

Ofício RSM n.º 81/2024-PC.

ENG.

Santa Cruz do Sul, 11 de março de 2024.

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

- Exma. Sra. **Luciana Luso de Carvalho** – Conselheira Presidente
- Exmo. Sr. **Paulo Roberto Petersen** – Conselheiro relator dos processos em consulta

Referência:

Concessão da RSC-287

Ofício n.º 48/2024 - GP-CS

Processo Administrativo SEI AGERGS n.º 000005-39.00/22-7

Processo Administrativo SEI AGERGS n.º 000233-39.00/22-3

Consulta Pública n.º 01/2024 e Audiência Pública n.º 01/2024

Assunto:

Manifestação da Concessionária no âmbito da Consulta Pública que versa sobre requerimento de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro formulado pela Concessionária Rota de Santa Maria S.A., em razão de fatos ocorridos entre a data de entrega da proposta e a assunção da Rodovia

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 em atenção à Consulta Pública n.º 01/2023 e Audiência Pública n.º 01/2023, manifestar-se com o devido respeito, nos termos adiante expostos:

01. Breve Resumo:

Em 08/02/2024, a AGERGS publicou no Diário Oficial do Estado que promoveria de 16/02/2024 a 06/03/2024 a Audiência e Consulta Pública n.º 01/2024, com o objetivo de colher informações para melhor instruir os processos SEI AGERGS n.º 000005-39.00/22-7 e n.º 000233-39.00/22-3, que tratam de pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro apresentados pela Concessionária em razão de fatos ocorridos após a data de entrega da proposta e antes da assunção da Rodovia.

Em linhas gerais, o que se discute no pleito é a ocorrência de dois eventos que podem ser assim definidos, (i) o rompimento de (cinco) taludes¹ e (ii) intervenções realizadas no pavimento entre o km 028+030 e o km 176+680 pela antiga operadora da via, que foram malsucedidas e, por algum problema de projeto/execução, resultaram em um aumento substancial das áreas de exsudação e, pouco depois, de severas deformações, e em ambos os eventos, pioraram as condições do sistema viário.

Em todos os casos, os eventos ocorreram após a data de entrega da PROPOSTA e antes da ASSUNÇÃO da Rodovia e acarretaram alteração a pior nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO.

O Contrato de Concessão expressamente alocou ao Poder Concedente o risco por (i) "19.3.8. custos decorrentes da recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao SISTEMA RODOVIÁRIO, gerado antes da CONCESSÃO;" e ainda, (ii) por "19.3.11. alterações nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO".

Diante disso, e considerando que estes eventos demandaram custos adicionais para a recuperação e remediação de seus impactos negativos no sistema rodoviário, se faz necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme cláusula 20 do Contrato.

Adiante, em contribuição com o tratado até o momento e a fim de enriquecer a discussão no âmbito da consulta pública, a Concessionária apresenta manifestação acompanhada de nota técnica e outros documentos de amparo, os quais em conjunto evidenciam que o deferimento de ambos os requerimentos é a medida de rigor.

02. Tempestividade:

O período de contribuições no âmbito da consulta pública ocorre de 16/02/2024 a 11/03/2024, conforme edital e posteriores alterações publicadas no Diário Oficial do Estado (protocolos

¹ Situados km 167+860, oeste, km 172+992, leste; km 73+010, leste; km 69+170, leste; km 33+520, leste.

2024000948504, 2024000953345, e 2024000956921), portanto tempestiva a manifestação, com a Audiência Pública no dia 06/03/2024 e o período de contribuições estendido até 11/03/2024.

03. Mérito dos Requerimentos:

A Rota de Santa Maria apresentou sua Proposta Econômica em 14/12/2020, ofertando uma Tarifa Básica de Pedágio de R\$3,36 (data-base de maio/2019, conforme Item 11.2 do Edital), com um deságio de mais de 54%, a menor Tarifa dentre as concorrentes.

A assunção da rodovia iniciou às 23h59min do dia 30/08/2021, momento em que se começou o prazo de 30 (trinta) anos da Concessão dos serviços de operação, exploração, conservação, manutenção, melhoramentos e ampliação da infraestrutura de transportes dos trechos da Rodovia RSC-287, mediante cobrança de pedágio.

Contudo, justamente no intervalo de pouco mais de 8 (oito) meses entre a apresentação da Proposta Econômica e a data de assunção, advieram os eventos objeto dos dois requerimentos em consulta.

03.1. Rompimento de Terraplenos:

Por meio dos ofícios RSM n.º 001/2022-SELT e RSM n.º 040/2022-SELT, a Concessionária apresentou pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do rompimento de 5 (cinco) terraplenos ocorridos entre a apresentação da Proposta Econômica e a data de assunção.

Os eventos, comprovadamente, ocorreram no intervalo entre a apresentação da Proposta Econômica e a data de assunção:

Terraplino km 33+520 – Leste



Terraplino km 69+170 – Leste



Terrapleno km 73+010 – Leste



Terrapleno km 167+860 – Leste



Terrapleno km 172+992 – Leste



Referidos incidentes ocorreram após a data de entrega da proposta e antes da data de assunção, durante administração da rodovia pela EGR - Empresa Gaúcha de Rodovias, então operadora no segmento.

Referida situação restou consignada no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, junto do item "Obs.06 - Obs.06.1 e Obs. 06.2", onde assim constou:

"Obs.06: Recentemente, após a data da licitação desta Concessão e a apresentação da proposta, ocorreram danos em taludes em pontos não listados no estudo referencial do Poder Concedente, adiante listados:

Obs.06.1: Houve um evento de ruptura de talude de corpo do aterro da rodovia, às margens do Arroio Barriga, no km 167+860 metros da rodovia, ao lado da ponte sobre o rio, comprometendo a integridade do corpo da rodovia naquele ponto, conforme ofícios RSM 007 e 010/2021 (Processo Administrativo Eletrônico 21/1800-0000414-5), com atuação, na sequência, pela EGR.

Obs.06.2: Ocorreram eventos de ruptura de talude de corpo do aterro da rodovia, nos pontos a) km 33+520 metros, leste; b) km 69+170 metros, leste; c) km 73+010 metros, leste; d) km 172+992, leste; e) km 219+900 metros, leste; comprometendo a integridade do corpo da rodovia naquele ponto"

Assim, sua ocorrência e lapso temporal restam incontroversa.

Todos os terraplenos passaram por remediação da Concessionária, evitando a continuidade de prejuízos ao sistema e usuários, assim como implementando os parâmetros previstos no PER:



Figura 1 - km 33+520 Depois (Janeiro/2022)



Figura 2 - km 69+170 Depois (Janeiro/2022)



Figura 3 - km 172+992 Depois (Julho/2022)



Figura 4 - km 167+860 Depois (Julho/2022)



Figura 5 - km 73+080 Depois (Maio/2022)

Por meio dos Ofícios RSM-206-2022-PC e RSM-044-2023-PC, protocolados em 20/07/2022 e 01/02/2023, respectivamente, a Concessionária apresentou os projetos de recomposição necessários, e também comprovou os custos incorridos nestes eventos, apurados em **R\$ 667.574,27** (seiscentos e sessenta e sete mil, quinhentos e setenta e quatro reais e vinte e sete centavos).

