os mesmos foram paralisados eram, entre outros:

- Placas de sinalização;
- Sinalização horizontal;
- Instalação de sarjeta;
- Instalação de meio fio;
- Pavimentação “binder”;
- Execução de serviços de base;
- Execução de serviços imprimação;
- Execução de serviços de imprimação;
- Execução de serviços de CBUQ;
- Terraplanagem entre os km109 e km117.

3.2. SOBRE O TRECHO II

A respeito do Lote II, tem-se que o mesmo estava sob a responsabilidade da Secretaria Estadual dos Transportes – SETRANS. A proposta orçamentária apresentada pela empresa vencedora do certame, Consórcio Palestina, composto pelas empresas Hidros e Jurema, foi no valor de R\$ 135.959.911,34, com o prazo de execução previsto para 18 meses. O contrato para realização das obras foi assinado em 15/dezembro/2014 e não existe registro de emissão de Ordem de Serviços para o mesmo. Atualmente o processo está suspenso por determinação superior de gestores.

7

A empresa HOUER atualizou o orçamento adotado para as obras de pavimentação do trecho 2, adotando todos os quantitativos do orçamento original, com isso, o custo atualizado para setembro/2019 está em R\$ 202.942.383,90.

3.3. SOBRE O TRECHO III

Por fim, o trecho III está compreendido pela rodovia PI-262, denominado Estrada Palestina, não teve procedimento licitatório iniciado e o referido trecho está sob responsabilidade do DER/PI e existe previsão de aporte de capital do Governo através de empréstimo.

4. MODELAGEM TÉCNICA E OPERACIONAL

O projeto consiste em uma Concessão Patrocinada, por um período de 30 (trinta) anos, destinada à implantação, adequação, manutenção, operação, exploração da infraestrutura e prestação do serviço das rodovias PI-397 (Transcerrados) e a PI-262 (Estrada Palestina) localizados na região dos cerrados piauiense.

4.1. ASPECTOS TÉCNICOS

Os aspectos técnicos e operacionais do projeto são os seguintes:

- Com extensão total de 276,8 km, subdivididos nos seguintes segmentos:

- Trecho I - 117,1 km (92,3 km de pavimentação asfáltica);
- Trecho II - 118,9 km (Trecho não pavimentado);
- Trecho III - 40,8 km (Trecho todo pavimentado).
- Construção das seguintes edificações e áreas de apoio:
 - 2 (duas) unidades para áreas de pesagem móvel de veículos;
 - 1 (uma) unidade para a Base de Apoio Operacional;
 - 1 (uma) unidade para o Serviço de Atendimento ao Usuário (SAU);
 - 1 (uma) unidade Sede e Centro de Controle Operacional (CCO);
 - 4 (quatro) unidades para Praça de Pedágio, Área de Cobrança e Administração;
 - 17 unidades para implantação de Baía de Ônibus com abrigo;
 - 2 (duas) unidades para inspeção de tráfego;
 - 2 (duas) unidades de guincho (médio / pesado);
 - 9 km de iluminação pública, no perímetro urbano.
- Sistema de monitoramento (TI, Comunicação, CFTV) das rodovias.

4.2. ASPECTOS OPERACIONAIS

Da avaliação quanto aos aspectos operacionais em relação à continuidade do projeto da Rodovia Transcerrados, infere-se que Estado do Piauí deverá adotar o modelo de PPP Patrocinada, para contratação de concessionária que terá como responsabilidade a implantação, adequação, manutenção, operação, exploração da infraestrutura e prestação do serviço público das rodovias PI-397 e PI-262. Para essa avaliação foram considerados os estudos desenvolvidos pela consultoria HOUER realizado em outubro/2019, bem como projetos e contratos firmados pelo Estado, cujo modelo adotado refere-se à operacionalização de atendimento aos usuários.

8

Este modelo prevê a gestão rodoviária com base na operação que inicia com a conclusão do Trecho I em até 1 ano, de responsabilidade do Governo do Estado, a implantação do Trecho II e III em até 2 anos, em conjunto com a construção, implantação e recuperação das rodovias estaduais, a Concessionária deverá realizar a instalação de 4 praças de pedágio, 1 centro de controle, 2 postos de pesagens, 1 base de apoio operacional e 1 serviço de atendimento ao usuário.

4.3. TARIFAS

O levantamento técnico indica uma cobrança de pedágios no valor de R\$ 8,00 por praça, com a previsão de implantação a partir do 13º mês de contrato de 3 (três) praças e o quarto pedágio a partir do 25º mês.

