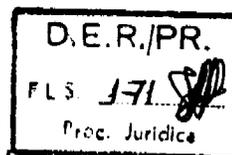




ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



PARECER Nº 01/2013-PGE

PARECER Nº /2012 - PGE

PROTOCOLOS:

5.525.530-0/2003;	8.134.205-9/2004;	8.134.206-7/2004;	8.134.204-0/2004;
8.199.284-3/2004;	8.199.285-1/2004;	8.199.283-5/2004;	8.134.207-5/2004;
8.470.069-0/2005;	8.470.252-8/2005;	8.470.253-6/2005;	8.556.398-0/2005;
8.470.073-8/2005;	8.470.070-3/2005;	8.470.071-1/2005;	8.470.068-1/2005;
8.556.268-1/2005;	8.470.072-0/2005;	8.470.107-6/2005;	8.470.108-4/2005;
8.470.145-9/2005;	8.616.810-3/2005;	8.470.146-7/2005;	8.470.249-8/2005;
8.474.146-9/2005;	8.470.250-1/2005;	8.470.251-0/2005;	8.556.399-8/2005;
8.776.959-3/2005;	9.893.876-1/2008;	9.597.602-6/2007;	9.773.109-8/2007;
7.739.611-0/2009;			

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS INTEGRADAS -
RODONORTE

ASSUNTO: CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO TRIENAL 2003/2005 E
2006/2008

EMENTA: CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO -
APRESENTAÇÃO DE PROJETO EXECUTIVO -
CUMPRIMENTO DO PRAGRAMA DE EXPLORAÇÃO
DO LOTE QUANTO AOS SERVIÇOS DE
RESTAURAÇÃO SOBRE ACOSTAMENTOS E BAIAS
DE ÔNIBUS - ANTECIPAÇÃO DO CRONOGRAMA
DE SERVIÇOS DE RESTAURAÇÃO -
INOCORRÊNCIA DE DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-
FINANCEIRO DO CONTRATO



Ilustre Procurador-Geral do Estado:

O presente parecer analisa o conjunto de processos relacionados com os pleitos administrativos e a análise dos projetos de restauração para as obras pertencentes ao cronograma físico-financeiro trienal 2003/2005 e 2006/2008 da concessionária RODONORTE – Concessionária de Rodovias Integradas S.A, em que se discutem as propostas de antecipação do cronogramas de obras de restauração e interpretação sobre a inclusão ou não de serviços de restauração sobre os acostamentos e *tapers* de parada de ônibus dos trechos inseridos nestes protocolados.

Um breve relato destes processos demonstra a identidade de assuntos pendentes de análise jurídica, devendo ser emitido um único parecer para todos.

5.525.530-0/2003:

Em 21 de março de 2003, por meio da carta Pr03/2384 a concessionária RODONORTE apresentou cronograma físico financeiro trienal 2003/2005. A consultoria SONDOTÉCNICA, pelo documento CSB-214/03, afirmou a necessidade de a concessionária fazer complementações ao cronograma (fls. 13/14).

Após complementação pela RODONORTE, por meio da Informação nº 347/2003 da C.C.P – Campos Gerais, fls. 17, esta afirmou que a concessionária atendeu o solicitado para o ano 06 (2003), sendo que para o ano 07 (2004), a aceitação do cronograma pelo DER dependeria da escolha dos segmentos que ainda não sofreram restauração. Ato contínuo, a consultoria SONDOTÉCNICA opinou pelo arquivamento do protocolado.

8.134.204-0/2004 (e anexos 8.199.284-3/2004; 8.199.285-1/2004; 8.199.283-5/2004; 8.134.207-5/2004):

No protocolo 8.134.204-9/2004, a Concessionária RODONORTE apresentou projeto executivo de restauração na rodovia BR 376, trecho Tibagi a Ponta Grossa, subtrecho km 462,800 ao Km 476,600, para aceitação.



Analisando o projeto, a consultoria ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A, no ofício 213/2004 (fls. 04 a 06), dentre outras informações, citou a ausência de previsão de serviços em acostamento e projeto de restauração com extensão que ultrapassou a meta física anual prevista para o ano 07, que seria de 16,0 km, considerando a extensão do projeto protocolado sob nº 3.134.205-9/2004.

Não há indicação no processo que o projeto tenha sido alterado para não ultrapassar a meta física do ano 07 de 16,0 Km.

Em resposta, por meio do ofício Pr04/2811 a Concessionária RODONORTE reencaminhou os projetos de restauração, argumentando que no trecho em questão inexistente acostamento e que o PER, no item 1.4.3, capítulo II, prescreve o item denominado "Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade - Novos Acostamentos", que indicaria como obras de melhoria e ampliação de capacidade a implantação de novos acostamentos, conforme a redação dada pelo Termo Aditivo 033/2002 (fls. 08 e 09).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A, quando da segunda análise do projeto apresentado, no ofício 257/2004 (fls. 11 e 12) ratificou o parecer anterior, assim afirmando:

"... há o acostamento, inclusive com base e sub base, necessitando somente a sua restauração, que em nossa avaliação se enquadra em "alargamento de acostamento", portanto inserido na restauração e com valor global.

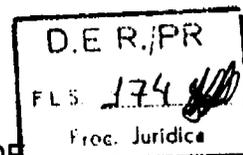
A concessionária em sua carta PR 04/2811 alega a não existência de acostamentos neste segmento, mas somente uma faixa de segurança de 0,50m. Já no projeto de restauração (volume 01 - relatório de projeto) em objetivo do projeto, admite a existência de largura de 1,50m.

Pelos levantamentos de campo observou-se a existência de base e sub-base para a execução de acostamentos em largura aproximadamente 2,20m."

Anexo ao ofício constam croqui com desenho técnico da seção primitiva e a seção final da pista e do acostamento, bem como fotos com detalhes do acostamento (fls. 13 e 14).



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



Houve nova devolução do projeto à Concessionária RODONORTE, pelo ofício 472/2004. Em resposta da mesma, a RODONORTE afirmou que a inexistência de acostamentos seria corroborada pelo parecer da consultora local, quando mencionou a base e sub-base para a execução de acostamentos:

“... não existe um acostamento a ser restaurado, mas uma sub-base primitiva de 2,20 m que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento (que deve ter pelas normas largura mínima de 2,50m), necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa...”