03.2. Intervenções Malsucedidas no Pavimento:

Por meio do ofício RSM n.º 001/2022-SELT, a Concessionária apresentou pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão da piora no sistema rodoviário ocorrida após intervenções malsucedidas no pavimento realizadas entre a data de apresentação da oferta e a data de assunção da Rodovia, entre o km 028+030 ao km 176+680.

A EGR admitiu a realização das intervenções, listando-as por meio dos ofícios (i) de 17/06/2021 e (ii) de 11/02/2022, no PROA 2118000000310-6, informando segmentos trabalhados pela EGR em 2021.

Registros fotográficos do pavimento deixam claro o surgimento das exsudações após poucos meses da realização das intervenções pela antiga operadora:



Trecho com intervenção da antiga administradora em fevereiro/2021 (km 28+950), apresentando Exsudação



Trecho com intervenção da antiga administradora em fevereiro/2021 (km 29+490), apresentando Exsudação



Trecho com intervenção da antiga administradora em março/2021 (km 121+000), apresentando Exsudação

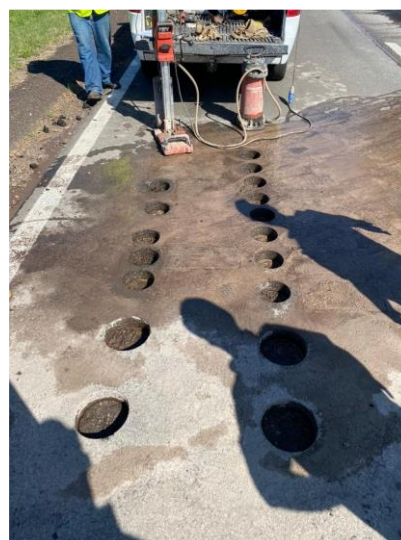


Referida situação restou consignada no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, junto do item "Obs.06 - Obs.06.1 e Obs. 06.2", no qual assim constou:

"Obs.05: Recentemente, após a data da licitação desta Concessão e a apresentação da proposta, houve a realização de uma série de intervenções de manutenção de pavimento no segmento sob administração da EGR, que alteraram significativamente as condições do pavimento no respectivo segmento entre o km 28+030metros ao km 176+680metros."

Assim, sua ocorrência e lapso temporal restam incontroversa.

A Concessionária, com transparência, boa-fé e cooperação, manteve o Poder Concedente informado desde a constatação das primeiras exsudações e sinais de anomalias. Isso permitiu que um grupo de trabalho composto por SELT, SEPAR, AGERGS e EGR fosse instituído para analisar o problema, e juntos, selecionassem ensaios e entidades que analisaram as amostras, assim como acompanhassem a sua extração e os trabalhos laboratoriais, tudo feito com publicidade e, em campo, inclusive com acompanhamento de agente público notarial:



Contribuindo com a instrução do feito e com o debate do tema, a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) realizou análise técnica e emitiu parecer acerca do ocorrido, com destaques aos quesitos abaixo:



1. O que significa exsudação em um pavimento asfáltico?

Resposta: Exsudação no contexto da pavimentação asfáltica é a subida do ligante betuminoso para a superfície deixando a um aspecto de massa lisa. Segundo a Norma DNIT 005/2023 TER – Defeitos nos pavimentos flexíveis e semi-rígidos, exsudação é um excesso de ligante betuminoso na superfície do pavimento, causado pela migração do ligante através do revestimento.

2. Quais são as principais causas que resultam em um pavimento exsudado?

Resposta: Existem diferentes causas que podem atuar de maneira isolada ou interligada, vou listar as principais:

- a) Seleção de materiais inadequada; no processo de seleção de ligantes e agregados compatíveis com o clima e com o tráfego atuante.
- b) Dosagem; adequação da seleção granulométrica, teor de material grosso e fino, presença de finos pulverulento, teor de ligante, presença de aditivos, energia de compactação e volume de vazios compatíveis com o tráfego, clima e estrutura.
- c) Execução; controle da granulometria e teor de ligante, rolagem com temperatura inadequada, excesso de rolagem e utilização de equipamentos inapropriados.

(manifestação técnica do Centro de Tecnologia - Departamento de Transportes da Universidade Federal de Santa Maria, destaques nossos)

Extrai-se do parecer técnico acima que o surgimento de exsudações, poucas semanas após a aplicação da massa, é um fenômeno que somente se faz presente diante de intervenções malsucedidas, seja por motivos de projeto, de seleção ou dosagem de materiais, pela sua execução ou pela combinação de todos esses fatores. Um pavimento de recuperação deveria apresentar uma durabilidade "de 5 a 10 anos".

Avaliando especificamente o projeto elaborado pela antiga operadora da via, o *expert* em pavimentação concluiu que o projeto, de partida, já era inadequado ao local aplicado:

5. Os documentos fornecidos pela EGR indicam que a mistura aplicada foi janeiro a maio; as misturas asfálticas utilizadas são as adequadas? Atendem aos requisitos normativos?



Resposta: Neste quesito eu já havia me manifestado sobre o traço da mistura asfáltica através do PARECER TÉCNICO LMCC/UFSM Nº 138906 de dezembro e 2021, que está juntado ao processo, e avaliando o traço apresentado fica patente que: *a) a utilização de ligante convencional CAP 50-70 aliado a um esqueleto fraco, com a utilização de teores elevados de areia deixa a misturas suscetível a exsudação e deformações permanentes podendo chegar a afundamentos plásticos localizados e em trilhas de roda e; b) o material utilizado pela EGR no período entre janeiro e agosto de 2021 na RST 287 foi inadequado levando as manifestações patológicas (exsudação).*

A análise dos ensaios apresentados no processo mostra que além do ligante ser inadequado e do traço levar areia, houveram problemas executivos de forma que as variações de granulometria e teor não atendem as especificações.

Ainda, convém mencionar que o resultado da ação da EGR, seja qual for a causa, gerou a uma manifestação patológica inaceitável e incompatível com os padrões exigidos para uma concessão rodoviária.

(manifestação técnica do Centro de Tecnologia - Departamento de Transportes da Universidade Federal de Santa Maria, destaques nossos)

O parecer prossegue elucidando que as exsudações normalmente *"evoluem para afundamentos localizados e das trilhas de roda"*, fatores que não atendem aos parâmetros mínimos exigidos na engenharia e, ainda, comprometem a segurança dos usuários.

Ao avaliar especificamente o resultado dos ensaios, o Centro de Tecnologia da Universidade Federal de Santa Maria reiterou que *"o material tem problemas no traço (ligante inadequado e presença de areia) e estão apresentados ensaios com amostras de campo apurando problemas executivos e o resultado foi um pavimento exsudado; só se pode concluir que o material não é adequado"*.

