

Ofício RSM n.º 238/2023-PC.

ENG.

Santa Cruz do Sul, 09 de novembro de 2023.

A/C Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul ("AGERGS")

- Exma. Sra. **Luciana Luso de Carvalho** – Conselheira Presidente da AGERGS

C/C Secretaria de Logística e Transportes do Estado do Rio Grande do Sul ("SELT" ou "Poder Concedente")

- Exmo. Sr. **Juvir Costella** – Secretário de Logística e Transportes

C/C Secretaria de Parcerias e Concessões do Estado do Rio Grande do Sul ("SEPAR")

- Exmo. Sr. **Pedro Capeluppi** – Secretário de Parcerias e Concessões

Referência: Processo SEI nº 000056-39.00/23-7

Ofício RSM nº 009/2023 - Pedido de reequilíbrio

Assunto: Pedido de Revisão Extraordinária apresentado através do ofício RSM nº 009/2023-PC pela Concessionária Rota de Santa Maria - Contrato de Concessão nº 020/2021 da RSC-287

Prezados Senhores,

A **Concessionária Rota de Santa Maria S.A.** ("Rota de Santa Maria" ou "Concessionária"), pessoa jurídica inscrita no CNPJ/MF sob n.º 41.886.692/0001-02, sociedade de propósito específico constituída pelo consórcio vencedor da Concorrência Internacional n.º 0001/2020 para administrar a Concessão da Rodovia RSC-287, com sede na Av. Independência, n.º 3284, Renascença, em Santa Cruz do Sul, Estado do Rio Grande do Sul, vem por meio desta com o devido respeito, considerando os pareceres com relação ao tema, expor o que segue:

1. Breve Resumo

A Concessionária **apresentou em 16 de janeiro de 2023**, por meio do Ofício RSM-009-2023-PC, pleito de revisão extraordinária previsto na Clausula 8.1.5 do Contrato de Concessão, requerendo o devido reequilíbrio pela deterioração ocorrida no Sistema Rodoviário entre a data de apresentação da proposta e a data da assunção.

O Contrato de Concessão aloca ao Poder Concedente o risco por "*alterações nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO*" (19.3.11.), e previu, na Cláusula 8.1.5, que "*Transcorridos 12 (doze) meses da assinatura do CONTRATO, será promovida revisão extraordinária do CONTRATO, na forma da Cláusula 20, voltada a análise de eventuais alterações e vícios nas condições físicas e operacionais da infraestrutura concedida ocorridos entre a entrega da proposta e a DATA DA ASSUNÇÃO*".

Na oportunidade, a Concessionária evidenciou a deterioração do pavimento entre a data de apresentação de sua proposta e a efetiva assunção do sistema rodoviário, com o cálculo do impacto financeiro, fato que enseja desequilíbrio ao Contrato de Concessão.

O pleito foi adequadamente instruído, com a efetiva indicação do evento e com a quantificação de seu impacto sobre o equilíbrio econômico-financeiro, o que ali foi feito através do modelo HDM4.

Desta forma, restaram descritos e comprovados os fatos exigidos pela Cláusula 8.1.5 do Contrato, bem como foram indicadas as medidas que poderiam ser adotadas para a sua recomposição.

2. Do Trâmite e Pareceres Emitidos no Processo até o Momento:

Constam, no processo, manifestação da SEPAR, SELT e AGERGS, emitidas, respectivamente, em 07 de fevereiro de 2023, 03 de abril de 2023 e 05 de junho de 2023.

A SEPAR se manifestou expondo o método utilizado e apresentado pela Concessionária Rota de Santa Maria, baseado no modelo HDM-4, e indicando que, no seu entendimento, este não foi capaz de refletir a realidade da evolução dos defeitos do pavimento. Ainda, explana que independente do embasamento jurídico em relação ao Item 8.1.5 do Contrato, não foi apresentada evidências de que houve alteração nas condições da rodovia entre a data da entrega da proposta e a data da assunção da rodovia.

Ao que se extrai, a SEPAR não negou o mérito do pleito, tangenciando essa análise e admitindo-o, tacitamente, buscando refutar apenas a forma empregada pela Concessionária para quantificar os danos ocorridos, com a qual não concordou, mas também não indicou outra que compreendesse cabível para tanto.

Já a SELT/DECOR emitiu o parecer 074/2023/PGE/PS/SELT, baseando-se no parecer da SEPAR, e manifestou-se da seguinte forma: *"Tendo em vista a manifestação do SEPAR/DFCR, diante da argumentação apresentada pela Concessionária, entendemos não haver comprovação de fato gerador de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato 20/2021. Diante do exposto, encaminhamos o presente expediente para demais providências."* Conclui que, tendo sido reconhecida a ocorrência do pressuposto fático pelos setores técnicos, não há direito ao reequilíbrio econômico-financeiro a ser assegurado à Concessionária.

A manifestação da SELT/DECOR, com respeito, parte de uma premissa e atinge uma conclusão ilógica. E isso pois a manifestação da SEPAR não ataca o fato gerador, mas sim tão somente avalia a metodologia para quantificação do evento de desequilíbrio – admitindo-o, tacitamente. A SELT/DECOR poderia alegar que o quantum não restou comprovado, mas não – ao menos não invocando a manifestação da SEPAR – que a Concessionária não comprovou o fato gerador.

E isso pois, ao contrário dos demais casos, a revisão extraordinária é um mecanismo de recomposição mandatária já previsto no Contrato: a cláusula 8.1.5. prevê que será promovida a revisão assim que transcorridos 12 meses, voltada à análise das alterações ocorridas entre a ocorrência da entrega da proposta e a data da assunção. Não afirmou que "poderia ser feita" uma revisão, mas sim que "seria promovida" essa revisão. Trata-se de dever, obrigação contratual, já constante no mecanismo de revisões estabelecido ao Edital.

A cláusula 8.1.5 nada mais é que a consignação, em Contrato, de uma previsão já contida no parágrafo único do art. 7º da Lei Ordinária n.º 14.875, de 09 de junho de 2016, que listava que *"Após transcorridos 12 (doze) meses da assinatura do contrato de concessão, será realizada revisão extraordinária, que dirá respeito a eventuais vícios e alterações nas condições físicas e operacionais da infraestrutura concedida ocorridos entre a publicação do edital de concorrência e a data da assinatura do contrato."*

E ao prever já no Edital que as alterações ocorridas entre a entrega da proposta e a data da assunção seriam levadas à reequilíbrio, o Estado buscou dar segurança jurídica às proponentes de que o estado da rodovia a ser assumido pela Concessionária seja o mesmo da época da Licitação, e não haveria a necessidade de preocuparem-se com a atuação (ou não, como na maioria dos casos) dos mantenedores da via nesse período e do lapso que corresse entre a concorrência, sua adjudicação e a efetiva assunção da vencedora do sistema viário. Isso é especialmente importante pelo fato de que, quando da entrega das propostas na licitação, não há como prever com exatidão quando acontecerá a efetiva assunção do ativo, o que pode ter seu prazo alterado por uma série de motivos.

Por sua vez, a AGERGS, por meio das Informações nº 53/2023-DT, nº 126/2023-DJ e nº 98/20223-DQ, emitidas pelas Diretorias de Tarifa, Jurídica e Qualidade, respectivamente, acolheu os manifestos do Poder Concedente, sugerindo o indeferimento do pleito pelos mesmos motivos citados.

Ao que se extrai, os pareceres da AGERGS somente subscreveram a análise feita pela SEPAR, indeferindo o pleito pela ausência de reconhecimento técnico quanto à quantificação do dano causado.

Ao fim, pode-se denotar que nenhuma das partes - SEPAR, SELT e AGERGS – colocou a devida atenção ao mérito do pleito. Passaram, de pronto, à análise do quantum pleiteado, olvidando-se do mais importante, analisar se o seu mérito é ou não devido.

Ora, o Contrato de Concessão estabelece que um pleito deve ser apresentado de forma completa, e que a AGERGS deve emitir pronunciamento (i) sobre seu mérito, e (ii) na sequência, em sendo o mérito positivo, sobre sua quantificação e forma de efetivação, via fluxo de caixa marginal, do *quantum* apurado em desequilíbrio.