Ademais, a concessionária afirma que o Termo Aditivo 033/2002, de acordo com o item 1.1 do PER, prescreve:

“o início dos serviços de implantação de qualquer obra só será efetivado após a devida aprovação do projeto pelos setores competentes do DER, com exceção para as obras de restauração, cujos projetos serão apresentados exclusivamente para fins de conhecimento e aceitação do DER.”

O Gerente de Obras e Serviços do Lote 5, da Superintendência Regional Campos Gerais – DER/PR, na informação 265/2004 impugna as afirmações da concessionária, argumentando que há acostamentos à serem recompostos. Citou também na informação outros segmentos da BR 376 restaurados em 2001 e 2002, independentemente de constar no PER ou não como sendo acostamentos novos (fls. 31 e 32).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A respondeu às impugnações da concessionária, afirmando que a Concessionária RODONORTE:

“cita uma frase pinçada dentro do parecer da Consultora, totalmente fora do contexto e desvirtuando o conteúdo da análise efetuada... A leitura atenta do parecer da Consultora evidencia, ao contrário do que tenta deduzir a Concessionária, a existência de acostamento e se a Concessionária, através de sua carta PR04/2844 corrobora com o nosso parecer, ela



concorda com o suporte existente para a recomposição dos acostamentos."

O Ofício nº 518/2004 re-afirma a posição da C.C.P. – Campos Gerais DER/PR, de que, para aceitação do projeto: *"é necessário que a Concessionária inclua os serviços de restauração dos acostamentos."*

Após tramitação, a Concessionária RODONORTE, por meio da carta Pr04/2881, ratifica posição anterior e informa que estará executando as obras de restauração conforme projetos apresentados.

Conforme documentos de fls. 41 e 42 **é informado pelo Instituto de Tecnologia do Paraná - TECPAR que as obras de restauração do ano 07 (2004) foram executadas juntamente com os trechos de acostamento, mas sem aceite pela Superintendência Regional desta autarquia.**

No protocolado conexo nº 8.199.284-3/2004, a Concessionária RODONORTE apresenta para aceitação o projeto executivo de obras de alargamento e reforço na BR 3760 (viaduto km 471,750), inserido no trecho das obras de restauração cujo projeto é analisado no processo principal (protocolo nº 8.134.204-0/2004).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A, na análise realizada (ofício 255/2004), constatou a adequação funcional proposta no projeto, afirmando não ter qualquer objeção a fazer (fls. 04 e 05).

Não consta no presente protocolo a aceitação por parte do DER/PR do projeto apresentado pela concessionária.

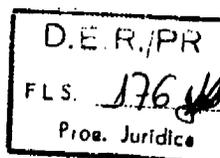
Já no protocolado conexo nº 8.199.285-1/2004, a Concessionária RODONORTE apresentou, para aceitação do DER, o projeto executivo de alargamento e reforço na BR 376 (Viaduto km 474,500), inserido no trecho das obras de restauração cujos projetos são analisados no processo principal (protocolo nº 8.134.204-0/2004).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A na análise realizada (ofício 255/2004) constatou a adequação funcional proposta no projeto, não tendo nenhuma objeção a fazer (fls. 04 e 05).

Não consta a aceitação por parte do DER/PR do projeto.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



Já no protocolado nº 8.199.283-5/2004, a Concessionária RODONORTE apresentou para aceitação o projeto executivo de alargamento e reforço na BR 376 (Viaduto km 475,850), inserido no trecho das obras de restauração cujos projetos são analisados no processo principal (nº8.134.204-0/2004).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A na análise realizada (ofício 255/2004) constatou a adequação funcional proposta no projeto, bem como quanto a solução técnica apresentada, não tendo qualquer objeção a fazer (fls. 04 e 05).

Também não consta no processo aceitação do projeto por parte o DER/PR.

No nº 8.134.207-5/2004, a Concessionária RODONORTE apresentou o projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho Tibagi a Ponta Grossa, subtrecho km 462,800 ao Km 476,600, inserido no trecho das obras de restauração, para aceitação do DER. Tais projetos são analisados no processo principal (nº8.134.204-0/2004).

A consultoria ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A analisou e constatou impossibilidade de aprovação do projeto pela ausência de previsão de execução de serviços de “acostamentos novos” para aquele ano e pela falta de previsão dos encargos financeiros no quadro 4 da Proposta Comercial (fls. 07).

No ofício Pr04/2813, a Concessionária RODONORTE reencaminhou os projetos para execução de novos acostamentos, afirmando que no trecho em questão não existe acostamento e que o PER, no item 1.4.3, capítulo II, prescreve item denominado “Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade – Novos Acostamentos”, que indicaria como obras de melhoria e ampliação de capacidade a implantação de novos acostamentos - conforme a redação dada pelo Termo Aditivo 033/2002 (fls. 09 e 10 deste protocolado).

A consultora ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A, quando da reanálise do projeto apresentado, no ofício 260/2004 (fls. 12 a 15) corroborou seu parecer anterior, afirmando:

“Entendemos também, que o projeto não está adequado do ponto de vista técnico, haja visto, que a solução estrutural ou funcional não está em conformidade a dados levantados em campo.

6



A Concessionária propõe solução de execução de acostamento, desconsiderando a existência de base e sub-base existentes, em bom estado e com suporte suficiente para servir de lastro para o encaixe do acostamento.

Deste modo, a própria existência de larguras suficientes de acostamentos confirma que os serviços se enquadram em Alargamento de Acostamentos, e conseqüentemente pertencem aos serviços de Restauração das Rodovias Principais, em anexo croqui com a seção primitiva da pista e acostamento e seção final após a execução dos serviços, assim como, fotos das larguras dos acostamentos, demonstrando a existência da base de solo cimento."

Houve nova devolução do projeto à Concessionária RODONORTE, pelo ofício 476/2004, e nova resposta da mesma pela correspondência Pr04/2849. Nesta, novamente a RODONORTE afirmou que a inexistência de acostamentos estaria escorada no parecer da consultora local, ao ter relatado que: "... não existe um acostamento a ser restaurado, mas uma sub-base primitiva de 2,20 m que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento (que deve ter pelas normas largura mínima de 2,50m), necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa...."

Por fim, a concessionária pugnou pelo reequilíbrio econômico-financeiro relativo a essas obras de melhoria e ampliação de capacidade na qualidade de novos acostamentos:

"Quanto à imprevisibilidade desses encargos no quadro 4 da Proposta Comercial, entendemos que a obra, por ser necessária e estar prevista no PER, deva ser executada, incluindo-se os encargos em um futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato."