Por fim, quando instado a se manifestar sobre a solução ao problema, considerou que a fresagem e recomposição seria a medida mais adequada, validando a tratativa conferida pela Concessionária aos segmentos em apreço.

É importante ainda citar que os experts da UFSM avaliaram a metodologia utilizada pelas partes para extração de corpos de prova em campo e realização de ensaios, e chancelou todo o procedimento empregado:



13. Tendo em vista a metodologia utilizada pelas partes (Concessionária, SEPAR, Poder Concedente, AGERGS e EGR), para extração de corpos de prova em campo e realização de ensaios, esta metodologia pode ser considerada adequada? Foram adotadas melhores práticas para que a Concessionária chegue nos resultados que foram obtidos?



Resposta: Sim, pelo que pude depreender do relatório e pelo que conheço dos atores envolvidos, o trabalho foi idôneo e bem feito. A análise através de ensaios é importante para identificar e compreender as causas, todavia o efeito em termos de comportamento do pavimento é inquestionável, ou seja, independente da causa, o resultado da ação da EGR foi um pavimento que não atende as expectativas da concessionária e dos usuários.

(manifestação técnica do Centro de Tecnologia - Departamento de Transportes da Universidade Federal de Santa Maria, destaques nossos)

A manifestação técnica, em anexo, não deixa dúvidas de todo o já afirmado: ocorreu uma intervenção malsucedida entre a proposta e a assunção, que prejudicou as condições do sistema, que teve um processo de avaliação feito com correção e lisura, e que foi remediada de acordo com as melhores recomendações e práticas de engenharia.

Por meio do Ofício RSM-289-2022-PC, protocolado em 31/10/2022, a Concessionária apresentou as faturas, notas fiscais, e-mails, demais ofícios anteriores, atas notariais, resultados dos ensaios, análises técnicas, diagramas, retrógrafos, memórias de cálculos, orçamentos dos serviços e demais elementos técnicos, comprovando os custos incorridos, apurados em **R\$ 55.036.224,89** (cinquenta e cinco milhões, trinta e seis mil e duzentos e vinte e quatro reais e oitenta e nove centavos).

Em sua análise técnica junto à Informação nº 212/2023, a SEPAR manifesta o seguinte:

"... Informamos ainda que, se for o caso de reequilíbrio, os quantitativos devem ser relativos às obras executadas pela EGR entre a data da licitação e a data da assunção, considerando a remoção dos serviços executados sem qualidade e a recomposição com novo material (fresagem mais recomposição)..."

Estando em acordo com essa informação técnica da SEPAR, a Concessionária apresentou, em 21/11/2023, por meio do Ofício RSM-375-2023-PC, orçamento SICRO dos custos necessários para remoção dos serviços executados sem qualidade e a recomposição com novo material (fresagem mais recomposição), apurados em **R\$ 58.717.019,22** (cinquenta e oito milhões, setecentos e dezessete mil e dezenove reais e vinte e dois centavos), valor esse na base abril de 2022.

Decorrente da apresentação do orçamento acima citado, realizou-se uma reunião técnica em 29/02/2024, com representantes da Concessionária, Construtora Sacyr e SEPAR, na qual, dentre outros assuntos em andamento, foram expostas e discutidas as premissas empregadas para a orçamentação, indicando-se a necessidade de alteração da data base do orçamento apresentado. A partir desse alinhamento, em 08/03/2024, a Concessionária apresentou nova revisão do orçamento do pleito, através do Ofício RSM n.º 082/2024-PC, que finalmente resulta no valor **R\$ 53.731.566,00** (cinquenta e três milhões, setecentos e trinta e um mil, quinhentos e sessenta e seis reais), em valores correntes, referente aos anos 1 e 2 da Concessão.

Destaca-se que esta última versão do orçamento foi incorporado ao processo neste mês de março (ofício encaminhado pela Concessionária em 08/03/2024), motivo pelo qual não havia sido objeto dos pareceres técnicos da fase de Consulta Pública, portanto deve ser incorporado à análise técnica do Poder Concedente e Agência Reguladora.

03.3. Das Previsões Contratuais Aplicáveis:

Segundo o Contrato de Concessão, subcláusulas 19.3.8 e 11., os eventos de passivos pré-existentes à assunção e alterações nas condições do sistema rodoviário ocorridas entre a data de entrega da proposta e a data de assunção são riscos alocados ao Poder Concedente e ensejam a revisão contratual quando ocasionarem prejuízo à Concessionária.

O Contrato de Concessão expressamente alocou ao Poder Concedente o risco por remediamento de passivos e por alterações nas condições do sistema rodoviário ocorridas entre a data de entrega da proposta e a data de assunção, como se vê:

"19.3. O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

(...) 19.3.8. custos decorrentes da recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao SISTEMA RODOVIÁRIO, gerado antes da CONCESSÃO;

(...) 19.3.11. alterações nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO;"

Resta evidenciado que, contratualmente, ambos os eventos estão alocados como risco do Poder Concedente.

03.4. Dos Pareceres Emitidos por SEPAR, SELT e AGERGS até o momento:

a) Sobre o pleito de intervenções no pavimento

A SEPAR se manifestou sobre o pleito referente as intervenções no pavimento por meio da Informação n.º 212/2023 - SEPAR/DFCR. Merecem destaque os trechos abaixo:

“- Em 31/03/2022 foi marcada reunião virtual;

(...) Desta forma, em reunião onde a EGR fez-se presente, e em resumo desta reunião em que foi copiada, ficou acordado:

- a participação do laboratório E-vias na realização dos ensaios de simulação de deformação permanente (trilha de roda) que não são realizados pelo laboratório LAPAV;

- a extração das amostras seria objeto de ata notarial;

- o resumo da reunião foi encaminhado a todos participantes solicitando manifestação.

(...) Uma vez escolhido o LAPAV como laboratório de confiança de todas as partes e o registro através de ata notarial que dá fé pública ao registro das amostras. Todas as partes, incluindo a EGR foram convidadas a participar de todas as fases da obtenção de amostras e da execução dos ensaios.

Técnicos da EGR participaram da escolha de local de amostragem e como, registrado nas Atas Notariais números 579, 580 e 581, nas folhas 690 a 699, participaram também da extração de amostras. Na Ata Notarial número 582, folhas 705 a 711, as amostras em sua maioria estão dentro dos trechos de interesse (obras da EGR 2021), exceto os km 59+240 e 60+060. As demais atas referem-se a amostras de interesse da Concessionária, não sendo objeto da presente discussão.

Entendemos que o processo foi montado para que todas as partes tivessem confiança nos resultados dos ensaios, processo que contou com a participação de técnicos da EGR que não fizeram, em momento algum, questionamentos sobre a falta de lisura ou impertinência técnica dos procedimentos adotados.