A cláusula 20.2.5 prevê que *"Após manifestação das partes, o Conselho Superior da AGERGS resolverá no prazo de até 60 (sessenta dias), em decisão fundamentada sobre o cabimento ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO bem como indicará a possibilidade ou necessidade de que o tratamento do evento de desequilíbrio seja realizado no âmbito do procedimento que ampara as revisões ordinárias."* A cláusula transcrita reproduz a disposição do art. 51 do Decreto nº 53.490, de 28 de março de 2017.

Ao fim e ao cabo, o Contrato determina que a AGERGS diga, preliminarmente, sobre o cabimento ou não do pleito, e após isso, em momento subsequente, avalie com a Concessionária e Poder Concedente a forma de quantificar e promover o reequilíbrio desse evento em uma das formas previstas pelo Contrato.

O art. 56 do Decreto nº 53.490/2017 prevê, ainda, que *"O Poder Concedente e a AGERGS poderão, isoladamente ou em conjunto, a qualquer tempo, solicitar estudos técnicos e/ou econômico-financeiros específicos elaborados por terceiros."* Ou seja, quando uma matéria posta em análise for complexa ou demandar estudos técnicos ou econômico-financeiros específicos, o Poder Concedente e a AGERGS poderão valer-se do apoio de terceiros para subsidiar suas decisões e avaliações.

Feitas as considerações supra, reafirma-se: a análise e julgamento de um pleito passa sempre por duas manifestações: (i) sobre seu mérito, e (ii) na sequência, em sendo o mérito positivo, sobre sua quantificação e forma de efetivação, via fluxo de caixa marginal, do *quantum* apurado em desequilíbrio.

Quantificar essa deterioração é uma atividade que, com respeito, deve ser realizada em uma segunda etapa, após o cabimento ser decidido.

3. Considerações Adicionais:

(i) motivos da não realização de ensaios adicionais entre 2019 e 2020

A data de entrega das propostas na licitação em tela foi 14/12/2020 e a data de assunção da rodovia pela Concessionária foi 30/08/2021, ou seja, 259 dias transcorreram entre a licitação e a assunção. A fim de avaliar a deterioração da rodovia entre essas duas datas, o que é objeto do presente pleito, a Rota de Santa Maria dispõe de dois levantamentos de parâmetros de pavimento, um realizado em novembro de 2019 e outro em abril de 2021.

Ressalta-se que o Estado do Rio Grande do Sul tornou pública sua intenção de lançar em concessão a RSC-287 em meados de 2019:



AGORA VAI

Entenda cinco pontos sobre a concessão da RSC-287

Governo do Estado lançou no dia 25 de março o programa que vai licitar a rodovia para a iniciativa privada

25 de março de 2019 12:22

Por REDACAO PORTAL GAZ



1. O QUE SIGNIFICA O RS PARCERIAS?

O ato do dia 25 de março marcou o lançamento do RS Parcerias, programa de concessões do governo do Estado que inclui a RSC-287, entre Tabaí e Santa Maria (o trecho da 287 entre Tabaí e Montenegro ficou de fora). Outra rodovia que também entrou nesta primeira leva é a ERS-324, na região de Passo Fundo, conhecida como Estrada da Morte. As resoluções saíram no Diário Oficial do Estado desta segunda. Serão duas licitações diferentes: uma só para a 287 e outra só para a 324.

2. A LICITAÇÃO PROPRIAMENTE DITA SAI QUANDO?

Junto com o programa de concessões, o governo lançou, na prática, a primeira etapa do processo da RSC-287, que é a de consulta pública pela internet e audiências públicas nas principais cidades da região, incluindo Santa Cruz e Venâncio Aires. Este processo tem prazo de 30 dias para ocorrer. Depois disso (ou seja, a partir do início de maio) o governo precisará de aproximadamente 60 dias para ajustes técnicos. Aí sim, **por volta de agosto, será lançada a concessão.** Isso deve ocorrer na Bolsa de Valores de São Paulo, atraindo mais investidores.

<https://www.gaz.com.br/entenda-cinco-pontos-sobre-a-concessao-da-rsc-287/>

Na época, como as notícias difundiam, o Estado pretendia levar o Edital à publicação ao fim de 2019.

O Consórcio Via Central, constituído pelo Grupo Sacyr, promoveu um levantamento completo das condições do pavimento em outubro/2019, quando avaliou as condições da RSC-287 para embasar sua proposta que viria a se sagrar vencedora da Concorrência Internacional promovida.

Naquele mesmo final de 2019, a Covid-19 se tornou uma triste realidade em todo o mundo. Em 11/03/2020, diante dos níveis alarmantes de disseminação do novo coronavírus e do crescimento exponencial do número de casos da doença em todo o mundo, a Organização Mundial da Saúde declarou estado de pandemia global.

No Brasil, antes mesmo da elevação da crise ao status de pandemia, foi editada pela União a Lei nº 13.979, de 06/02/2020, que dispôs sobre diversas medidas para o enfrentamento da situação emergencial de saúde pública. Adiante, em face do agravamento do quadro internacional, foi promulgado o Decreto Legislativo nº 6, de 20/03/2020, que reconheceu o estado de calamidade pública no país. Na esteira da legislação federal, diversos Estados e Municípios impuseram medidas restritivas, que atingiram a locomoção de pessoas e a prática de atividades econômicas.

Inclusive por força de tais restrições, a eclosão da pandemia de Covid-19 levou a uma intensa desaceleração da atividade econômica no país, agravando significativamente a situação econômica dos brasileiros, em especial aqueles em condições de vulnerabilidade.

Com lockdowns e restrições de locomoções interestaduais, medidas de isolamento e distanciamento, e com o Rio Grande do Sul em estado de elevada contaminação e propagação viral, as empresas que promoviam levantamentos técnicos passaram a suspender suas agendas de viagens e essas atividades foram interrompidas, ou ao menos, restringidas a ponto de impossibilitar que fosse feito um levantamento na data da licitação.

E esse cenário não se alterou durante todo o ano de 2020, ao fim do qual a Concorrência Internacional 0001/2020 foi finalmente levada a leilão, no qual a Concessionária se sagrou vencedora.

Ao início do ano seguinte, em abril/2021, buscando planejar os trabalhos iniciais que teria de levar adiante tão logo assumisse a operação da RSC-287, a Rota de Santa Maria, com o devido planejamento e precauções, conseguiu contratar um novo levantamento das condições do pavimento, realizado naquele mês, obedecendo as recomendações ainda vigentes de isolamento e distanciamento, assim como contando com profissionais já vacinados/em vacinação.

Foi com base nesses dois levantamentos, complementado com aplicação das melhores práticas de Engenharia disponíveis, que a estimativa do pleito foi elaborada.

(ii) Dos Processos de Construção Metodológica Adotados por outras Agências Reguladoras

Como acima se evidenciou, competia à Concessionária apresentar uma estimativa dos custos e despesas decorrentes do pleito (subcláusula 20.2.3., ii do Contrato), e o fez empregando a metodologia descrita acima.

A situação que assolou o mundo todo durante o período em avaliação era excepcional, e um marco muito triste na histórica recente da humanidade.

Em um período de lockdowns e restrições de circulação, não havia como realizar ensaios. O Consórcio agiu com responsabilidade, projetando os dados e trabalhando com os recursos que tinha no momento, dentro das excepcionais condições de saúde sanitárias.

Foi com esses mesmos recursos que foi possível fazer a estimativa do pleito, e pode-se dizer que essas são as melhores informações e técnicas disponíveis, naquela situação.

Em casos excepcionais, nos quais as soluções “normais” não se aplicam, cabe às partes a construção de soluções, com as melhores técnicas disponíveis, a fim de alcançar justiça na solução do problema enfrentado.

Ainda olhando para a pandemia da Covid-19, a ANTT teve de analisar os pleitos de queda de demanda de tráfego apresentados pelas Concessionárias ao fim de 2020. E tais pleitos eram sabidamente justos e devidos, contudo, não existia ainda nenhuma forma de estimar e quantificar o desequilíbrio.