O Gerente de Obras e Serviços do Lote 5, da Superintendência Regional Campos Gerais – DER/PR, no ofício 543/2004, fls. 22/23, citou que:

"Vale salientar que, a fiscalização representada pelo gerente do Lote e dois engenheiros da consultora local, acompanhado de dois engenheiros da



Concessionária todos com longa experiência neste tipo de obra, foram a campo constatar as condições de geometria (relacionada às larguras) da pista de rolamento e dos acostamentos existentes, como também verificar as condições técnicas relacionadas à existência de sub-base, base e ainda revestimento betuminoso em bom estado oferecendo condições de serem restaurados e recompostos.

Após tramitação, a Concessionária RODONORTE, por meio da carta Pr04/2884, ratificou posição anterior, informando que estará executando as obras de novos acostamentos e restauração em conformidade com os projetos apresentados. Foram elaborados documentos técnicos semelhantes ao do processo principal.

Conforme documentos de fls. 33 é informado pelo Instituto de Tecnologia do Paraná - TECPAR que as obras de restauração do ano 07 (2004) foram executadas juntamente com os trechos de acostamento, sem aceite pela Superintendência.

- **8.134.205-9/2004 (conexo nº 8.134.206-7/2004):**

No protocolo 8.134.205-9/2004, a Concessionária RODONORTE apresentou projeto executivo de restauração na rodovia BR 376, km 453,000 ao 456,900 para aceitação.

A consultora que fornece apoio à fiscalização, ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A, analisou o projeto apresentado e mencionou a ausência de previsão de serviços de restauração em acostamento, indicando não conformidade (fls. 05 e ss). O DER/PR devolveu os projetos para correção.

Outra vez, no ofício Pr04/2810 a Concessionária RODONORTE apontou que no trecho em questão não existe acostamento e que o PER, no item 1.4.3, capítulo II, prevê "Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade – Novos Acostamentos", indicou como obras de melhoria e ampliação de capacidade a implantação de novos acostamentos, conforme redação do aditivo 033/2002 (fls. 08 e ss).



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR.
FLS. 139
Proa. Jurídica

O Gerente de Obras e Serviços do Lote 5, da Superintendência Regional Campos Gerais – DER/PR, na informação 264/2004, impugnou as afirmações da concessionária, afirmando que há acostamentos a serem recompostos. Citou também na informação que outros segmentos da BR 376 também foram restaurados em 2001 e 2002, independentemente de constar no PER ou não acostamentos novos (fls. 31 e 32).

Já pelo protocolado nº 8.134.206-7/2004, conexo ao 8.134.205-9/2004, a concessionária apresentou para aceitação o projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376 (trecho km 453,000 / 456,900).

A consultoria ESTEIO Engenharia e Aerolevantamentos S/A novamente constatou a impossibilidade pelos mesmos motivos apontados no protocolo n.º 8.134.205-9/2004. A Rodonorte também levantou as mesmas questões para que o DER aceitasse a obra como novo investimento.

Conforme documentos de fls. 34 e 35, foi relatado pelo TECPAR – Instituto Tecnológico do Paraná, que executava serviços de apoio à fiscalização do DER/PR, que o segmento foi restaurado no ano 07 (2004) juntamente com os trechos de acostamento, os quais não foram aceitos e medidos pela Superintendência.

- **8.470.068-1/2005 (conexo nº 8.556.268-1/2005; e nº 8.470.072-0/2005):**

No protocolo 8.470.068/2005, a Concessionária RODONORTE apresentou projeto executivo de restauração na BR 376, trecho Mauá da Serra Imbaú, subtrecho km 364,480 ao Km 383,800, para aceitação pelo DER.

Após análise do projeto, o gerente de obras e serviços do lote 5, pelo ofício 050/2005 devolveu o projeto à Concessionária, indicando os seguintes itens não conformes: ausência de previsão de serviços em acostamento e projeto de restauração com extensão de 18.794,596, inferior a meta física prevista para o ano 08, de 19,0 km (fls. 03 a 07 do protocolado).

Em resposta, no ofício Pr04/2995, a Concessionária RODONORTE reencaminhou os projetos de restauração e argumenta que no trecho em questão inexistente acostamento, arguindo que:

 9



“não existe um acostamento para ser restaurado mas apenas uma sub-base primitiva que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento, necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa” (fls. 9).

Também esclareceu que a diferença de extensão do projeto de restauração, para atendimento da meta física do ano 08, deve ser considerada no projeto já encaminhado através da carta PR04/2787 (BR 376, Km 453,00 ao Km 456,90).

Houve nova devolução do projeto à Concessionária RODONORTE, através do ofício 121/2005 (fls. 10 a 13), no qual o Gerente de Obras e Serviços do Lote 5, da Superintendência Regional Campos Gerais – DER/PR, Ofício nº 121/2005, rechaçando as afirmações da concessionária, afirmou que há acostamentos a serem recompostos.

Quanto ao argumento de necessidade de nova camada de BSG e nova capa trazido pela concessionária, o trecho do ofício citado não retiraria a caracterização do serviço como restauração, o que pode ser verificado no trecho do laudo a seguir transcrito:

“Quando restaura-se o pavimento de uma rodovia e utiliza-se o método de fresagem de camadas e a recomposição da mesma, recicla o pavimento existente ou faz a restauração do pavimento pelo método de adição de camadas, o diferencial ocasionado nos acostamentos para atender as normas previstas no contrato, seja ela proveniente de recapeamento ou de reforço necessário ao pavimento, mesmo sendo uma nova camada de BSG, betuminosa e ainda a execução de um novo revestimento nos acostamentos, os referidos serviços fazem parte da restauração e está bem definido no Programa de Exploração de Rodovias.”

Nova resposta da Concessionária RODONORTE foi apresentada pela correspondência Pr05/3110, fls. 14 e 15, onde ratifica o posicionamento anterior sobre a inexistência de acostamentos e que a extensão de 205 metros que faltavam no projeto deveria ser considerada constante do projeto encaminhado pela carta PR04/2787.



Não consta no processo informação de alteração posterior do projeto.

Pelo protocolo nº 8.556.268-1/2005, conexo ao principal acima, a Concessionária RODONORTE apresenta os projetos executivos de obras de recuperação, reforço e alargamento de obras de arte especiais para o ano 08, na BR 376 km 347,20, km 377,20 e km 378,00 para aceitação pelo DER, inserido no trecho de restauração discutido no processo principal.