5. MODELAGEM ECONÔMICO-FINANCEIRA

A modelagem econômica financeira do projeto tomou como base alguns os aspectos econômico-financeiros de maior relevância, dentre eles pode-se destacar:

- Redução dos custos de frete aos agricultores da região, devido à redução do tempo de percurso;
- Possibilidade de geração de receita pela cobrança de pedágio;
- Economia obtida pela redução de gastos com a manutenção do trecho da rodovia;

- Aumento da atratividade de novos investimentos para a região.

Levando em consideração os benefícios obtidos com a implantação da rodovia PI - 397 (Transcerrados) e a PI-262 (Estrada Palestina) em contrapartida à situação atual de não implantação, a consultoria montou o Fluxo de Caixa Econômico que possibilitou a realização da análise de viabilidade do projeto. Nesta análise de viabilidade foram considerados os indicadores tradicionais de viabilidade econômica: Valor Presente Líquido (VPL), Taxa Interna de Retorno (TIR), Despesas Operacionais (OPEX) e Despesas de Capital (CAPEX).

Para a criação de uma projeção de receita foi utilizado o estudo da consultoria HOUER, base outubro/2019, já considerando todos os aspectos técnicos e operacionais. A projeção teve, ainda, como base a demanda de trafegabilidade de, aproximadamente, 445 veículos/dia, e a base tarifaria de R\$ 8,00, com uma receita estimada de R\$ 2.682.089.188,00, ao longo do período de 30 anos.

5.1. CENÁRIO ADOTADO

Com base nesse cenário apresentado pela HOUER, tem-se os seguintes dados:

- Prazo de Concessão: 30 anos;
- TIR: 9,20%;
- Tarifa por praça: R\$ 8,00;
- Tarifa por 100 km: R\$ 11,56;
- Contraprestação do 1º mês ao 12º mês: R\$ 0,00;
- Contraprestação do 13º mês ao 24º mês: R\$ 1.554.470,73;
- Contraprestação do 25º mês ao 360º mês: R\$ 2.725.000,00;
- Contraprestação Anual: R\$ 32.700.000,00;
- Aporte do Estado: R\$ 0,00;
- Receitas de Pedágio: R\$ 1.747.835.539,00;
- OPEX: R\$ 602.467.323,77;
- CAPEX: R\$ 921.266.563,96;
- Prazo de Obras: em até 2 anos;
- N° de Empregos Gerados: 392 postos de trabalho.

6. CAPEX/OPEX

Para o alcance dos resultados, projetados além dos investimentos a serem realizados nas rodovias estaduais, serão importantes efetivas intervenções e ações que mostre à população a importância da implantação destas rodovias de modo que alavanquem a demanda dos seus serviços mostrando o que poderá oferecer ao agronegócio da região, isto é, investimento em logística e em marketing através dos órgãos de comunicação do Estado.

Quadro 2 - Investimentos para 30 anos (OPEX)

OPEX	Total (R\$)
Administração e Gestão da Rodovia	110.542.691,81
Operação da Rodovia	207.549.231,37
Conservação da Rodovia	164.620.138,83
Monitoração e Gestão de Desempenho	7.663.393,50
Seguros e Garantias	34.942.967,26
Regulação e Fiscalização	72.000.000,00
Ressarcimento dos Estudos PMI	5.148.901,00
Total	602.467.323,77

No que diz respeito à modelagem operacional, foram considerados como investimentos importantes para o pleno funcionamento:

- Conclusão, por parte do Governo, dos serviços já previstos e projetados para o Trecho I, de modo que o padrão geométrico e construtivo da rodovia não seja afetado em virtude dos 92,3 km já estarem executados;
- Verificação da adequação dos projetos e orçamentos do Lote II, de forma a, como igualmente explicado no item anterior, manter o padrão geométrico e construtivo da rodovia, bem como a execução dos serviços de implantação do trecho;
- Desenvolver todos os levantamentos necessários de modo a embasar a elaboração dos projetos executivos referentes ao Lote III;
- Proceder com análises técnicas de modo a verificar eventuais necessidades de inclusões de rotatórias, intercessões, acessos ou ainda quaisquer outras intervenções que possam imprimir ampliação de capacidade da rodovia;
- Adequar e/ou atualizar os orçamentos elaborados para os Lotes I e II para valores e datas-bases mais atualizadas e próximas com o presente, antes de proceder com a execução dos serviços referentes aos mesmos.
- Investimentos em Ações de Marketing;
- 4 (quatro) praças de pedágio;
- 1 (um) Centro de Controle Operacional (CCO);
- 2 (dois) postos de pesagens;
- 1 (uma) base de apoio operacional;
- 1 (um) serviço de atendimento ao usuário (SAU).

Os investimentos visam proporcionar uma maior capacidade operacional para a obtenção de resultados, para que, no final, atenda aos interesses do Estado em consonância com os interesses da iniciativa privada, com uma configuração adequada capaz de gerar resultados econômicos e sociais.