Caberia à ANTT rechaçar os pedidos unicamente em razão de não dispor de uma metodologia já consolidada para quantificá-los? Pelo contrário, a Agência, então, lançou um processo de participação e controle social (“PPCS”), no qual buscou obter contribuições e manifestação da sociedade e construir uma metodologia justa para quantificar os impactos da pandemia na demanda de tráfego das Concessões brasileiras:

Governo Federal

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Busca > ANTT busca metodologia para ame..

ANTT busca metodologia para amenizar impacto da pandemia

O foco são contratos de concessão de infraestrutura rodoviária

Publicado em 06/08/2020 12:06 | Atualizado em 17/08/2020 10:15

Compartilhe:



A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), através de sua Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (Surod), deu início à primeira fase do processo de participação e controle social, na modalidade de reuniões participativas restrita a convidados, com o objetivo de obter contribuições para elaboração da metodologia de cálculo do desequilíbrio decorrente dos efeitos extraordinários da pandemia de coronavírus (COVID-19) sobre os contratos de concessão de infraestrutura rodoviária geridos pelo órgão.

Serão convidadas as empresas concessionárias, a Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), a Confederação Nacional de Transportes (CNT) e a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB). A seleção destes convidados foi justificada pelo fato de serem os agentes regulados afetados, titulares do direito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, bem como as entidades associativas representativas de interessados que integram o mercado da infraestrutura rodoviária.

A primeira rodada de reuniões participativas ocorrerá entre os dias 17 e 28 de agosto de 2020, por meio de plataforma digital.

Posteriormente, será apresentada uma primeira proposta de metodologia, que será submetida à consulta pública e à segunda rodada de reuniões participativas.

Com informações da Assessoria de Comunicação

https://portal.antt.gov.br/resultado/-/asset_publisher/m2By5inRuGGs/content/id/1710554

Ao fim desse "PPCS", a ANTT publicou a [Resolução n.º 5.954, de 4 de novembro de 2021](#), que "Estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) e para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres em razão desse evento."

Com isso, construiu com sucesso uma metodologia que viabilizou o cálculo dos impactos causados pelo Covid nos tráfegos das rodovias sob concessão. Em uma situação excepcional, agiu de forma excepcional para encontrar uma solução mais adequada e justa.

Também a ARTESP, em momento anterior, levou à [consulta pública a construção de metodologia para estabelecimento do fluxo de caixa marginal das concessionárias de rodovias do Estado de São Paulo](#). Com o exposto objetivo de "colher contribuições e informações que subsidiarão a Resolução a ser aprovada pelo Conselho Diretor da Artesp sobre a metodologia para estabelecimento do fluxo de caixa marginal das concessionárias de rodovias do Estado de São Paulo."

Ao não dispor de uma metodologia pré-concebida, a agência paulista igualmente buscou construí-la.

(iii) Da Decisão em Duas Etapas – casos complexos deveriam ter o mérito definido e, depois disso, o quantum apurado

O Contrato estabeleceu na subcláusula 20.2.5. que a AGERGS diga, preliminarmente, sobre o cabimento ou não do pleito, e após isso, em momento subsequente, avalie com a Concessionária e Poder Concedente a forma de quantificar e promover o reequilíbrio desse evento em uma das formas previstas pelo Contrato.

Vejamos a redação expressa da subcláusula citada:

"20.2.5. Após manifestação das partes, o Conselho Superior da AGERGS resolverá no prazo de até 60 (sessenta dias), em decisão fundamentada, **sobre o cabimento ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO**, bem como indicará a possibilidade ou necessidade de que o tratamento do evento de desequilíbrio seja realizado no âmbito do procedimento que ampara as revisões ordinárias." (grifos e destaques nossos)

O Contrato prevê, na sequência, que em sendo o pedido cabível, o Poder Concedente e a AGERGS deverão decidir sobre a forma de levá-los à reequilíbrio. Ou seja, devem quantificá-los e incluí-los nos modelos econômico-financeiros na forma de reequilíbrio selecionada.

“20.2.8. Sobrevindo decisão da AGERGS pelo cabimento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, caberá ao PODER CONCEDENTE decidir acerca da modalidade de alteração contratual a ser utilizada, dentre as indicadas na subcláusula 20.1.3 no prazo de até 30 (trinta dias) a contar da notificação da decisão.

20.2.9. Indicada a modalidade de alteração contratual pelo PODER CONCEDENTE, a AGERGS decidirá definitivamente acerca da proposição, nos termos do art. 7º da Lei nº 14.875/16, no prazo de até 60 (sessenta) dias, contados da manifestação do PODER CONCEDENTE ou do término do prazo para tanto, regulando e detalhando a aplicação das modalidades escolhidas a fim de assegurar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

20.2.10. No caso do decurso do prazo referido na subcláusula 20.2.8 sem manifestação pelo PODER CONCEDENTE, caberá à AGERGS definir as modalidades de alteração contratual, não podendo, contudo, determinar a utilização das formas previstas nas alíneas i, iv e v da subcláusula 20.1.3.”

Ora, o que se extrai da leitura acima é que a análise e julgamento de um pleito passa sempre por duas manifestações: (i) sobre seu mérito e cabimento, e (ii) na sequência, em sendo o mérito positivo, sobre sua quantificação e forma de efetivação, via fluxo de caixa marginal, do *quantum* apurado em desequilíbrio.

Por óbvio, nos casos em que o pedido for líquido, certo e já suficientemente apurado, o Conselho Superior pode julgá-lo de uma única vez, como feito no caso da RED Nº 709/2023, de 10 de outubro de 2023, que deferiu pedido de recomposição do equilíbrio relativo à data de aplicação do 2º reajuste tarifário.

Mas compreendendo que existirão, ao longo dos 30 anos de Concessão, situações mais complexas e que demandarão por vezes o desenvolvimento de estudos ou mesmo metodologias para a sua quantificação – como a ANTT fez para avaliar a queda de demanda por conta da Covid no caso da consulta 50500.020044/2021-26 – o Contrato já tratou de dividir em duas etapas o julgamento dos pleitos de reequilíbrio.

E os pareceres emitidos pela SEPAR, SELT e AGERGS no âmbito desse processo, de força açodada, avaliaram diretamente a metodologia de quantificação do pleito e se descuraram de responder ao primeiro e principal questionamento: sobre o cabimento ou não da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão da deterioração do pavimento entre a data da proposta e a data de assunção.

Assim, conclui-se que caberia ao Coleto Conselho da AGERGS, neste momento, primeiramente debater o cabimento ou não do pleito – ou seja, seu mérito, e diante da complexidade da matéria, sobrestar a discussão sobre sua quantificação para um momento posterior, no qual avaliaria as formas de avaliar a deterioração com o Poder Concedente afim de proferir a decisão mais acertada e justa possível, o que se espera e confia acontecerá.

(iv) Das evidências da deterioração: o mérito é evidente

Diante do acima exposto, ressalta-se que o mérito do presente pleito é evidente em sua procedência.

A RSC-287 passou por um longo período sem nenhuma manutenção ou conservação rodoviária no segmento sob a gestão do DAER.

Do km 176 ao km 232, trecho administrado diretamente pelo DAER, no período entre 14/12/2020 e 30/08/2021, não foi feita nenhuma atividade de conservação ou manutenção de pavimento.