Os projetos foram declarados adequados pelo Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR.

Não houve manifestação do DER/PR acerca dos projetos.

Pelo protocolo nº 8.470.072-0/2005, conexo ao principal acima, a Concessionária RODONORTE apresentou para aceitação pelo DER, o projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho Mauá da Serra – Imbaú, subtrecho km 364,480 ao Km 383,800, inserido no trecho de restauração discutido no processo principal.

Através do ofício 051/2005, a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto à Concessionária, informando a impossibilidade de aprovação do mesmo pela ausência de previsão de serviços de novos acostamentos para aquele ano e pela não adequação do projeto, uma vez que a solução estrutural e funcional apresentadas não estavam em conformidade às necessidades e levantamentos de campo.

Acrescentou ainda que:

“A Concessionária propõe solução de construção de novos acostamentos, desconsiderando a existência de pavimento dos acostamentos, deste modo para que estabeleça as condições originais dos referidos acostamentos dentro das normas estabelecidas, é necessário que a Concessionária execute os serviços de restauração das rodovias principais.

De acordo com os dados levantados em relação ao aspecto técnico, concluímos que, os acostamentos do Km 364,480 ao km 383,800 da BR 376 enquadram-se de acordo com o aditivo 032/2002 – Anexo 1, a restauração é por valor global, estando incluso todos os serviços de cerca a cerca, inclusive nos acostamentos

 11



existentes, para adequá-los a largura de 2,50 m, conforme o conceituado no item II – Rodovias Principais, sub-item 1.3.1 - Pavimento – A restauração geral do pavimento compreenderá fundamentalmente: ... – A restauração ou a recomposição dos acostamentos existentes.”

Pelo ofício Pr05/2998 a Concessionária RODONORTE afirma que apesar dos investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial, este foi inserido no PER por meio do aditivo 32/2002.

Acrescenta ainda que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deve ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Nos demais documentos as partes ratificam seu posicionamento.

- **8.470.069-0/2005 (conexos 8.556.398-0/2005 e 8.470.073-8/2005):**

O protocolado principal se inicia com a carta Pr05/2954, de 07/03/2005, enviada pela Concessionária Rodonorte, apresentando o Projeto Executivo de Restauração das Rodovias Principais – Br 376, trecho Mauá da Serra a Imbaú, subtrecho Km 347,200 a Km 364,480, cujas obras estavam previstas para o ano de 2006 e 2007.

Acrescentou que a antecipação pretendida tem a finalidade de aprimorar as condições das rodovias e que seria necessário o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº. 075/1997. (fls. 02 e 03).

Após análise, a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o Projeto Executivo de Restauração através do Ofício nº. 058/2005 para a adequação técnica e retificações em relação do projeto, precipuamente quanto aos acostamentos das rodovias em questão, afirmando: a) ser a restauração investimento realizado também sobre os acostamentos; b) que há ausência de previsão de restauração dos acostamentos existentes no projeto apresentado; e que “DNER (atual DNIT) ao implementar a rodovia BR 376 no segmento Km 347,200 ao km 364,480, construiu os pavimentos das faixas de rolamento e de seus acostamentos, estabelecendo ai as suas condições originais.”



O ofício ressalta ainda, quanto à antecipação da obra, que a concessionária deveria aguardar a aprovação do DER/PR, pois sem a devida autorização esta autarquia consideraria os serviços e obras realizados como conservação (fls. 04 a 06).

As fls. 07 e 08 a Concessionária respondeu, mais uma vez, entendendo que *"não existem acostamentos a serem restaurados no trecho em questão"*, conclusão decorrente do Termo Aditivo 033/2002, porquanto o serviço seria de construção de novos acostamentos (nº. 8.470.073-8/2005).

Afirmou não haver correções a serem feitas no projeto e que o enquadramento dos serviços em conservação pela falta de autorização improcede, conforme conteúdo da definição dos mesmos constante no PER.

Pelo ofício nº. 126/2005, a CCP – Campos Gerais considerou o projeto inadequado do ponto de vista técnico, principalmente pela falta de previsão de restauração dos acostamentos (fls. 09 a 13).

Em resposta ao Ofício supra a Concessionária Rodonorte ratificou seu posicionamento anterior e informou que já estava executando as obras conforme o projeto enviado ao DER (fls. 14).

Nos documentos de fls. 15 a 19 as partes ratificaram as correspondências anteriores.

O Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR, por meio do ofício 063/2008, ratificou o entendimento da SRCC juntando ainda fotos do trecho sobre as quais afirmou que se observa a existência de acostamentos (fls. 20/25).

Pelo processo conexo, nº 8.556.398-0/2005, a Concessionária apresenta o projeto executivo de obras de recuperação, reforço e alargamento de obra de arte especial na BR 376, km 348,600, para aceitação.

O Instituto Tecnológico do Paraná – TECPAR, no ofício 008/NR5, citou que a obra está inserida no segmento objeto de solicitação de antecipação das obras de restauração previstas para o ano de 2006 e 2007 e que faz parte dos serviços de restauração, indicando, ainda, não conformidades.

Após a adequação do projeto, por meio do ofício 123-2007, o Instituto Tecnológico do Paraná – TECPAR declarou-os adequados e aptos a sofrerem tais intervenções.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D. E. R./PR
FLS. 184
Proa. Jurídica

No ofício 250/2007 a Superintendência Regional Campos Gerais informou que o projeto está adequado.

O processo conexo nº 8.470.073-8/2005 trata de apresentação de projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho Mauá da Serra – Imbaú, km 347,200 ao km 364,480 para aceitação pelo DER.

A Superintendência Regional Noroeste, no ofício 057/2005, informou a impossibilidade de aprovar o respectivo projeto, pela ausência de previsão de serviços “novos acostamentos” para aquele ano. Acrescentou ainda que:

“A Concessionária propõe solução de construção de novos acostamentos, desconsiderando a existência de pavimento dos acostamentos, deste modo para que estabeleça as condições originais dos referidos acostamentos dentro das normas estabelecidas, é necessário que a Concessionária execute os serviços de restauração das rodovias principais.

*De acordo com os dados levantados em relação ao aspecto técnico, concluímos que, os acostamentos do Km 364,480 ao km 383,800 da BR 376 enquadram-se de acordo com o aditivo 032/2002 – Anexo 1, a restauração é por valor global, estando incluso todos os serviços de cerca a cerca, inclusive nos acostamentos existentes, para adequá-los a largura de 2,50 m, conforme o conceituado no item II – Rodovias Principais, sub-item 1.3.1 - Pavimento – A restauração geral do pavimento compreenderá fundamentalmente:
... – A restauração ou a recomposição dos acostamentos existentes.”*

Pelo ofício Pr05/2996 a Concessionária RODONORTE afirmou que apesar dos investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial foi inserido no PER pelo aditivo 32/2002.