A manifestação da EGR na folha 866 expõe o não reconhecimento da E-vias com parte:

“Neste ponto faça-se a manifestação de não reconhecimento da participação da E-Vias nas reuniões ou como solicitada a emitir parecer, com conhecimento da EGR e de não ser reconhecida como parte inidônea no mérito”.

Contudo na reunião de 14/02 a EGR concordou com que a E-vias fosse contratada para realizar parte dos ensaios e não manifestou-se em relação ao resumo de reunião apresentado.

Quanto aos ensaios de granulometria, material passante na #200 e relação filler-betume, foi esclarecido pela UFRGS que foi feito o desbaste dos bordos dos corpos de prova para a eliminação dos agregados serrados antes da realização dos ensaios.

Quanto ao grau de compactação, os corpos de prova foram retirados alternando o bordo e a trilha de roda externa (TRE), não sendo pertinente a observação de que “os corpos de prova foram analisados sem a devida consideração ou mesmo obtidos fora das trilhas de rodas afim de evitar o efeito da sobrecompactação”, pois foram justamente retirados de forma alternada de modo a permitir esta comparação.

Em relação a afirmação de que “Outro fator preponderante é a LAPAV não ter participada da coleta de amostras, em nenhum momento do processo, não podendo opinar sobre a condições amostral nem mesmo sobre se a amostra teria eficácia na realização dos ensaios.”, o laudo da LAPAV refere-se unicamente aos resultados obtidos a partir das amostras lacradas e catalogadas na ata notarial entregues no laboratório. Não há no laudo do LAVAP nenhuma consideração ou juízo sobre a condição da pista ou qualidade do material em campo.

Face o exposto, a afirmação da página 867 de que “Os resultados dos ensaios foram obtidos, de forma irregular apresentando inconformidades, ora na obtenção das amostras, ora na realização dos ensaios ou interpretações dos valores destes” não restou comprovada.

A concessionária apresentou relatório técnico, de seu interesse, emitido pela Dynatest avaliando os resultados dos ensaios e apresentado suas justificativas técnicas. É possível e justo que a EGR não concordasse com estes posicionamentos técnicos da Concessionária e apresentasse o contraponto, com as suas justificativas e comprovações a partir dos resultados dos ensaios obtidos de laboratório de confiança de todos e cujas amostras foram obtidas a partir de procedimentos técnicos acordados e consensuais. Por este motivo foi sugerido o encaminhamento à EGR para manifestação quanto a qualidade das obras.

Da análise da informação da EGR, não identificamos manifestação sobre a qualidade das obras, nem parecer sobre os resultados dos ensaios obtidos de forma consensual, não havendo comprovação de que as obras foram realizadas com a qualidade requerida.

Foi dado conhecimento dos questionamentos da EGR à concessionária para através do ofício DFCR-RSM-OF-045-2023, encaminhado por e-mail no dia 25/05/2023, a qual respondeu a através do ofício RSM nº 178/2023, em anexo.

Face do exposto e das manifestações apresentadas conclui-se que:

- Os ensaios realizados na primeira etapa de coleta foram de consensuais com todas as partes, tendo havido o conhecimento e o acompanhamento da coleta com todos as partes e foi franqueado a qualquer uma das partes o acompanhamento dos ensaios.

- A concessionária menciona, desde antes da assunção, a qualidade não satisfatória das obras executadas pela EGR entre a data do leilão e da assunção da rodovia, avaliando através de laudo técnico que os ensaios executados corroboram sua narrativa;

- A EGR em nenhum momento apresenta a comprovação da qualidade das obras e sequer analisa os ensaios realizados consensualmente, não demonstrando ao longo deste processo administrativo nenhuma evidência da qualidade das obras executadas por terceiros contratados.

Assim sendo, neste expediente não há contraponto ao argumento da concessionária de que as obras executadas, entre a data da entrega da proposta e a assunção da rodovia pela concessionária, não atingiam os parâmetros técnicos previstos nas especificações técnicas previstas nas normas do DAER.”

(Informação n.º 212/2023 - SEPAR/DFCR)

A SELT se manifestou sobre o pleito referente as intervenções no pavimento por meio da manifestação técnica de 27/10/2023 - Expediente 22/1300-0005860-0 DECOR e da Informação Jurídica nº 22/2023/CONJUR/PLN/SELT. Merecem destaque os trechos abaixo:

“O processo foi encaminhado à EGR para análise e manifestação, tendo em vista o relatório de ensaios emitido pelo LAPAV/UFRGS, os pareceres da Dynatest e da E-Vias, e a documentação apresentada pela Concessionária.

(...) Considerando a ausência de resposta da EGR, foi aberto o proa 22/1300-0005860-0, e através do Despacho à fl. 861, esta foi novamente solicitada a manifestar-se sobre a qualidade das obras executadas e a pertinência das questões técnicas alegadas pela Concessionária Rota de Santa Maria:

(...) A EGR manifestou-se às fls. 865 a 872, em 10 de maio de 2023, contudo, sem anexar ao expediente os projetos e relatórios de controle de qualidade das obras, conforme solicitado.

(...) Considerando a documentação anexada a este expediente, acolhemos a manifestação da SEPAR/DFCR, especialmente quanto aos seguintes pontos:

- Os ensaios realizados foram consensuais entre as partes, sendo facultativo a todas o acompanhamento dos mesmos;
- Em sua manifestação, a EGR não apresenta comprovação da qualidade das obras por ela realizadas ou análise dos ensaios realizados pelo LAPAV/UFRGS e E-Vias;

- Não há neste expediente contraponto à Concessionária de que as obras executadas entre a data da entrega da proposta e a assunção da rodovia não atinjam os parâmetros técnicos adequados.”

(Manifestação técnica de 27/10/2023, Expediente 22/1300-0005860-0 – DECOR da SELT, destaques nossos)

A AGERGS avaliou, preliminarmente, o pleito sobre as intervenções no pavimento, emitindo relevantes considerações por meio das Informações n.º 170/2023-DJ; 293/2023-DJ; n.º 167/2023-DT; n.º 14/2024-DQ; e do Encaminhamento n.º 167/2024-DG. Merecem destaque os trechos das seguintes manifestações:

“As alterações no sistema rodoviário às quais a RSM se refere são obras realizadas pela Empresa Gaúcha de Rodovias (EGR), no período sob responsabilidade do PODER CONCEDENTE, que levaram ao aparecimento da patologia de EXSUDAÇÃO em um primeiro momento e de deformação permanente nas trilhas de roda e escorregamentos de massa asfáltica em um segundo momento.

(...) Quanto ao Relatório DYN-CC21014-01, que discorre sobre o Relatório de Ensaio Nº 014/2022 do LAPAV, destacamos os seguintes pontos que evidenciam inadequações nas amostras extraídas da RSC-287 em comparação com os parâmetros técnicos de referência. Algumas das medições realizadas trazem inadequações em mais de 50% das amostras.