Qual a implicação disso? É sabido que para um pavimento apresentar um desempenho adequado (e previsível) ao longo de sua vida útil, ele precisa receber intervenções de conservação. O trecho abaixo, extraído da publicação IPR-720, Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos, do DNIT, deixa claro isso:

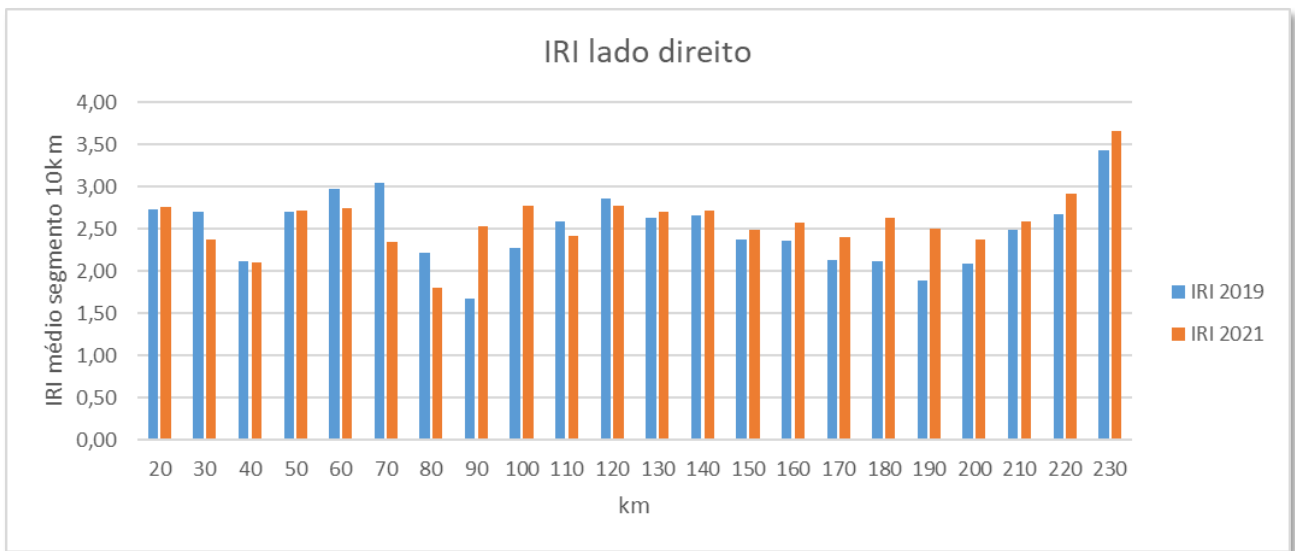
"Para que o pavimento apresente tal desempenho previsível dentro de cada ciclo, é necessário, conforme se expôs, que o pavimento seja continuamente e de forma crescente (Níveis de Esforço crescentes), em função da evolução das deteriorações, contemplado com adequadas intervenções de caráter corretivo e preventivo. Tais intervenções constituem as atividades de Conservação."

Dessa forma, sabendo que ao longo desse período de 258 dias o pavimento ficou aberto ao tráfego sem receber atividades de conservação, é fácil compreender o porquê da deterioração acelerada apresentada por esse pavimento nesse período, muito além do que seria esperado para uma rodovia como esta.

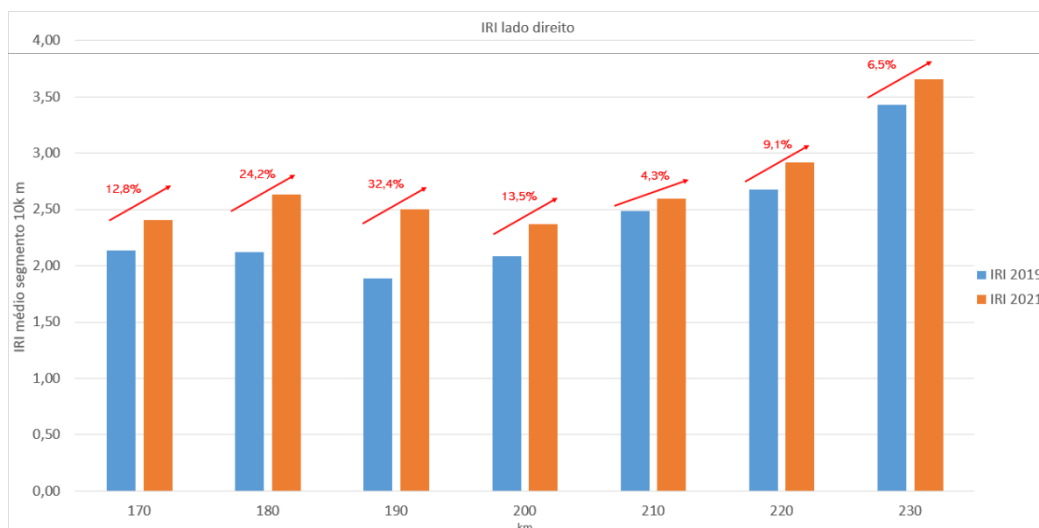
No segmento do km 28 ao km 176, que estava sob a gestão da EGR no período, a estatal expressamente informou em suas manifestações dos dias 17 de junho de 2021 e a manifestação do dia 11 de fevereiro de 2022 os locais nos quais realizou intervenções no pavimento – as quais foram extirpadas e desconsideradas nesse pleito - que apurou a deterioração unicamente nos segmentos que não foram objeto de intervenção. Ressaltando que os trechos que foram objeto de intervenções pela EGR no período estão sendo objeto do processo nº PROA 22130000058600, que em resumo expõe as intervenções realizadas nesse trecho entre a data da proposta e a assunção, intervenções essas que causaram mudança

nas condições da rodovia, para pior, o que justificou a apresentação de pleito de revisão com os custos de reparo e adequação destes pontos.

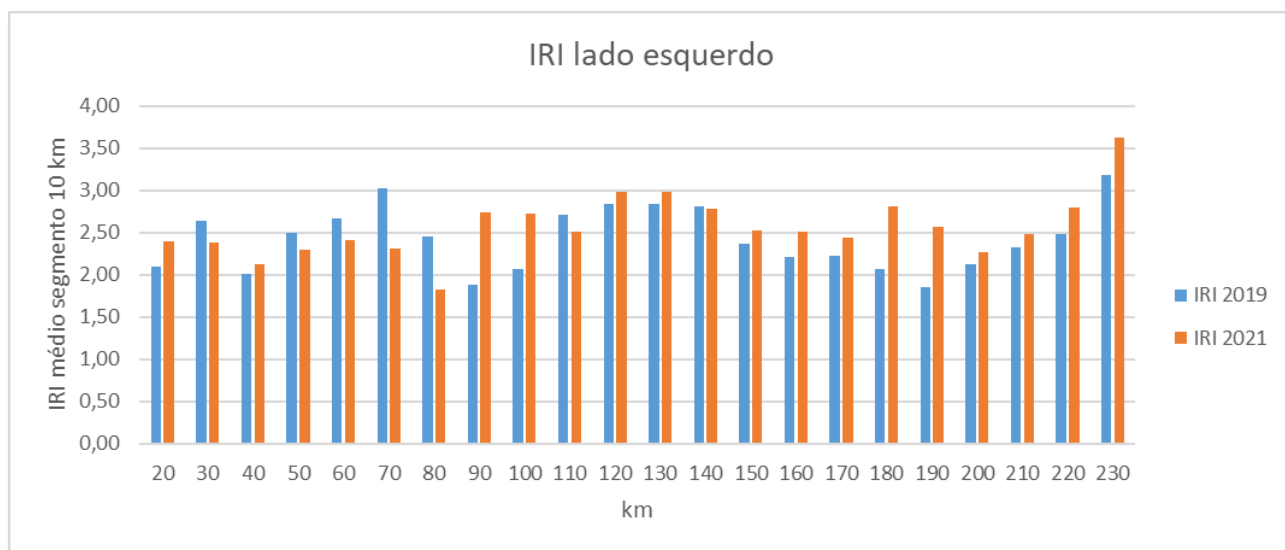
A deterioração ocorrida no pavimento é incontestável e nitidamente evidenciada nos gráficos abaixo, que projetam os dados dos levantamentos de IRI de outubro/2019 versus abril/2021, apresentando o IRI médio para cada segmento de 10 km. Para o trecho sob gestão do DAER (km 176 ao 232), em que não houve serviços de conservação no período, os valores de IRI de 2021 são, em média, 15% superiores ao IRI de 2019 para a pista do lado direito, e 18% superiores ao IRI de 2019 para a pista do lado esquerdo. Em alguns segmentos a diferença é de quase 40%.