Acrescentou ainda que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deve ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.



Nos demais documentos as partes ratificaram as manifestações anteriores.

- **8.470.250-1/2005 (conexos 8.556.399-8/2005 e 8.470.251-0/2005):**

O protocolado principal se inicia com a carta Pr05/2978, de 04/04/2005, enviada pela Concessionária Rodonorte, apresentando o Projeto Executivo de Restauração das Rodovias Principais – Br 376, trecho BR 376 - Entr BR 272 / PR 445, subtrecho Km 288,000 a Km 295,500, cujas obras estavam previstas para o ano de 2006 e 2007.

Acrescentou ainda que a antecipação pretendida teria a finalidade de aprimorar as condições das rodovias e que seria necessário o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão nº. 075/1997. (fls. 02 e 03).

Após análise, a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o Projeto Executivo de Restauração através do Ofício nº. 117/2005, para a adequação técnica e retificações em relação do projeto. No ofício se ressaltou ainda, quanto a antecipação da obra, que a concessionária deveria aguardar a aprovação do DER/PR, pois sem esta o DER não iria considerar os serviços e as obras realizadas como antecipação dos investimentos solicitados (fls. 04 a 06).

As fls. 07 e 08 a Concessionária replicou que *“não existem acostamentos a serem restaurados no trecho em questão”*, conclusão decorrente de tabela constante do Termo Aditivo 033/2002, sendo o serviço, na verdade, de construção de novos acostamentos. Arguiu que aplica-se, ao caso, a Cláusula LXV, item 8 do contrato, pois encaminhou o projeto executivo em 04/04/2005 e a autarquia somente se manifestou em 03/06/2005.

Pelo ofício nº. 181/2005, a CCP – Campos Gerais considerou o projeto inadequado do ponto de vista técnico, principalmente pela falta de previsão de restauração dos acostamentos (fls. 09 a 13).

Em resposta ao Ofício supra a Concessionária Rodonorte ratificou seu posicionamento anterior (fls. 14).



Nos documentos posteriores as partes ratificaram as manifestações efetuadas.

O processo conexo nº 8.470.251-0/2005, trata de apresentação de projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho BR 376 - Entr BR 272 / PR 445, subtrecho Km 288,000 a Km 295,500 para aceitação pelo DER.

A Superintendência Regional Noroeste, no ofício 118/2005, informou a impossibilidade de aprovar o respectivo projeto pela ausência de previsão de serviços "novos acostamentos" para aquele ano e pela solução estrutural e funcional constante do projeto não estar conforme com as necessidades e dados levantados no campo, que indicam a existência de pavimento dos acostamentos (fls. 06 a 08).

Pelo ofício Pr05/3034 a Concessionária RODONORTE afirmou que apesar dos investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial, estes foram inseridos no PER pelo aditivo 32/2002.

Acrescentou ainda que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deveria ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e que, no caso, aplica-se a Cláusula LXV, item 8, do Contrato tendo em vista o suposto decurso de prazo entre a apresentação do projeto e a manifestação do DER/PR. Na informação 057/2007 (fls. 22) o Gerente de Obras e serviços do Lote 5 informou que o segmento foi restaurado no ano 9 (2006).

Já no protocolado conexo nº 8.556.399-8/2005 são apresentados projetos executivos de obras de recuperação, reforço e alargamento em obras de arte especiais na BR 376, km 295,100.

Os documentos seguintes são referentes a adequação do projeto, sendo o último (ofício 382A/2005) determinando a regra para suporte e fixação de placas.

Não há no processo aceitação do projeto pelo DER/PR.

- **8.470.070-3/2005 (conexos nº 8.470.071-7/2005):**



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR.
FLS. 183
Proc. Jurídica

A concessionária RODONORTE, sob a justificativa de aprimorar a condição das rodovias, propõe a antecipação de restauração previstas para os anos 2006 e 2007, na BR 376, trecho Acesso Reserva / Alto do Amparo – Entr. BR-153, subtrecho km 431,400 ao km 434,800 e apresenta o respectivo projeto.

Acrescentou que a alteração no cronograma ajustado significaria investimentos significativos, bem como a antecipação de encargos, havendo necessidade do restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, como previsto em sua cláusula XX, item 3, alínea b.

A Superintendência Regional Campos Gerais, no ofício 053/2005, informou que o projeto deveria contemplar a restauração dos acostamentos, e que, enquanto não aprovado sua execução, iria considerar quaisquer investimentos feitos e serviços realizados como conservação (fls. 04 a 06)

Pelo ofício Pr05/3007 da Concessionária RODONORTE, fls. 07 e 08, expressou o entendimento de que não existe acostamento a ser restaurado no trecho em questão, mas apenas uma sub-base primitiva que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento, necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa.

A Concessionária também informou que a indicação da Superintendência Regional, de consideração dos serviços executados sem autorização do DER/PR como de conservação, improcede, tendo em vista a sua interpretação do conteúdo da atividade prevista no PER.

Após trocarem documentos e reiterarem seus posicionamentos, a RODONORTE comunicou às fls. 14 que executaria a obra conforme projetos apresentados.

No protocolado conexo nº 8.470.071-1/2005, a RODONORTE apresentou o projeto executivo de obra de novos acostamentos na BR 376, trecho Acesso Reserva / Alto do Amparo – Entr. BR 153, subtrecho km 431, 400 ao km 434,800 para aceitação.

Pelo ofício 054/2005 a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto para a Concessionária, por constatar a impossibilidade em aprová-lo pela ausência de previsão deste tipo de serviço para

 17



o ano 08, e pela solução apresentada não estar de acordo com a necessidade e dados levantados em campo.

Foram elaborados documentos técnicos semelhantes ao do processo principal, onde as partes ratificaram suas manifestações anteriores, e, pela correspondência PR05/3087, a Concessionária avisou que esta executando as obras.

