



AGÊNCIA ESTADUAL DE REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DO RIO GRANDE DO SUL
Av. Borges de Medeiros, 659 - 14º andar - Bairro Centro - CEP 90020-023 - Porto Alegre - RS - www.agergs.rs.gov.br
CNPJ 01.962.045/0001-00

INFORMAÇÃO - DIRETORIA DE ASSUNTOS JURÍDICOS Nº 242/2023 - DJ

Expediente: 001010-39.00/23-0

Assunto: análise do PROA 23/1800-0000861-3

RODOVIAS. RSC-287. Contrato de Concessão nº 20/2021. Pedido de Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, fulcro na exigência de redimensionamento dos canteiros centrais. Necessidade de refazimento dos projetos. Alteração unilateral do contrato. Inexistência. Entendimento contrário por parte do Poder Concedente.

Senhor Diretor de Assuntos Jurídicos,

O conteúdo do Ofício RSM 255/2023 já havia sido examinado por essa Diretoria no Memorando nº 163/2023-DJ (doc. 0399609).

Por ocasião da dita análise, frisamos a imprescindibilidade de conhecer a posição do Poder Concedente a respeito da pretensão da concessionária Rota de Santa Maria S/A, que solicita reequilíbrio econômico-financeiro em razão da exigência de adequação nas obras dos canteiros centrais da rodovia RSC-287.

O processo agora retorna contendo o PROA 23/1800-0000861-3, fins de conhecimento e análise jurídica.

É o breve relatório.

O processo administrativo eletrônico oriundo da Secretaria de Logística e Transportes foi inaugurado em razão do Ofício RSM nº 338/2022, endereçado à SPGG e SELT, por meio do qual a concessionária pontuou que a geometria projetada para os canteiros centrais amparou-se nas normativas do DAER e DNIT. Referiu, a RSM, que em razão de questionamento ocorrido quando da apresentação dos projetos em reunião presencial junto ao Poder Concedente teria se comprometido a encaminhar correspondência informando os parâmetros normativos adotados na elaboração das plantas apresentadas.

Em razão disso, apresentou Relatório Técnico que foi submetido à análise da SEPAR, cujas conclusões da Unidade de Fiscalização de Concessões Rodoviárias estão contidas no Ofício nº 104/2022-SPGG/UFGR:

“1. A largura mínima projetada de 1,90m não atenderá ao mínimo para canteiros centrais sem a previsão de dispositivo de contenção, considerando-se a velocidade de projeto, o VDM, a classe da presente rodovia (I-A) e as disposições da ABNT NBR 15486/16;

2. Deve ser atendida a largura mínima indicada pelo DAER para canteiros centrais com barreira rígida de 2,70m para relevo ondulado e 3,10m para relevo plano, sendo possível a redução para 1,90 em caráter de exceção, nos segmentos em que esteja devidamente justificada a restrição local e observando ao disposto no item 3.2.4.1 do PER.

3. Para canteiro central sem a necessidade de contenção, independentemente das normas do DAER e do DNIT admitirem larguras menores de 4,50m, a NBR 15586/16 deverá ser atendida não tão somente ao quadro indicado na figura 9, mas considerando o disposto nos itens 4.1 a 4.7, conforme já mencionado no item e.”

Pelo Ofício RSM nº 043/2023-PC, a concessionária reafirmou a correção dos critérios normativos por ela adotados nos projetos dos segmentos ST-01, ST-01U e ST-04. Teceu argumentos sobre a largura mínima do canteiro em trechos rurais e urbanos, bem como sobre a aplicação de barreira central conforme volume diário médio por segmento homogêneo em canteiros centrais de trechos rurais.

A teor do Quadro 3 do Manual de Projeto Geométrico do DAER, item 13.7, afirmou a RSM que a largura mínima a ser utilizada era de 1,50m, o que foi adotado nos projetos. Que a largura de 4m é usada para rodovias com conversão à esquerda, sendo estas inexistentes no projeto de duplicação da RSC-287. Em razão disso, afirmou que a exigência de alteração dos canteiros configurará alteração unilateral do contrato, conforme cláusula 19.3.15 do Contrato de Concessão nº 20/2021.

Quanto à necessidade de aplicação de barreira central em trechos rurais, a concessionária afirmou ter utilizado a Norma de Segurança no Tráfego NBR-15486/2016 que prevê a colocação de dispositivo de contenção central para subtrechos com VDM maior que 20.000 veículos/dia em trechos rurais e que, de igual forma, eventual imposição pelo Poder Concedente para implantação de tal barreira nos trechos rurais com VDM inferior também caracterizará incidência da cláusula 19.3.15 do contrato.

Ocorre que a Secretaria de Parcerias e Concessões reiterou posição contrária por meio do documento das fls. 17-18 do PROA 23/1800-0000861-3.