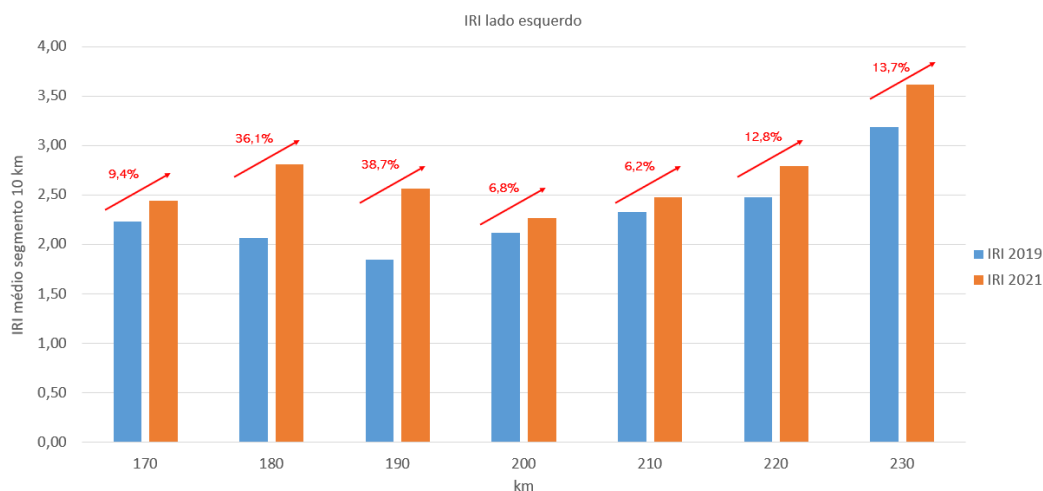
Medições de IRI lado direito – trecho completo



Medições de IRI lado direito – apenas trecho DAER



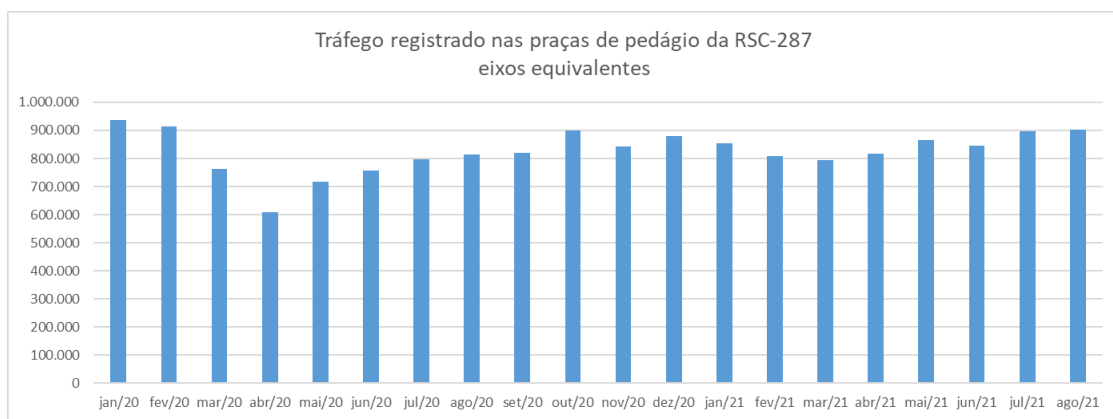
Medições de IRI lado esquerdo – trecho completo



Medições de IRI lado esquerdo – apenas trecho DAER

Como evidenciado acima, nitidamente houve uma deterioração acelerada do pavimento entre outubro/2019 e abril/2021 para o trecho administrado pelo DAER, assim como para os segmentos administrados pela EGR e que não foram objeto de intervenções. Naturalmente é necessário enquadrar esse grau de deterioração no período compreendido entre as datas da licitação (dez/2020) e assunção da rodovia pela Concessionária (ago/2021), o que foi efetuado com auxílio do modelo HDM-4.

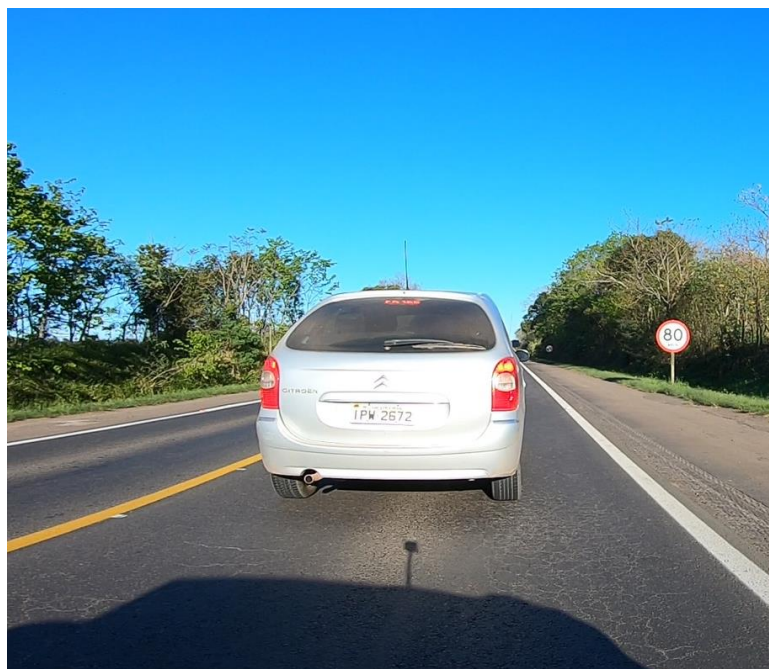
A RSC-287, no período, apesar da redução da demanda durante o primeiro trimestre de 2020, logo apresentou uma rápida recuperação da demanda, de modo que no período entre dezembro/20 e agosto/21 o tráfego teve desempenho muito próximo do período pré-pandemia, no período tendo registrado 7,6 milhões de eixos equivalentes nas duas praças de pedágio existentes no trecho, conforme pode ser verificado abaixo.



E a deterioração de um pavimento pelo qual um fluxo intenso de veículos leves e pesados passa diariamente, e que não recebe qualquer manutenção, é um fato incontestável, notório e de conhecimento público, presumível e que independe de prova¹. Além disso, essa deterioração foi demonstrada nos dados de IRI dos gráficos acima.

A ansiedade dos usuários pela assunção da Concessionária e o início das intervenções no pavimento crescia com o passar das semanas, junto ao aumento da degradação no pavimento.

A situação da RSC-287 no momento da assunção foi refletida em um vídeo-registro, do qual alguns fragmentos adiante são reproduzidos:



¹Conforme preveem os artigos 371 e 374 do Código de Processo Civil.

Trincas em malha tipo “couro de jacaré” – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021



Deformações plásticas – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021



Exsudações – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021





Deformações plásticas e painelas – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021



Painelas – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021





Afundamento de trilha de roda – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021



Defeitos diversos – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021





Defeitos diversos – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021



Defeitos diversos – captura de imagem extraída de vídeo-registro da rodovia realizado em 31/08/2021

A fim de agregar elementos técnicos ao pleito, foi feita uma consulta a um especialista da área, Prof. Dr. Luciano Pivoto Specht, do Departamento de Transportes da Universidade Federal de



Santa Maria. Tal manifestação agrega importantes elementos à discussão, e encaminha-se em anexo (Anexo 01).

A Universidade Federal de Santa Maria, por seu Centro de Tecnologia de Transportes ("GEPPASV-UFSM"), afirma que: *"Um pavimento asfáltico sofre um processo de deterioração em uma trajetória não linear"* e que, *"Pelo conhecimento que tenho da RSC 287 (trecho em discussão deste pleito) é uma rodovia antiga e que carece de atenção constante, tanto pelo histórico do pavimento quanto pelo volume de tráfego."*

Concluiu ainda que *"degradação é crescente e em uma taxa maior, que se acelera rapidamente quando atinge o estado regular. Se nesta etapa, medidas importantes de manutenção (seja por conservação ou restauração) não forem feitas, isso resultará, em pouco tempo, na falha estrutural do pavimento que se reflete na irregularidade e no estado de superfície"*.

Em atenção à quesitos apresentados pela Rota de Santa Maria, a GEPPASV-UFSM elucidou:

3. Sendo o HDM-4 uma ferramenta muito utilizada para a modelagem dos ciclos plurianuais de investimentos em pavimento para projetos de concessão no Brasil, sendo a ferramenta mais utilizada como base nos estudos referenciais de projetos de Concessões estaduais e federais, inclusive no estudo referencial da RSC-287, seria razoável que este software pudesse ser utilizado em análises de pavimento durante a fase de operação das concessões?