- **8.470.107-6/2005 (conexo nº 8.470.108-4/2005):**

A concessionária RODONORTE, às fls. 02 e 03, sob a justificativa de aprimorar a condição das rodovias, propõe a antecipação de restauração previstas para o ano de 2006 e 2007, na BR 376, trecho Entr. BR 153 (p/Tibagi/Ipiranga) – BR 373 (Caetano), subtrecho km 447,500 ao km 453, 000 e requer restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A Superintendência Regional Campos Gerais, pelo ofício 064/2005, informou que também este projeto deveria contemplar a restauração dos acostamentos e que a antecipação do investimento seria analisado e, enquanto não aprovados quaisquer investimentos feitos e serviços realizados, este seria considerado como conservação (fls. 04 a 06).

Pelo ofício Pr05/3005 da RODONORTE, fls. 06/07, esta ratifica ofício anterior, afirmando não existir acostamento a ser restaurado no trecho em questão, mas apenas uma sub-base primitiva que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento, necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa.

A Concessionária também informou que a indicação da Superintendência Regional, de consideração dos serviços executados sem autorização do DER/PR como de conservação, improcede, tendo em vista a sua interpretação do conteúdo da atividade prevista no PER.

Após trocarem documentos e reiterarem seus posicionamentos, a concessionária comunicou às fls. 19 que executaria a obra de novos acostamentos conforme projetos apresentados.

Pelo protocolado conexo nº 8.470.108-4/2005, a concessionária RODONORTE apresentou projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho Entr. BR 153 (p/Tibagi/Ipiranga) – BR 373 (Caetano), subtrecho km 447,500 ao km 453, 000 para aceitação.



Pelo ofício 065/2005 a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto para a Concessionária, por constatar a impossibilidade em aprová-lo por não haver previsão deste tipo de serviço para o ano 08, e pela solução apresentada não estar de acordo com a necessidade e dados levantados em campo.

Foram elaborados documentos técnicos semelhantes ao do processo principal e, pela correspondência PR05/3091, a Concessionária avisou que estaria executando as obras.

- **8.470.145-9/2005 (conexo n°s 8.616.810-3/2005; 8.470.146-7/2005):**

A concessionária RODONORTE, às fls. 02 e 03, sob a justificativa de aprimorar a condição das rodovias, propôs a antecipação das obras de restauração previstas para o ano de 2006 e 2007 na BR 376, trecho Entr. PR 441 (p/ Reserva) – Entr. BR 153 (p/ Tibagi/Ipiranga), km 418,000 ao Km 431,400 e requereu o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A Superintendência Regional Campos Gerais, no ofício 08/2005 (fls. 04 e 05), informou que o projeto deveria contemplar a restauração dos acostamentos e que, enquanto não aprovada, os serviços realizados não seriam considerados como investimentos.

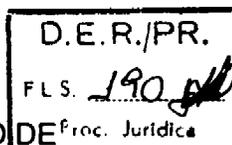
No ofício Pr05/3117 (fls. 07 e 08), a concessionária RODONORTE novamente afirmou não existir acostamento a ser restaurado no trecho em questão, mas apenas uma sub-base primitiva que permitiria a execução, ou seja, a implantação de um novo acostamento, necessitando para isso da implantação de uma nova camada de BGS e uma nova capa.

Pelo protocolado conexo n° 8.616.810-3/2005, a concessionária RODONORTE apresentou os projetos executivos de obras de recuperação, reforço e alargamento de obras de arte especiais no km 295+100, km 348+600, km 421,000, km 422,200, km 424,500, km 426,000, e km 430,500 para aceitação.

Neste protocolado, após tramitação e ajustes, pelo Ofício n° 248/2007 da C.C.P. – Campos Gerais, entendeu-se pela adequação dos projetos executivos apresentados.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



Pelo protocolado conexo nº 8.470.146-7/2005, a RODONORTE apresentou projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho Entr. PR 441 – Entr. BR 153, subtrecho km 418,000 ao Km 431,400 para aceitação.

Pelo ofício 084/2005 a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto para a Concessionária, por constatar a impossibilidade em aprová-lo por não haver previsão deste tipo de serviço para o ano 08, e pela solução apresentada não estar de acordo com a necessidade e dados levantados em campo.

Foram elaborados documentos técnicos semelhantes ao do processo principal e, pela correspondência PR05/3064, a Concessionária avisou que estaria executando as obras.

- **8.470.249-8/2005 (conexo nº 8.474.146-9/2005):**

A concessionária RODONORTE, às fls. 02 e 03, sob a justificativa de aprimorar a condição das rodovias, propõe a antecipação das obras de restauração previstas para o ano de 2006 e 2007, na BR 376, trecho BR376 – Entr. BR272/PR 445, subtrecho km 244,000 ao km 248,000 e requer restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A Superintendência Regional Campos Gerais, pelo ofício 119/2005 (fls. 04 a 06) informou mais uma vez que DER não consideraria os serviços e obras realizadas como antecipação dos investimentos solicitados.

Após trocarem documentos e reiterarem seus posicionamentos, a RODONORTE comunicou às fls. 14 que está executando a restauração conforme os projetos apresentados.

Pelo protocolado conexo nº 8.474.146-9/2005, a RODONORTE apresentou projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho BR376 – Entr. BR272/PR 445, subtrecho km 244,000 ao km 248,000 para aceitação.

Pelo ofício 120/2005 a superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto à Concessionária, informando a impossibilidade de aprovação do mesmo pela ausência de previsão de serviços de novos acostamento para aquele ano e pela não adequação do projeto, uma vez que a solução estrutural e funcional apresentada não estaria em conformidade às necessidades e levantamentos de campo.



Acrescenta que:

“A Concessionária propõe solução de construção de novos acostamentos, desconsiderando a existência de pavimento dos acostamentos, deste modo para que estabeleça as condições originais dos referidos acostamentos dentro das normas estabelecidas, é necessário que a Concessionária execute os serviços de restauração das rodovias principais.

De acordo com os dados levantados em relação ao aspecto técnico, concluímos que, os acostamentos do Km 244,480 ao km 248,000 da BR 376 enquadram-se de acordo com o aditivo 032/2002 – Anexo 1, a restauração é por valor global, estando incluso todos os serviços de cerca a cerca, inclusive nos acostamentos existentes, para adequá-los a largura de 2,50 m, conforme o conceituado no item II – Rodovias Principais, sub-item 1.3.1 - Pavimento – A restauração geral do pavimento compreenderá fundamentalmente: ... – A restauração ou a recomposição dos acostamentos existentes.”

Pelo ofício Pr05/2998 a Concessionária RODONORTE declarou que apesar dos investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial, estes foram inseridos no PER pelo aditivo 32/2002.