Disse que o assunto foi estudado por meio de processo administrativo específico (PROA 22/1300-00096907-9) e que através de tal Expediente tanto o DAER quanto a SELT expressaram entendimento dissonante ao da concessionária. Concluiu, assim, o Departamento de Fiscalização de Concessões Rodoviárias ser contrário ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, uma vez que inexistentes fatos supervenientes, imprevistos ou unilateralmente impostos pelo Poder Concedente, ademais que a concessionária está adstrita a observar as normas e especificações prescritas pelo DAER e ABNT, acentuando, ademais, a SEPAR, que:

Entendemos ainda que, independentemente da questão sobre mínimo e desejável pelo Poder Concedente, as larguras indicadas como mínimas de forma a contemplar os afastamentos necessários entre duas pistas de duas faixas, não divergem do entendimento com relação às larguras mínimas necessárias para canteiros centrais praticadas pelo DNIT e diversos DERs do país, assim como ANTT e ARTESP. Também não diverge do que já vem sendo praticado com relação a zona livre e necessidade de dispositivo de contenção lateral, conforme NBR 15486, nas demais rodovias concedidas que estão sendo duplicadas no país.

Seguiu-se pedido formal de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, conforme razões expandidas no Ofício RSM nº 255/2023-PC (fls. 19-23, doc. SEI nº 0402359), fulcro na Subcláusula 20.1.1.1 do Contrato (“*Considera-se caracterizado o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO quando qualquer das partes sofrer efeitos, positivos ou negativos, de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado*”). Para tanto, descreveu os serviços extras resultantes da diferença da largura do canteiro central, implantação de dispositivos de contenção, impactos decorrentes da antecipação de tais dispositivos (só exigíveis quando do atingimento do gatilho referente ao VDM), custos atinentes ao refazimento dos projetos e aumento dos custos desapropriações, licenciamento ambiental, conservação/manutenção, além do aumento do prazo para conclusão da duplicação com impacto nos marcos do PER. Por tais razões, estimou o impacto em R\$ 1.000,00 por metro linear de obra de duplicação.

Resta que assim como a SEPAR já havia se posicionado contrariamente ao pleito de reequilíbrio, de igual forma a SELT (fls. 24-25, doc. SEI nº 0402359) afastou a pretensão da RSM, o que foi corroborado pela Procuradoria Setorial junto à Secretaria de Logística e Transportes do Estado, consoante Informação Jurídica nº 19/2023/CONJUR/PLN/SELT (fls. 35-41 do PROA em questão).

Com efeito, a divergência que motivou o refazimento dos projetos diz respeito às dimensões dos canteiros centrais da rodovia, bem como à necessidade de imediata instalação de barreiras de contenção.

A despeito de o contrato prever que os pleitos de recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato serão direcionados ao Conselho Superior da AGERGS, a leitura essencialmente jurídica da pretensão não permite afastar-se da conclusão a que já chegou a PGE no caso em apreço.

Ocorre que tanto o DAER (agente normativo) quanto a SEPAR (encarregada da fiscalização do contrato) posicionaram-se pelo não acolhimento do entendimento da concessionária, sendo de rigor a observância das normativas técnicas e legais aplicáveis, contidas tanto na Lei nº 11.090/1998 quanto no Decreto nº 47.199/2010.

Portanto, no caso em exame - como em outros de semelhante teor - a divergência é de ordem essencialmente técnica, não prescindindo a análise jurídica dessa Agência de Regulação dos entendimentos de engenharia do Poder Concedente, cujos argumentos demonstram que os parâmetros adotados pela concessionária quando da projeção dos canteiros centrais da RSC-287 não atenderam às dimensões que asseguram a qualidade dos serviços e operação da rodovia, bem como a segurança dos usuários.

Assim, muito embora se reconheça as disposições contratuais que asseguram o reequilíbrio do contrato tanto na dimensão econômica quanto na dimensão financeira dos eventos imprevisíveis ocorridos durante a concessão, há – no caso em tela – impossibilidade de se reconhecer o pleito da Rota de Santa Maria S/A.

A inviabilidade jurídica de reconhecer o reequilíbrio econômico-financeiro à concessionária quando os parâmetros de engenharia e as normativas aplicáveis são inobservados reside na premissa fundamental de que as partes contratantes devem cumprir fielmente suas obrigações contratuais.

Em tempo, pontue-se que revisões extraordinárias são em regra acolhidas quando solicitadas em função de motivos que caracterizem situações de caráter emergencial, como alterações unilaterais de contrato (não reconhecida pelo Poder Concedente na hipótese em estudo), fatos de caso fortuito/força maior, fatos do príncipe ou determinação de órgãos de controle ou judicial, nenhum deles presente no pedido ora em exame.

Por fim, importa frisar que essa Diretoria efetua sua análise exclusivamente sobre as previsões contratuais, especialmente as cláusulas atinentes a direitos e deveres das contratantes e às disposições relativas à alocação de riscos, bem como sobre os entendimentos técnicos constantes dos autos, não detendo *expertise* para questionar as conclusões das áreas técnicas do Poder Concedente.

Desse modo, diante do todo analisado, opina-se pelo indeferimento do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

À consideração do Conselho Superior.

É a Informação.



Documento assinado eletronicamente por **Lisiane Dworzecki Soares, Técnica Superior - OAB/RS nº 35.638**, em 20/10/2023, às 16:19, conforme Medida Provisória nº 2.200-2/2001.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <https://sei.agergs.rs.gov.br/processos/verifica.php> informando o código verificador **0404362** e o código CRC **ED7E9A78**.