(...) Sobre a Informação Nº 212/2023 – SEPAR/DFCR, a SEPAR identifica que nas informações trazidas pela EGR não existe manifestação quanto a qualidade das obras. A EGR não elaborou parecer técnico sobre os resultados dos ensaios obtidos de forma consensual e não há comprovação de que as obras foram realizadas com a qualidade requerida.

Dessa forma, com a documentação presente no expediente em tela, observa-se que a tese trazida originalmente pela RSM não possui contraponto técnico. O pleito da Concessionária está fundamentado em estudos que fez inicialmente de forma unilateral e na sequência sob coordenação de grupo de trabalho com participação de todos interessados.

(...) Sobre o custo adicional estimado para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a DT/AGERGS realizou estudo (Informação Nº 167/2023 – DT) onde concluiu que o valor é de R\$ 58.022.662,00 com data base em novembro de 2023.

(...) Observado o disposto no documento em tela, **concluimos pelo reconhecimento do pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro proposto pela RSM nos termos da cláusula 20 do CONTRATO**. Salientamos que é imprescindível a correção das

divergências encontradas de modo que a exata medida do desequilíbrio seja comprovada pela pleiteante.”

(Informação Diretoria de Qualidade Nº 14/2024 - DQ, destaques nossos)

“RODOVIAS. RSC-287. Contrato de Concessão nº 20/2021. Solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro por parte da concessionária. Alegação de alterações nas condições da pista em razão de intervenções tecnicamente inadequadas por parte do Poder Concedente/EGR entre os meses que medearam a apresentação da proposta e o início da execução dos serviços da concessão. Inexistência de dados técnicos que desconstituam as alegações e comprovações apresentadas pela Rota de Santa Maria S/A. Sugestão de reconhecimento do direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato nº 20/2021, limitado às obras realizadas nos trechos entre os quilômetros 028+030 e 176+680, no período que transcorreu entre 14/12/2020 a 30/08/2021. Diferenças a serem calculadas mediante a projeção original dos custos, fulcro no estatuído na alocação dos riscos e na subcláusula 20.4.2 do contrato.

(...) Não houve a arguição de fatos contrários, tampouco a juntada de elementos capazes de desconstituir as alegações da RSM, seja mediante a anexação de projetos que confirmassem a utilização de técnica (s) distinta (s) da (s) inadequadamente utilizada (s), seja mediante a comprovação da utilização de insumos e materiais de qualidade superior aos apontados pela concessionária.

Nesse sentido, excerto da manifestação da SEPAR/DFCR nas fls. 1072-1077 do PROA em estudo, cujas conclusões foram acompanhadas pela SELT no posicionamento registrado nas fls. 1082-1085: “A EGR em nenhum momento apresenta a comprovação da qualidade das obras e sequer analisa os ensaios realizados consensualmente, não demonstrando ao longo deste processo administrativo nenhuma evidência da qualidade das obras executadas por terceiros contratados. (...) não há contraponto ao argumento da concessionária de que as obras executadas, entre a data da entrega da proposta e a assunção da rodovia pela concessionária, não atingiram os parâmetros técnicos previstos nas especificações técnicas previstas nas normas do DAER.”

Restou, portanto, reconhecido pelo Poder Concedente, mesmo que de forma indireta, que as recomposições da via levadas a efeito pela Rota de Santa de Maria, fins de ajuste e conserto das intervenções de baixa qualidade realizadas pela EGR na RSC-287 (entre a data da entrega da proposta e a data da assunção dos serviços) ultrapassaram as obrigações normais de recuperação e manutenção da rodovia, conforme estatuído no item 3.1 do PER, o que confirma que os investimentos efetuados pela concessionária realmente extrapolaram os inicialmente projetados para os Trabalhos Iniciais.



Os parâmetros de recuperação se mostraram mais intensos que o normal em razão dos materiais e das técnicas utilizadas na intervenção das condições da pista por parte do Poder Concedente/Empresa Gaúcha de Rodovias, o que acabou acelerando o aparecimento das inúmeras patologias nos trechos em questão (Km 028+030 - Km 176+680, como deformações permanentes e afundamentos nas trilhas de roda), constatações essas que exigiram adequações adicionais urgentes e imprevistas no intuito de assegurar a qualidade e a segurança no uso da RSC-287 por parte dos usuários, tudo de acordo com as melhores práticas de engenharia.

Tem-se, portanto, que os argumentos apresentados pela EGR não foram suficientes a desconstituir as alegações da concessionária, respaldadas por estudos e pareceres técnicos, o que juridicamente conduz ao reconhecimento do direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos limites delineados pelas subcláusulas 19.3.11[1] e 20.4.2[2].

No que concerne ao modo de identificação de eventuais inconsistências nas planilhas apresentadas pela parte interessada/RSM, nos quantitativos e números apontados, bem como das diferenças a serem contratualmente reequilibradas por parte do Poder Concedente, a Diretoria de Assuntos Jurídicos propõe às demais Diretorias Técnicas e ao Conselho Superior que seja sugerido à SELT e SPGG a utilização de instituto administrativo conhecido como “decisão coordenada”, conforme previsto nos artigos 49-A e 49-G[3] da Lei Federal nº 9.784/99, inseridos pela Lei Federal nº 14.210/2021.

Muito embora tal figura jurídica esteja prevista unicamente na Lei Federal do Processo Administrativo, e não na Lei Estadual, a ideia que dela se extrai é extremamente positiva e tem a vantagem de acelerar, com eficiência, o trâmite de questões de alta relevância técnica e que envolvam três ou mais Entes e/ou Órgãos do mesmo Poder e que sobre o assunto devam tecnicamente opinar e firmar posição.

Trata-se de modo de trabalho altamente cooperativo e que não exclui a responsabilidade originária de cada órgão/ente, sequer as competências e/ou autoridades envolvidas, mas que simplifica sobremaneira procedimentos, concentrando estudos e detalhamento da matéria, com o oferecimento de subsídios de parte a parte, inclusive da concessionária.

Desse modo, e por que é de rigor constitucional e legal a manutenção das condições efetivas da proposta como forma de manter a harmonia do contrato, **opinamos pelo deferimento do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro formulado pela concessionária Rota de Santa Maria S/A, a ser implementado na revisão seguinte à aditativa do Contrato de Concessão nº 20/2021.”**

(Informação Diretoria de Assuntos Jurídicos n.º 293/2023 – DJ, destaques
nossos)

Denota-se, pela análise das Informações e Pareceres Técnicos e Jurídicos proferidos na instrução processual, que restou reconhecido que as intervenções ocorreram no intervalo apontado e que acarretaram piora nas condições do sistema, restando comprovados os impactos através de farta documentação técnica e faturas apresentadas.

b) Sobre o pleito de rompimento de terraplenos

A SEPAR se manifestou sobre o pleito de rompimento de terraplenos por meio da Informação SPGG/UFCR de 25/07/2022 – Expediente n.º 22/1300-0005978-0. Merece destaque os trechos abaixo:

“As considerações da UFCR são as seguintes:

- As rupturas dos terraplenos nos km citados ocorreram entre a data da entrega da proposta e a data da assunção;

- Foram encaminhadas, pela RSM, as soluções definitivas a serem adotadas nos pontos de escorregamento de massa e esta UFCR não tem objeção quanto a adoção destas soluções.