Acrescentou ainda que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deve ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Nos demais documentos as partes ratificam seu posicionamento.

- **8.470.252-8/2005 (conexo nº 8.470.253-6/2005):**

A concessionária RODONORTE, às fls. 02 e 03, sob a justificativa de aprimorar a condição das rodovias, propôs a antecipação das obras de restauração previstas para o ano de 2006 e 2007 na BR 376, trecho BR 376 – Entr. BR 373(A)/487(A) (Caetano), subtrecho km 434,800 ao km 442,100, querendo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR.
FLS. 192
Proa. Jurídica

A Superintendência Regional Campos Gerais, pelo ofício 115/2005 (fls. 04 a 06), informou que o projeto deveria contemplar a restauração dos acostamentos e que, enquanto não aprovada pelo DER, este não consideraria os serviços e obras realizadas como antecipação dos investimentos solicitados.

Após trocarem documentos e reiterarem seus posicionamentos, a RODONORTE comunicou às fls. 15 que estaria executando a restauração conforme projetos apresentados e não aprovados pelo DER>

Pelo protocolado conexo nº 8.470.253-6/2005, a concessionária RODONORTE apresentou projeto executivo de obras de novos acostamentos na BR 376, trecho BR 376 – Entr. BR 373(A)/487(A) (Caetano), subtrecho km 434,800 ao km 442,100 para aceitação.

Pelo ofício 116/2005 a Superintendência Regional Campos Gerais devolveu o projeto à Concessionária, informando a impossibilidade de aprovação do mesmo pela ausência de previsão de serviços de novos acostamento para aquele ano e pela não adequação do projeto, uma vez que a solução estrutural e funcional apresentada não está em conformidade com as necessidades e levantamentos de campo.

Pelo ofício Pr05/3033 a Concessionária RODONORTE afirmou que, não obstante os investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial, estes foram inserido no PER pelo aditivo 32/2002.

Acrescentou que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deveria ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

- **8.776.959-3/2005 (conexos 9.893.876-1/2008)**

Por meio do ofício Pr05/3242, de fls. 02/04 a Concessionária apresentou cronograma físico-financeiro trienal 2006/2008 ressaltando que havia considerado no cronograma o adiantamento de restaurações realizadas em 2005, os quais totalizaram 66,43 quilômetros, quando a meta física para o ano era de 19,00 quilômetros.

 22



Na programação constou para cada ano 64,339 km de restauração e 64,000 km de novos acostamentos na BR 376.

A análise técnica do documento (fls. 06 e 07), realizada pelo Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR (of. 003/2006), indicou desacordo tanto em relação ao Termo Aditivo de 2002, quanto em relação ao cronograma Físico 2003/2005 apresentado ao DER/PR pela própria concessionária. As restaurações antecipadas naquele ano teriam sido realizadas sem o aceite do DER/PR, em desacordo com o Anexo I do Termo Aditivo 033/2002.

A concessionária apresentou adequação ao cronograma, o que foi aceito tecnicamente pela DOP/CCPR, conforme Informação nº 135/2007 (fls. 12 do protocolado).

Nesta programação foi estabelecido para restauração, 16,000 Km no ano de 2006, 52,210 Km no ano de 2.007 e 38,20 Km no ano de 2008.

Posteriormente, pela correspondência PR07/359 (cópia), de 20 de dezembro de 2007, a Concessionária solicitou revisão do cronograma físico trienal 2006 a 2008. Na planilha apresentada, alteraram-se subtrechos indicados para o ano 2008 e elevando a meta física de 38,20 para 40,70 quilômetros.

No ofício 15/2008 (cópia fls. 21), o Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR informou que não se opunha em relação à proposta de alteração do cronograma trienal, uma vez que ela reflete apenas a prioridade de restauração que o segmento da BR 376 – Km 257+000 ao Km 288+000 exigiria. Esclareceu ainda que a meta física de restauração prevista para o ano 11 (2008) estava sendo cumprida.

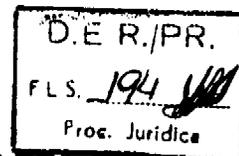
Não houve manifestação do DER/PR quanto ao pedido.

No protocolo conexo 9.893.876-1/2008, por meio do ofício nº 065/2008 da C.C.P. – Campos Gerais do DER, fls. 02, deu-se conhecimento e pediu-se providências à DOP/CCPR, para analisar pedido de revisão do cronograma físico-financeiro apresentado pela RODONORTE pela correspondência PR07/359, cuja cópia também consta no processo principal.

O pedido de revisão consta às fls. 05 do protocolado e se refere a antecipação de obra de restauração na BR 376, km 257+000 – km



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



288+000 do ano 12 (2009) para o ano 11 (2008), em detrimento de outros trechos de restauração.

Verifica-se que a proposição aumentou o volume de trecho restaurado de 38,20 km para 40,70 km.

No protocolado também foi colacionado às fls. 06 a 21, Parecer Técnico nº 01/2007 do Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR, no qual avalia os argumentos da concessionária em relação às notificações emitidas para a concessionária RODONORTE em 2004, referente à irregularidade nas condições de superfície dos pavimentos relativamente ao índice IGG.

No citado parecer opinou-se que condições de superfície dos pavimentos deveria sofrer intervenção a partir do 7ª mês do contrato de concessão para a manutenção do índice IGG, seja pelos serviços de conservação, seja pelos serviços de restauração. Além disso, afastou a interpretação da concessionária de que o índice IGG só poderia ser cumprido com serviços de restauração, afirmando às fls. 12 que *“é possível atingir os parâmetros determinados para uma avaliação apenas objetiva da superfície, apenas utilizando a conservação do pavimento.”*

- **9.597.602-6/2007:**

Trata-se de carta Pr07/209 da Concessionária de Rodovias Integradas S/A – RODONORTE que encaminhou para análise da Superintendência Regional dos Campos Gerais da revisão dos Projetos Executivos de Restauração da Pista e Implantação de Acostamentos do subtrecho km 296,450 ao km 296,150 e implantação de tapers para ponto de ônibus no subtrecho 296,450 ao km 308,000, ambos segmentos da BR 376, para execução no ano 10 (2007).

Em data de 13/08/2007, o Instituto Tecnológico do Paraná - TECPAR, através do Ofício nº 322-2007, analisou e informou que os projetos encontravam-se adequados do ponto de vista técnico.