Resposta:

Sim, existem vários modelos na literatura e eles conduzem a resultados diferentes, justamente por sua base empírica de calibração então, neste pleito, a utilização do modelo do HDM-4, utilizado para a modelagem da concessão, utilizando as mesmas premissas e parâmetros de cálculo me parece a melhor opção, afinal de contas ele já foi aceito pelas partes em etapa anterior.

6. Considerando que no parecer do Poder Concedente é informado: *"entendemos que não há comprovação técnica que demonstre o fato alegado (alteração na condição física do trecho rodoviário)"*, você entende que o HDM-4 é capaz de demonstrar essa previsão?

Resposta:

Sim, para o contexto da avaliação econômica do caso em tela é válido. Afinal de contas, foi a ferramenta utilizada para modelar o desempenho dos pavimentos nos estudos da concessão da RSC-287 e seus desdobramentos econômicos.

Assim, conclui-se, sem sombra de dúvidas, que tanto os levantamentos empregados para subsidiar a quantificação e os orçamentos, quanto o método empregado pela Rota de Santa Maria

para apurá-los, são tecnicamente aceitáveis e se amoldam como a melhor solução para o caso em análise, principalmente pelo fato do próprio HDM-4 ter sido utilizado pelo próprio Poder Concedente na etapa de estruturação do projeto de Concessão desta rodovia a fim de projetar os ciclos de investimentos de manutenção no pavimento.

(v) Da Construção de uma Metodologia

A Rota de Santa Maria reafirma que confia no acerto e cabimento técnico da metodologia por si empregada na estimativa do desequilíbrio no presente pleito.

Ao que se extrai, a SEPAR não negou o mérito do pleito, tangenciando essa análise e admitindo-o, tacitamente, buscando refutar apenas a forma empregada pela Concessionária para quantificar os danos ocorridos, com a qual não concordou, **mas também não indicou outra que compreendesse cabível para tanto.**

Igualmente, a SELT e as diretorias da AGERGS não emitiram parecer direto sobre o mérito, passando direto à discussão sobre a metodologia de quantificação do pleito.

Ao atacarem a metodologia proposta pela Concessionária, não se ocuparam no intento de propor outra que melhor o fizesse.

O art. 56 do Decreto nº 53.490/2017 prevê, ainda, que *"O Poder Concedente e a AGERGS poderão, isoladamente ou em conjunto, a qualquer tempo, solicitar estudos técnicos e/ou econômico-financeiros específicos elaborados por terceiros."*

Ou seja, quando uma matéria posta em análise for complexa ou demandar estudos técnicos ou econômico-financeiros específicos, o Poder Concedente e a AGERGS poderão valer-se do apoio de terceiros para subsidiar suas decisões e avaliações.

(vi) Considerações frente a Informação 126/2023 - DJ

Dentro das considerações exaradas pelas áreas da SEPAR, SELT e AGERGS, merece destaque o parecer da Diretoria Jurídica emitido em 12 de junho 2023, e que trouxe à tona alguns questionamentos importantes sobre o caso, em uma reflexão digna de respeito e frente a qual a Concessionária, nesta oportunidade, busca trazer esclarecimentos e contribuições, como faz a seguir:

- Da leitura atenta do Expediente, os questionamentos que exurgem são os seguintes: os levantamentos físicos elaborados pela empresa Sacyr quando da visita técnica à rodovia estão corretos?

Em atenção ao questionamento proposto, pedimos licença para esclarecer que os levantamentos físicos elaborados, na época da licitação, foram feitos por empresa especializada nacionalmente em pavimento e em levantamentos, chamada Pavesys. O segundo levantamento, na fase logo anterior à assunção, foi efetuado pela renomada empresa Dynatest, internacionalmente reconhecida. Essas empresas executam os levantamentos e emitem relatórios que são entregues ao contratante, de acordo com a normativas técnicas vigentes, acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), chancelando tecnicamente e assumindo a responsabilidade técnica pela qualidade e conformidade técnica do trabalho realizado.

Os levantamentos e as respectivas ART seguem nos Anexos 06 e 07 Assim, reitera-se, os levantamentos estão corretos.

- E os levantamentos efetuados em novembro de 2019 e entre abril e julho de 2021 conferem com a realidade da malha? Caso sim, as diferenças fáticas dos defeitos do pavimento representam, efetivamente, as indicadas pela concessionária?

O levantamento das condições funcionais do pavimento é realizado de maneira contínua e automática com a utilização de um equipamento chamado *Pavement Scanner*, indicado exemplificativamente na figura abaixo:



Este equipamento tem como base a tecnologia 3D, desenvolvida e evoluída nos últimos 15 anos e validada em vias americanas e canadenses para a tarefa de detecção automatizada e classificação de defeitos dos pavimentos, e que já se encontra em funcionamento no Brasil há vários anos.

O equipamento utiliza linhas de projeção a laser (uma linha por milímetro na seção transversal da via), câmeras de alta potência e óptica avançada para que seja possível ter o perfil da via em 3D em alta definição. Esta exclusiva tecnologia permite a visão 3D para avaliação automática das condições do pavimento, incluindo deformações transversais e longitudinais.

Além da coleta de dados de defeitos superficiais do pavimento, esta sistemática permite a obtenção de outras informações de forma integrada, isto é, sem levantamentos ou instrumentações adicionais, como irregularidade longitudinal, macrotextura, trilhas de roda e degraus de acostamento. Adicionalmente, soma-se o armazenamento das imagens coletadas, possibilitando uma posterior verificação e criação de um banco de dados das características superficiais do pavimento.

Trata-se da mais moderna e eficaz forma de avaliar um pavimento, e é a mesma técnica que foi empregada pelo Estado na etapa de estudos e modelagem dessa Concessão.

As condições indicadas pela Concessionária nada mais são do que a tradução dos resultados e da degradação encontrada entre um levantamento, feito em outubro/2019, e outro, feito em abril/2021, "interpoladas" para as datas do período de cabimento da revisão, ou seja, para 14/12/2020 a 30/08/2021.

A GEPPASV-UFSM, consultada sobre a eficácia do método empregado, assim declarou:

4. Pode-se considerar que, no caso concreto, as condições do pavimento são bem conhecidas, com base nos levantamentos e monitoramentos realizados?

Resposta:

Sim, os levantamentos de Irregularidade permitem avaliar a condição do pavimento em dois momentos, infelizmente não exatamente na data em que se discute o pleito. A utilização de um modelo de previsão de desempenho permite, para o caso em tela, a determinação da condição do pavimento em uma data futura ao levantamento feito. Sendo que este procedimento é prática corrente nos estudos e modelagens de concessões rodoviárias em nível Federal e Estadual.

Assim, entende-se que os levantamentos refletem a realidade da malha e que as condições indicadas pela Concessionária refletem as diferenças fáticas.

- Sendo afirmativas as respostas, os orçamentos retratam os investimentos necessários?

Após os levantamentos indicarem os defeitos identificados e sua evolução, a projeção feita através do método HDM-4 indica os trechos em que houve a degradação aceleradas das condições do pavimento existente, e que devem ser objeto de atuações adicionais a fim de cumprir com os parâmetros de desempenho logo no primeiro ano da Concessão.

Obtidas as quantidades, os orçamentos foram elaborados com base nas tabelas de preços referenciais do DNIT.

O Contrato de Concessão indica na subcláusula 20.4.3. que “A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar estimativas da medida do desequilíbrio, utilizando as melhores referências do setor público e/ou privado disponíveis, preferencialmente com base nas Tabelas Referenciais de Preços Unitários do DAER vigentes, ou, conforme o caso, nas tabelas de preços ou sistemas de órgãos federais, outros órgãos estaduais ou municipais”.

O DAER deixou de confeccionar planilha própria, e, consultado, indicou, via e-mail em 10/10/2022, expressamente a utilização da planilha SICRO do DNIT.

Os orçamentos foram elaborados, por conseguinte, com o emprego das planilhas SICRO do DNIT.

Assim, entende-se que os orçamentos apresentados retratam os investimentos necessários e foram elaborados na forma prevista no Contrato de Concessão e orientações do próprio Poder Concedente.