- Para fins de reequilíbrio contratual entendemos que as recuperações emergenciais dos terraplenos (etapa 1 dos projetos) foram executadas e devem ser consideradas.

- Concordamos que as soluções pontuais de enrocamento nos km 33+520; 69+170; 73+010 e 172+800, bem como a solução de atirantamento da ala da ponte do Arroio Barriga (km 167+860) devem ser consideradas neste reequilíbrio.

- Quanto a limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos postos de ruptura, entendemos que são parte das obrigações da concessionária nos trabalhos iniciais, não sendo objeto de reequilíbrio contratual.

Os orçamentos e demonstrativos de gastos apresentados pela concessionária para execução das obras de recomposição emergencial dos terraplenos contemplam o entendimento da SPGG/UFCR quanto as obras passíveis de serem consideradas no reequilíbrio contratual.”

(Informação SPGG/UFCR de 25/07/2022 – Expediente n.º 22/1300-0005978-0 da - SEPAR/UFCR, destaques nossos)

A AGERGS avaliou, preliminarmente, o pleito sobre rompimento de terraplenos, emitindo relevantes considerações por meio das Informações n.º 220/2023-DJ; n.º 3/2024-DQ; n.º 1/2024-DT; e do Encaminhamento n.º 86/2024-DG. Merecem destaque os trechos das seguintes manifestações:

"De acordo com o PROA (fls. 08 a 25 doc.0388622) o pleito foi devidamente instruído, conforme o item 20.2.3 do Contrato, com descrições, comprovações dos fatos e estimativa dos impactos financeiros. A documentação apresentada inclui relatórios técnicos, soluções de engenharia, custos envolvidos e cronograma de execução.

"20.2.3. os pleitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO deverão ser instruídos, no mínimo, com os seguintes elementos:

- i. Descrição e comprovação dos fatos e da hipótese ensejadora da recomposição;
- ii. Estimativa da variação de investimentos, custos, despesas ou receitas decorrentes do evento causador do desequilíbrio; e
- iii. Sugestão das medidas a serem adotadas para a recomposição do equilíbrio do CONTRATO."

Em vista disso, a equipe técnica da UFCR-SEPAR se manifestou referente as obras conforme PROA (fls. 180 a 190 doc.0388622), analisando tecnicamente toda a documentação entregue e concordando com as soluções apresentadas pela Concessionária para os terraplenos, considerando a execução das etapas emergenciais e sugerindo que a recomposição contratual incluía essas intervenções. No entanto, ressalta que certas obrigações, como limpeza e recomposição de dispositivos de drenagem, não devam ser objeto de reequilíbrio contratual.

"As considerações da UFCR são as seguintes:

- As rupturas dos terraplenos nos km citados ocorreram entre a data da entrega da proposta e a data da assunção;
- Foram encaminhadas, pela RSM, as soluções definitivas a serem adotadas nos pontos de escorregamento de massa e esta UFCR não tem objeção quanto a adoção destas soluções.
- Para fins de reequilíbrio contratual entendemos que as recuperações emergenciais dos terraplenos (etapa 1 dos projetos) foram executadas e devem ser consideradas. Concordamos que as soluções pontuais de enrocamento nos km 33+520; 69+170; 73+010, bem como a solução de atirantamento da ala da ponte do Arroio Barriga (km 172+992) devem ser consideradas neste reequilíbrio.
- Quanto a limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos postos de ruptura, entendemos que são parte das obrigações

da concessionária nos trabalhos iniciais, não sendo objeto de reequilíbrio contratual." (grifos nossos)

Ao analisar o processo, evidencia-se o deferimento pelo Poder Concedente dos orçamentos e demonstrativos de gastos através da informação da UFCR-SEPAR (fls. 493 a 494 doc.0388622):

"(...) Os orçamentos e demonstrativos de gastos apresentados pela concessionária para execução das obras de recomposição emergencial dos terraplenos **contemplam o entendimento da SPGG/UFCR quanto as obras passíveis de serem consideradas no reequilíbrio contratual.**" (grifos nossos)

Esta Diretoria não tem nenhuma objeção quanto a análise técnica de responsabilidade da UFCR sobre as obras de engenharia.

A Diretoria de Assuntos Jurídicos da AGERGS, por meio da Informação nº 220/2023 - DJ (0401386), reitera a pertinência do reequilíbrio econômico-financeiro diante das circunstâncias imprevistas, com recomendação favorável ao deferimento do pleito de reequilíbrio.

Neste mesmo viés, a equipe técnica da Diretoria de Qualidade opta por **manter o deferimento** pelos motivos supracitados e encaminha o presente expediente para demais providências na AGERGS."

(Informação n.º 3/2024 - DQ)

"RODOVIAS. RSC-287. Contrato de Concessão nº 20/2021. Pedido de recomposição econômico-financeira do contrato em razão de intervenções realizadas em terraplenos e taludes. Reconhecimento das interferências emergenciais e das soluções definitivas adotadas pela concessionária. Incidência da Subcláusula 19.3.11 do contrato, que aloca o risco de alterações no sistema rodoviário entre a data da proposta e a data da assunção dos serviços ao Poder Concedente. Concordância da Secretaria de Parcerias e Concessões, bem como da Secretaria de Transportes, com o pleito da concessionária. Posicionamento jurídico pela inexistência de entraves jurídicos.

Extrai-se do presente processo administrativo que a concessionária diligenciou em registrar problemas na rodovia não existentes quando da apresentação da proposta.

Diligenciou, de igual forma, em demonstrar as manutenções emergenciais dos pontos afetados, apresentando cronograma das soluções definitivas a serem adotadas.

Por tais razões, o processo contém inúmeros anexos técnicos, relatórios e laudos de engenharia, com indicação dos custos operacionais para a solução das inconsistências dos terraplenos, taludes e demais intervenções necessárias à segurança dos serviços e usuários, o que exigiu investimentos não previstos inicialmente, uma vez que tais

contratempos ocorreram entre a data da apresentação da proposta e a data da assunção dos serviços.

Comprovou, portanto, a concessionária, pelo menos sob o ponto de vista eminentemente jurídico, as circunstâncias que afetaram a equação econômico-financeira do contrato de concessão, uma vez que não razoavelmente previsíveis no momento da concorrência internacional que redundou na contratação da delegação dos serviços ligados à rodovia RSC-287.

O Processo Administrativo Eletrônico nº 22/1300-0005978-0, oriundo da Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão, contém posicionamentos minuciosos da Unidade de Fiscalização de Concessões Rodoviárias da Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão (fls. 180-189 e 493-495).