As premissas de investimentos a serem consideradas para estruturação do projeto e que estão previstos para serem executados pela concessionária são:

Quadro 3 - Investimentos para 30 anos (CAPEX)

CAPEX	Total (R\$)
Trabalhos Iniciais (ano 01)	10.237.066,86
Recuperação / Restauração (ano 02 ao ano 03)	15.675.829,66
Desapropriações	523.033,33
Equipamentos, Veículos e Sistemas de Controle	28.838.926,00
Implantação da Pavimentação (118,9 km)	202.942.384,25
Ampliações e Melhorias na Rodovia	33.508.483,57
Manutenção Programada (27 anos)	619.973.467,97
Gestão Ambiental	744.000,00
Estudos e Projetos de Engenharia	8.823.372,32
Total	921.266.563,96

Para execução de todas as etapas do projeto, a projeção total de investimento será de R\$ 921.266.563,96 (Novecentos e vinte e um milhões, duzentos e sessenta e seis mil, quinhentos e sessenta e três reais, noventa e seis centavos), sendo previsto um investimento inicial de R\$ 236.450.867,82 (Duzentos e trinta e seis milhões, quatrocentos e cinquenta mil, oitocentos e sessenta e sete reais e oitenta e dois centavos).

11

Já o OPEX, para os 30 anos de concessão do projeto, considerando o quadro administrativo e operacional apresentado nos estudos, uma vez que devem ser feitos ajustes considerando a perspectiva técnica do projeto, está estimado em R\$ 602.467.323,77 (Seiscentos e dois milhões, quatrocentos e sessenta e sete mil, trezentos e vinte e três reais e setenta e sete centavos).

7. MODELAGEM JURÍDICA

No Brasil, desde o advento da Lei de Concessões de serviços públicos, em 1995, observa-se uma ampliação das modalidades de prestação de serviços públicos a partir de ajustes entre o Poder Público e a iniciativa privada. Com o apoio de empresas especializadas e conhecimentos técnicos em diferentes setores da economia, evidencia-se uma sensível melhora na prestação destes serviços, vez que passam a ser oferecidos à população de modo mais eficiente.

A concepção inicial do projeto é a implantação, adequação, manutenção, operação, exploração da infraestrutura e prestação de serviço público.

Para o projeto em análise, o indicativo é de que o modelo jurídico mais adequado ao negócio é de **Concessão Patrocinada**, prevista na Lei Federal nº 11.079 de 31/12/2004 e na Lei Estadual nº 5.494, de 19/09/2005, que institui o Programa de Parcerias Público-Privadas do Estado do Piauí - PPP Piauí, que prevê a concessão de serviços ou de obras públicas com o envolvimento da contraprestação do poder concedente adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários.

A escolha do melhor modelo jurídico para a estrutura de governança do projeto, a vista das diversas modalidades de concessão admitidas pelo direito administrativo brasileiro, considerou necessariamente as vantagens econômicas, contratuais e institucionais que podem resultar desta modelagem jurídica, de forma a garantir a melhor gestão dos recursos públicos e, sobretudo, o atendimento ao interesse público.

8. MODELO DE GESTÃO

Considerando os estudos desenvolvidos pela HOUER e a análise dos investimentos já aplicados e aqueles necessários para a conclusão da fase de implantação da rodovia e mais o retorno destes ao longo do prazo de contrato, infere-se que o Estado do Piauí deverá adotar o modelo de PPP Patrocinada, para contratação de concessionária que terá como responsabilidade a adequação, implantação, exploração da infraestrutura e prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoramento, conservação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade do Sistema Rodoviário, seguindo os Parâmetros de Desempenho e especificações mínimas estabelecidas no Programa de Exploração Rodoviária (PER).

A Concessionária será remunerada mediante contraprestação pública e cobrança de Tarifa de Pedágio, podendo ser aplicado ao caso a formatação de outras fontes de receitas, nos termos do contrato de parceria.

9. MATRIZ DE GOVERNANÇA

A governança e gestão do contrato proposto estão estruturadas para contar com a atuação dos seguintes atores:

12

- COMITÊ DE MONITORAMENTO (DER / SUPARC / CGE);
- AGRESPI - Agência Reguladora do Estado do Piauí.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos elaborados já aprovados pelo Conselho Gestor, através da ata XXX, demonstram a viabilidade técnica e econômico financeira do projeto e comprovam que a implantação das rodovias estaduais na região dos cerrados piauiense, além de melhorar as condições de transporte, dar-lhe-á destinação mais adequada e fomentará um setor econômico de importante relevância para o Estado e para o país.

Teresina, 29 de janeiro de 2020.

Viviane Moura Bezerra
Superintendente de Parcerias e Concessões - SUPARC