- O Estado possui dados para aferir se os levantamentos unilateralmente orçamentos retratam os investimentos necessários?
- O Estado possui dados para aferir se os levantamentos unilateralmente efetuados pela concessionária e pela empresa Dynatest retratavam, à época, a situação da rodovia (exceto nos trechos consertados pela EGR/não considerados no pedido de reequilíbrio?).

O Estado, seja através do DAER ou da EGR, antigos administradores do trecho rodoviário, conta com histórico de dados que permite avaliação das condições históricas da RSC-287. Além disso, existem os estudos realizados pelo próprio Estado quando da estruturação do projeto de Concessão da rodovia. Indo mais além, quando da transferência do ativo rodoviário da EGR (ou DAER) para a atual Concessionária, em agosto de 2021, as condições da rodovia deveriam ser conhecidas pelos administradores da época, indiretamente o Estado.

Assim, levando em conta que o Estado conta com excelente corpo técnico, tanto na SEPAR, quanto na SELT e, igualmente, na Agência Reguladora, possui dados em sua posse e condições técnicas de aferir a correção dos levantamentos e estudos apresentados.

4. Outras formas de análise do montante em desequilíbrio:

De antemão, cabe salientar que a Concessionária cumpriu, no caso, com os requisitos contratuais de apresentação do pleito, e deixou claro, por meio de documentação comprobatória, a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma da cláusula 19.3.11 do Contrato de Concessão, em razão de fatos ocorridos entre a data de proposta e a assunção, que acarretaram evidente piora nas condições do sistema rodoviário.

A metodologia *Highway Development and Management Model 4* (HDM-4) consiste em uma reconhecida metodologia desenvolvida pelo Banco Mundial para gerenciamento de pavimentos e análise da viabilidade econômica, sendo utilizado com sucesso há mais de duas décadas.

Buscou-se empregar esse sistema no pleito em razão do fato de que foi justamente esse o método empregado pelo Poder Concedente, durante a fase de planejamento dessa Concessão para quantificar os investimentos necessários.

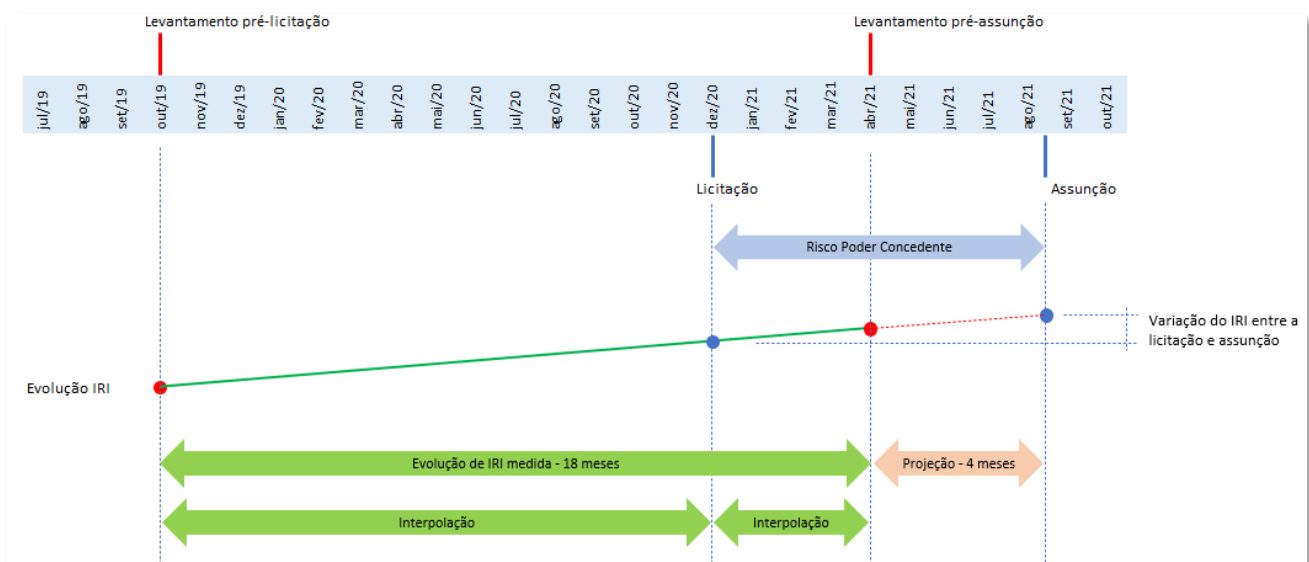
Ora, o EVTEA se pautou em projeções feitas com HDM-4 para projetar os investimentos a serem empregados em pavimentação durante a Concessão. Aliás, essa prática é recorrente no Brasil para estruturação de projetos de Concessão, sendo amplamente utilizado nos estudos de novos projetos de Concessão pela ANTT.

A Rota de Santa Maria confiou que o Poder Concedente cancelaria um método que ele mesmo empregou nos estudos dessa mesma rodovia.

Não bastasse isso, tanto o DAER quanto o DNIT reconhecidamente utilizam o HDM-4 em seus estudos.

A título de avaliação do resultado do HDM-4, apresenta-se a seguir duas análises alternativas, por métodos distintos, a fim de quantificar a deterioração do pavimento no período desejado e, conforme será demonstrado. São métodos simplificados, entretanto, inequívocos, e seus resultados convergem para a mesma ordem de grandeza que o modelo HDM-4.

Os exercícios feitos se baseiam na evolução gradual do IRI ao longo do tempo. O gráfico conceitual abaixo ajuda a explicar:



Como data de partida tem-se o IRI (e ATR) medidos em out/19 (Anexo 06) e abr/21 (Anexo 07), bem como as duas datas que devem ser os pontos de corte nessa análise: 14/12/20 e 30/08/21.

Com as informações acima é possível calcular a evolução gradual dos parâmetros IRI e ATR ao longo do tempo, o que foi feito considerando: i) evolução linear do IRI ao longo do tempo (Anexo 04; e ii) evolução do IRI proporcionalmente ao tráfego passante nas praças de pedágio existentes (Anexo 03). Dessa forma ficam caracterizadas as curvas de degradação desses parâmetros com o passar do tempo, e assim é possível calcular os respectivos parâmetros nas datas de corte deste pleito: dezembro/2020 e agosto/2021, ficando assim caracterizada a degradação ocorrida nesta janela de tempo, que é objeto deste pleito, e, conseqüentemente, as intervenções adicionais necessárias na fase de Trabalhos Iniciais da Concessão, com o respectivo orçamento.

O quadro abaixo resume os resultados dessa análise, em termos de quantitativos de intervenção e orçamento, para cada cenário: i) evolução linear dos parâmetros ao longo do tempo (Anexo 04); ii) evolução dos parâmetros em função do tráfego (Anexo 03); e iii) evolução calculada pelo modelo HDM-4 objeto do pleito originalmente apresentado (Anexo 02). Percebe-se que os três resultados convergem para a mesma ordem de grandeza, o que demonstra que esses números são coerentes.