Pelo documento das fls. 180-189 do PROA acima indicado a UFCR confirmou que as situações apontadas pela concessionária constavam, realmente, de observações no Termo de Arrolamento (“Obs.06 – Obs06.1 – Obs06.2”) e que várias vistorias foram realizadas nos pontos em questão. Analisou os projetos geotécnicos dos kms 33+318, 68+970, 72+810, 172+840, 167+710, pleiteando, ao final, a apresentação de planilhas de custos das etapas emergenciais dos Kms 33+318, 68+970, 72+810 e 172+840. Quanto ao Km 167+710 confirmou a execução da solução definitiva conforme descrito no projeto, também solicitando planilha de custos através da composição de preços via tabela SICRO/RS, além de demonstrativo de custos de execução.

Da correspondência eletrônica constante da fl. 190 do PROA, a UFCR registra concordância com as soluções adotadas pela concessionária, à exceção da limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos pontos de ruptura, entendendo tratarem-se de obrigações afetas à concessionária nos trabalhos iniciais não fazendo a RSM, quanto a esse aspecto, jus a reequilíbrio.

As solicitações do Poder Concedente quanto à demonstração dos custos envolvidos foram integralmente atendidas pela Rota de Santa Maria S.A, conforme comprova o documento das fls. 191-192 e anexos listados no documento, acostados entre as fls. 192 a 492.

Das fls. 493-495 consta a posição final da UFCR, que reconhece a incidência da Subcláusula 19.3.11 do contrato sobre o caso em análise, *verbis*:

“- As rupturas dos terraplenos nos km citados ocorreram entre a data da entrega da proposta e a data da assunção;

- Foram encaminhadas, pela RSM, as soluções definitivas a serem adotadas nos pontos de escorregamento de massa e esta UFCR não tem objeção quanto a adoção destas soluções;

- Para fins de reequilíbrio contratual entendemos que as recuperações emergenciais dos terraplenos (etapa 1 dos projetos) foram executadas e devem ser consideradas;

- Concordamos que as soluções pontuais de enrocamento nos km 33+520; 69+170; 73+010 e 172+800, bem como a solução de atirantamento da ala da ponte do Arroio Barriga (km 167+860) devem ser consideradas neste reequilíbrio;

- Quanto a limpeza e recomposição dos dispositivos de drenagem das áreas adjacentes aos postos de ruptura, entendemos que são parte das obrigações da concessionária nos trabalhos iniciais, não sendo objeto de reequilíbrio contratual."

Por fim, a Unidade de Fiscalização das Concessões Rodoviárias anuiu com os orçamentos e demonstrativos dos gastos apresentados pela concessionária para execução das obras de recomposição emergencial dos terraplenos, merecendo reequilíbrio contratual.

Em sede de análise jurídica (fls. 500-506 do PROA), a Secretaria de Logística e Transportes acatou o posicionamento da Unidade de Fiscalização do Contrato, remetendo o Expediente à AGERGS, fins de análise e julgamento do pleito de reequilíbrio.

Diante das conclusões de engenharia, especialmente das vistorias realizadas pelo Poder Concedente, acompanhando a criticidade dos locais apontados pela concessionária como merecedores de tratamentos definitivos (fins de segurança e qualidade dos serviços), o direito ao reequilíbrio é inequívoco, sendo agora, internamente, necessário aguardar a manifestação técnica da Diretoria de Tarifas sobre os documentos que comprovam os investimentos, custos e despesas envolvidos, com indicação das medidas a serem adotadas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Sobre a incidência da Subcláusula 19.3.11 do contrato de concessão, que aloca o risco das alterações no sistema rodoviário entre a data da entrega da proposta e a data da assunção dos serviços, essa Diretoria de Assuntos Jurídicos já teve oportunidade de manifestar-se favoravelmente em inúmeros outros Expedientes asseverando, no entanto, a imprescindibilidade da análise fática, ligada (em temas como os aqui tratados) essencialmente aos conhecimentos técnicos de engenharia.

Desse modo, precipuamente em havendo o competente exame por parte do Poder Concedente, com reconhecimento da adequação das intervenções levadas a efeito pela concessionária, não há que se opor qualquer entrave jurídico ao quanto pleiteado.

Como sabido, os contratos de concessão de serviços e obras públicas são, por sua natureza, acordos de longo prazo que envolvem investimentos substanciais por parte das concessionárias. Esses investimentos são frequentemente realizados com base em projeções financeiras detalhadas e na expectativa de um retorno ao longo da duração do contrato. No entanto, fatores externos e imprevisíveis, como os examinados nesse

processo, podem afetar significativamente a capacidade da concessionária de cumprir suas obrigações contratuais e obter o retorno esperado.

O instituto do reequilíbrio econômico-financeiro é, portanto, um mecanismo legal que visa proteger as partes envolvidas nos contratos de concessão, evitando desequilíbrios financeiros que possam comprometer a execução do contrato. Esse mecanismo permite que a concessionária solicite a revisão das condições financeiras do pacto engendrado quando ocorrerem eventos imprevisíveis e extraordinários que causem um desequilíbrio substancial entre os custos e as receitas esperados, **ademais quando há previsão contratual expressa da hipótese, caso da Subcláusula 19.3.11 do Contrato de Concessão.**

O reequilíbrio econômico-financeiro incentiva investimentos e assegura a manutenção da qualidade dos serviços, caracterizando-se como ferramenta jurídica essencial para a manutenção da estabilidade e da qualidade dos serviços públicos e das obras de infraestrutura, garantindo que as parcerias entre o Estado e o setor privado continuem a ser motores de desenvolvimento econômico e social. Sua correta aplicação é fundamental para a eficácia e a sustentabilidade das concessões de serviços e obras públicas com o Estado.

Diante do analisado, opinamos pelo deferimento do pleito de reequilíbrio em razão das intervenções efetuadas pela concessionária.”

(Informação Diretoria de Assuntos Jurídicos n.º 220/2023 - DJ)

Denota-se, pela análise das Informações e Pareceres técnicos e jurídicos proferidos na instrução processual, que restou reconhecido que os rompimentos ocorreram no intervalo apontado e que acarretaram piora nas condições do sistema, restando comprovados os impactos através de farta documentação técnica e faturas apresentadas.

03.5. Precedentes da AGERGS:

A AGERGS, em situação análoga, ao analisar alteração normativa ocorrida também entre a data de entrega da proposta e a assunção da Rodovia, concluiu tratar-se de evento cujo risco estava contratualmente atrelado ao Poder Concedente e concluiu por dar provimento ao pleito.

Vejamos:

“Consoante assevera, a proposta foi entregue em meados de dezembro de 2020 (14/12/2020) e a data da assunção ocorreu em 30/08/2021, sendo este o interstício a ser considerado para efeito do contido no subitem 19.3.11, e não qualquer outro, como o que

mediou entre a data da entrega da proposta e a data da assinatura do contrato ou entre a data do contrato e a data da assunção do sistema rodoviário.

(...) Com base em todas essas considerações, registre-se que a peculiar previsão contida na subcláusula 19.3.11 protegia a licitante proponente ("policitante/fase preliminar") de qualquer alteração que interferisse nas condições da rodovia concedida até a data do efetivo início dos trabalhos, que na espécie corresponde à data da "assunção dos serviços/prazo da concessão" e não a partir da data da "contratação definitiva/prazo do contrato". Por ilógico que tecnicamente possa parecer, essa é a exata e expressa previsão contratual.

(...) Assim, com esteio no princípio da boa-fé objetiva, dentre cujos deveres anexos ou laterais consta a proteção da confiança e o dever de lealdade entre os contratantes, entendemos que à concessionária assiste razão tanto no que diz respeito à inobservância da integralidade dos argumentos por ela expendidos no presente processo administrativo,

quanto à incidência da subcláusula 19.3.11 ao objeto da discussão, quer seja, alteração nas normativas que regem as sinalizações da rodovia.

(...) Assim, não obstante a concessionária ter efetivamente declarado (conforme cláusula 19.4) pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no contrato, bem como ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua proposta, as previsões contidas nas subcláusulas 19.3.11 e 19.3.5, em conjunto, dão guarida ao presente Pedido de Reconsideração:

19.3 O PODER CONCEDENTE é responsável pelos seguintes riscos relacionados à CONCESSÃO:

19.3.5. alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da CONCESSÃO, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda.

(...) 19.3.11. alterações nas condições do SISTEMA RODOVIÁRIO entre a data de entrega da PROPOSTA e a DATA DE ASSUNÇÃO;

Frente às razões acima expendidas, e registrando que a despeito do Memorando nº 47 (doc. SEIAGERS 0344968) o Expediente não retornou à Diretoria Jurídica antes do encaminhamento ao Conselho, opinamos pelo cabimento e acolhimento do Pedido de Reconsideração manejado pela concessionária Rota de Santa Maria S/A por meio do documento SEI nº 0374432."

(Informação - Diretoria de Assuntos Jurídicos n.º 72/2023 - DJ2023 da AGERGS)

"RESOLUÇÃO DECISÓRIA RED Nº 710/2023, de 10 de outubro de 2023.

SESSÃO Nº 41/2023

Rodovia RSC-287. Concessionária Rota de Santa Maria S.A. Reequilíbrio Econômico-Financeiro. Alteração normativa. Sinalização vertical. Deferimento.

O Conselho Superior da Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Rio Grande do Sul, no uso das atribuições que lhe são conferidas pela Lei Estadual n.º 10.931, de 09 de Janeiro de 1997,

Considerando o contido no processo nº 000083-39.00/22-6;

RESOLVE, por maioria:

Art. 1º Deferir o Pedido de Reconsideração da concessionária Rota de Santa Maria S.A. referente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da alteração normativa relativa à sinalização vertical viária, revogando a Resolução Decisória nº 679/2023.

Art. 2º Notificar o Poder Concedente para que decida acerca da modalidade de alteração contratual a ser utilizada, no prazo de até 30 (trinta dias), nos termos da Cláusula 20.2.8 do Contrato de Concessão nº 20/2021.

Art. 3º Decorrido o prazo referido no item anterior sem que haja manifestação do Poder Concedente, o valor efetivamente comprovado em decorrência das mudanças na normatização da sinalização vertical será considerado na Revisão Tarifária Ordinária subsequente, conforme Cláusula 20.2.10 do Contrato de Concessão nº 20/2021.

Art. 4º Após atendimento dos arts. 2º e 3º desta Resolução, encaminhar o processo ao Poder Concedente para que seja providenciado o Termo Aditivo previsto na Cláusula 20.2.11 do Contrato de Concessão nº 20/2021.

Art. 5º A presente Resolução entra em vigor na data da sua publicação.

Luciana Luso de Carvalho,

Conselheira-Presidente.”

[\(Resolução Decisória RED Nº 710/2023, de 10 de outubro de 2023 da AGERGS\)](#)

Resta evidenciado, ao fim, que em caso análogo, o Colendo Conselho Superior da AGERGS já emitiu parecer favorável a pleito de recomposição de equilíbrio da Concessão da RSC-287.

04. Conclusão e Requerimentos:

Por todo o acima exposto, complementado pelo que mais consta no corpo dos processos SEI em consulta, resta fartamente demonstrado que:

- (i) Entre a data de entrega da proposta e a assunção da Rodovia ocorreu o rompimento de 5 (cinco) terraplenos e a realização de uma série de intervenções no pavimento no segmento administrado pela EGR;
- (ii) Estes eventos alteraram para pior as condições do sistema rodoviário;
- (iii) O contrato aloca estes riscos ao Poder Concedente;
- (iv) A Concessionária interveio para sanar as tais irregularidades;
- (v) A Concessionária pleiteou sua recomposição, preenchendo os requisitos do Contrato;
- (vi) Comprovou os impactos e o desequilíbrio efetivamente suportado.

Pautada nas conclusões supra, resta evidente que ambos os pleitos devem ser providos. Os eventos ocasionaram um marcante desequilíbrio contratual nessa Concessão, ainda antes de seu início, e tiveram de ser suportados pela Concessionária nos meses iniciais, período no qual esta atuou para recompor todos esses locais e realizar os serviços a fim de atender parâmetros contratualmente devidos.

Passados mais de dois anos desde então, os prazos contratuais de recomposição já transcorreram há muito, motivo pelo qual o reconhecimento e efetivação destes processos é matéria que deve receber prioridade, atendendo ao comando dos artigos 9º, § 4º da Lei Federal n.º 8987/1995 e 35 da Lei Federal n.º 9075/1995, que preveem que o reequilíbrio econômico-financeiro de eventos junto ao Contrato de Concessão deve ser realizado **concomitante** e **simultaneamente** à ocorrência dos fatos que geraram os desequilíbrios.

A Rota de Santa Maria aguarda as providências de Vs. Sas. no sentido de, após análise e ponderação frente às contribuições feitas pela Concessionária e pelos demais participantes da consulta e audiência pública, pautar os processos para apreciação de seu Eg. Conselho Superior.

Compreende-se que o nexos e o mérito de ambos os pleitos estão robusta e fartamente demonstrados, assim como o *quantum* a ser reequilibrado.

A signatária coloca-se à disposição de Vs. Sas. para a prestação de todas as informações e esclarecimentos adicionalmente necessários.

Essas são as considerações que tínhamos a prestar e, pela oportunidade, manifestamos protestos da mais elevada estima e consideração, permanecendo à disposição para eventuais esclarecimentos adicionais

Atenciosamente,

LEANDRO CONTERATO:01842479008

Assinado de forma digital por LEANDRO
CONTERATO:01842479008
Dados: 2024.03.11 15:27:03 -03'00'

Concessionária Rota de Santa Maria S.A.

Leandro Conterato | Diretor Geral

DOCUMENTOS ANEXOS:

Anexo 01: manifestação técnica do Centro de Tecnologia - Departamento de Transportes da Universidade Federal de Santa Maria