ITEM	CÓDIGO	TAREFAS OU SERVIÇOS	UNID.	PREÇO UNIT.	Com evolução linear		Com evolução em função do tráfego		Com evolução em função do HDM-4	
					QUANTIDADE	PREÇO TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL	QUANTIDADE	PREÇO TOTAL
Aumento de patologias entre a data da proposta e a assunção da Concessionária										
1		CBUQ				R\$ 7.278.513,29		R\$ 7.341.055,03		R\$ 7.932.823,09
						R\$ 7.124.579,95		R\$ 7.185.735,15		R\$ 7.676.675,48
1.1	4915705	CORREÇÃO DE DEFEITOS POR FRESAGEM DESCONTINUA DO REVESTIMENTO ASFÁLTICO NA ESPESSURA DE 4 CM, INCLUSIVE O TRANSPORTE DO MATERIAL - DMT ATÉ 5KM	M3	R\$ 156,40	3.774,60	R\$ 590.334,22	R\$ 3.807,00	R\$ 595.401,47	4.067,10	R\$ 636.080,20
1.2	4011353	PINTURA DE LIGAÇÃO COM RR-1C, EXCETO LIGANTE	M2	R\$ 0,41	75.492,00	R\$ 30.619,55	R\$ 76.140,00	R\$ 30.882,38	81.342,00	R\$ 32.992,31
1.3	4011464	EXECUÇÃO DE CONCRETO ASFÁLTICO, ESPESSURA 4 CM, EXCETO USINAGEM E LIGANTE	TON	R\$ 23,87	9.240,22	R\$ 220.553,90	R\$ 9.319,54	R\$ 222.447,07	9.956,26	R\$ 237.644,99
1.4	M0783-COTAÇÃO	MASSA ASFÁLTICA COMERCIAL - CAPA DE ROLOAMENTO (DENSIDADE=2.448KG/M3)	TON	R\$ 204,18	9.240,22	R\$ 1.886.709,86	R\$ 9.319,54	R\$ 1.902.904,79	9.956,26	R\$ 2.032.914,13
1.5	5914389	TRANSPORTE DE CONCRETO ASFÁLTICO (DMT 50KM)	T KM	R\$ 1,12	462.011,04	R\$ 515.373,31	R\$ 465.976,80	R\$ 519.797,12	497.813,04	R\$ 555.310,44
1.6	ANP04	FORNECIMENTO DE EMULSÃO RR-1C	TON	R\$ 4.663,53	3,70	R\$ 17.238,61	R\$ 3,73	R\$ 17.384,77	3,98	R\$ 18.572,52
1.7	ANP01	FORNECIMENTO DE CAP 55/75 (teor de 5,15%)	TON	R\$ 8.111,83	462,01	R\$ 3.747.755,38	R\$ 465,98	R\$ 3.779.924,95	497,81	R\$ 4.038.175,15
1.8	TRAN04	TRANSPORTE DE EMULSÃO ASFÁLTICA RR-1C	TON	R\$ 125,53	462,01	R\$ 57.998,46	R\$ 465,98	R\$ 58.496,30	497,81	R\$ 62.492,86
1.9	TRAN01	TRANSPORTE DE CIMENTO ASFÁLTICO POLIMERO 55/75	TON	R\$ 125,53	462,01	R\$ 57.998,46	R\$ 465,98	R\$ 58.496,30	497,81	R\$ 62.492,86
2		MICROFRESAGEM				R\$ 72.869,92		R\$ 74.256,46		R\$ 66.091,33
2.1	PN-02	MICROFRESAGEM DE PAVIMENTO - ESPESSURA DE 1,0CM	M3	R\$ 427,94	170,28	R\$ 72.869,92	R\$ 173,52	R\$ 74.256,46	154,44	R\$ 66.091,33
3		MICROREVESTIMENTO				R\$ 81.063,42		R\$ 81.063,42		R\$ 190.056,30
3.1	PN-01	FABRICAÇÃO E APLICAÇÃO DE MICROREVESTIMENTO ASFÁLTICO 12 MM	M2	R\$ 4,55	4.284,00	R\$ 19.495,19	R\$ 4.284,00	R\$ 19.495,19	10.044,00	R\$ 45.707,23
3.2	ANP05	FORNECIMENTO DE EMULSÃO RC-1C (2,25 litros / m2, considerando as duas camadas)	TON	R\$ 6.261,88	9,64	R\$ 60.358,21	R\$ 9,64	R\$ 60.358,21	22,60	R\$ 141.512,11
3.3	TRAN05	TRANSPORTE DE EMULSÃO ASFÁLTICA RC-1C	TON	R\$ 125,53	9,64	R\$ 1.210,02	R\$ 9,64	R\$ 1.210,02	22,60	R\$ 2.836,96

Do acima exposto, ainda que se busque realizar a análise da deterioração do pavimento partindo de outros métodos de quantificação e estimativa dessa evolução, tem-se que os resultados obtidos serão demasiadamente similares, evidenciando a correção técnica desses métodos frente a realidade de uma rodovia, quando bem avaliada.

Tudo isso leva à conclusão de cancelar o método empregado pela Rota de Santa Maria para apresentar a estimativa do pleito, sem prejuízo que as partes construam método diverso, se o Poder Concedente compreender necessário e mais adequado.



5. Considerações finais

Diante do acima exposto, a Concessionária conclui a presente ressaltando:

- a) o pleito deve receber, antes de mais nada, uma análise sobre o seu cabimento ou não;
- b) É somente após a análise de cabimento que o *quantum* e as formas de mensuração devem ser apreciadas;
- c) o Contrato já previu, na cláusula 8.1.5. que a revisão extraordinária deveria ser realizada, após 12 meses, considerando a deterioração ordinária das condições da via entre a data da proposta e a data de assunção;
- d) ao apresentar o pleito, a Concessionária apresentou os levantamentos de campo efetuados antes da licitação (out/19) e antes da assunção (abril/21), e estes levantamentos demonstram claramente que houve deterioração acelerada do pavimento nesse período;
- e) partindo dos dados dos levantamentos de campo (outubro/19 e abril/21), para ajuste dessa evolução à exata janela de tempo objeto do pleito (14/12/2020/licitação, e 30/08/2021/assunção) utilizou-se a metodologia do HDM-4;
- f) o Contrato estabelece que a postulante deve apresentar "***Estimativa da variação de investimentos, custos, despesas ou receitas decorrentes do evento causador do desequilíbrio***" (cláusula 20.2.3., (ii), destaques acrescidos), o que foi suficientemente atendido com a estimativa apresentada, sem prejuízo que as partes construam metodologia diversa considerada mais adequada pelo Poder Concedente e AGERGS;
- g) A Universidade UFSM foi consultada e emitiu parecer que valida a metodologia e o mérito do pleito;
- h) O Decreto nº 53.490/2017 prevê em seu art. 56 que um verificador independente poderá ser acionado quando houver a necessidade de estudos técnicos ou econômico-financeiros específicos;
- i) A ANTT e outras agências reguladoras adotaram similar procedimento – de construção metodológica – em casos análogos, a exemplo do procedimento de participação e controle social realizado em razão da queda de demanda pela pandemia da Covid-19;

- j) A Concessionária, apresenta duas análises, totalmente auditáveis e inequívocas, além do modelo HDM 4, nas quais é possível observar que os resultados finais convergem ao valor inicialmente pleiteado, logo verifica-se que a escolha da metodologia é subjetiva.

Em linhas de arremate, trazemos citação da conclusão do parecer da GEPPASV-UFSM, que assim declarou:

10. O Professor pode tecer algum comentário adicional que julgar necessário ao esclarecimento desse tema ou outras informações que o caso requeira?

Resposta:

A demanda da Concessionária me parece que tem respaldo em termos de mérito e, sendo assim, é necessário que o impasse da modelagem e apuração de valor seja feito em consenso, evitando a judicialização e o litígio, dando celeridade e fluência ao processo de Concessão Rodoviária (opção já feita pelo Estado).

Após a manifestação da Concessionária e da sociedade no processo de consulta pública, e concluída a instrução processual, roga-se que esta r. Agência pautem o processo em apreço e emita decisão fundamentada, neste momento, sobre o mérito (cabimento) do pleito.

Nesta senda, é imprescindível que esta Agência resguarde o direito de manifestação desta Concessionária perante os pareceres acostados aos autos, não apenas oportunizando o direito de juntada de manifestação, mas, também, notificando-a em tempo hábil sempre que estes pareceres forem juntados no processo, nos termos dos artigos 31 a 34 da Lei Estadual n.º 15.612/2021.

Certos do atendimento, pela oportunidade, manifestamos protestos da mais elevada estima e consideração, permanecendo à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

Concessionária Rota de Santa Maria S.A.
Leandro Conterato | Diretor Geral

Rol de anexos:

Anexo 01 – Manifestação UFSM -RSM - OUT 2023

Anexo 02 – Anexo 02 - Evolução do pavimento pelo HDM-4

Anexo 03 – Anexo 03 - Evolução do pavimento pelo tráfego

Anexo 04 - Anexo 04 - Evolução linear do pavimento

Anexo 05 - Evolução IRI

Anexo 06 – Relatório Pavesys – out/2019

Anexo 07 – Relatório Dynatest – abr/2021