Do ponto de vista econômico-financeiro o mesmo TECPAR informou que, de acordo com o Termo Aditivo 033/2002, toda obra de restauração no lote 05 deve ter seu custo aferido por VALOR GLOBAL, sendo seu controle *“determinado por resultado da execução dos serviços de restauração, operação, conservação e manutenção das RODOVIAS PRINCIPAIS e de recuperação, conservação e manutenção dos TRECHOS RODOVIÁRIOS DE*



ACESSO, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidos neste PER e nas normas técnicas aplicáveis”.

Analisando os volumes apresentados pela concessionária, ainda o TECPAR concluiu que a mesma não agiu desta forma, apresentando planilha de custos relativos à implantação de acostamento e de *tapers* para ponto de ônibus, considerando tais intervenções como Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade, diferente do que preconiza o PER do LOTE 05, no Cap. II, item 1.3 RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS.

Assim, não estando adequados no ponto de vista técnico e econômico-financeiro e portanto sem condições de serem aceitos (fls. 04 à 06).

Pelo ofício Pr07/2228 a Concessionária RODONORTE afirmou que, apesar dos investimentos de implantação de novos acostamentos não estarem previstos no Quadro 4 da Proposta Comercial, estes foram inseridos no PER pelo aditivo 32/2002.

Acrescentou que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial, o mesmo deveria ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Quanto ao projeto de *tapers* para entrada de ônibus mencionou que são importantes para segurança dos usuários e estão previstos no PER, devendo ser executados, incluindo-se os encargos em um futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

A DOP/CCPR emitiu a Informação nº 786/2007, fls. 15/41, afirmando que:

Em que pese a concessionária se basear em redação do item 1.4.3 – novos acostamentos, constantes do TA/2002:

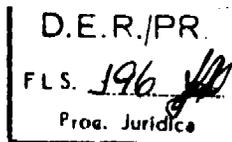
“d) ... não há no referido Programa indicação “aberta” de seu correspondente valor de Investimento (Quadro 4 – Cronograma de Investimentos).”

(...)

e) O DER considera as intervenções nos acostamentos como inseridos na etapa de Restauração de Rodovia



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



Principal, tendo por conseguinte, já previstos e inseridos nesta rubrica os recursos necessário à intervenção neste momento.

(...)

h) A concessionária, no segmento da BR 376, entre Arapongas e Caetano, desde 2004 (ano 07) vem intervindo no pavimento e nos acostamentos. A fiscalização do DER não tem reconhecido tais intervenções como Restauração plena (não aceite dos projetos), nos segmentos onde a questão dos acostamentos está presente.”

A informação analisou protocolos anteriores e a Proposta Metodologia de Execução da própria concessionária, destacando não ter havido qualquer menção a ausência de acostamento no trecho em discussão. Ao contrário, *“previu intervenções nos acostamentos do trecho em tela, nas etapas de Recuperação inicial e Restauração”*.

Citou ainda informações históricas da rodovia existentes perante o DNIT, para afirmar a existências dos acostamentos e indicar que o DER poderá requerer oficialmente cópias de tais documentos.

Posteriormente foi solicitado por este Núcleo Jurídico de Concessões manifestação técnica sobre o projeto de “bairros de ônibus” e sua consideração pela concessionária como “Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade”.

Em resposta, o Ofício 473-2012 do Consórcio Esteio-Consuel, que dá apoio à fiscalização, conclui que: *“As baias de ônibus em questão enquadram-se nas obras de RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS, com seu custo aferido por VALOR GLOBAL, observando-se as questões adicionais, estruturais e de segurança especificadas no item 1.1 do PER, Parte II.”*

Esta conclusão foi corroborada pelo Coordenador de Concessões e Pedágios Rodoviários, por meio da Informação nº 1234/2012, em que assevera: as baias fazem parte do escopo contratual, inclusas no valor global de restauração das rodovias principais, portanto não sendo caracterizadas como novos investimentos.

- 9.773.109-8/2007:



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR.
FLS. 197
Proc. Jurídica

A concessionária propôs a antecipação de restauração na BR 376, Ponta Grossa – Apucarana, subtrecho km 257,000 ao km 280,000, previstas para o ano de 2009, para serem realizadas nos anos 2007 e 2008, fls. 02 a 04.

A Concessionária argumentou na correspondência PR07/288 que, no decorrer do programa de concessão, verificou-se a inviabilidade técnica do novo cronograma físico estabelecido nos aditivos firmados em 2.000 e 2002 para a restauração, pelos seguintes motivos:” a) *Os prazos para intervenções de restauração se tornaram extensos e inviáveis para a manutenção dos níveis de serviços contratuais, visto que os pavimentos que já se encontravam com a vida útil superada antes mesmo dos trabalhos iniciais, atualmente ainda se encontram sem intervenções definitivas (obras de restauração); b) Os serviços de conservação, conforme itemizados no PER, não são capazes de garantir a recuperação das condições superficiais e estruturais do sistema, pois não tem o objetivo, nem foram dimensionados para restabelecer tais condições e sim preservá-las.*

Por este motivo, segundo a Concessionária, restava a possibilidade de priorizar segmentos, tendo em vista a existência da Ação Civil Pública do Ministério Público Federal, autos judiciais nº 2006.70.09.000493-4/PR, onde lhe coube a obrigação de apresentar novo plano de obras.

A DOP/CCP analisou o pedido e, conforme Informação nº 1029/2007, concluiu que o subtrecho deve ser restaurado na sua programação vigente, devendo ser mantido dentro dos parâmetros exigidos para trecho ainda não restaurado (PER – Programa de Exploração, item 1.1 – Padrões Técnicos).

O Instituto de Tecnologia do Paraná - TECPAR, as fls. 16 e 17, também analisou o pleito, concluindo que o projeto não tinha condições de ser aceito, pois antecipou o cronograma e incluiu indevidamente custo extraordinário com “implantação de acostamento”, não cumprindo assim as premissas para aceitação: conformidade técnica, temporal e econômico-financeira. Esta assertiva foi reafirmada as fls. 53 e 55, apesar da aprovação do projeto do ponto de vista técnico.

O último parecer foi corroborado pela Superintendência Regional às fls. 56 e 57.

A concessionária se manifestou na sequência, afirmando tratarem os acostamentos como investimentos novos, porquanto não



existiriam acostamentos no trecho da rodovia inserido no projeto e que ao caso aplica-se a cláusula LXV, item 8.

Posteriormente foi solicitado por este Núcleo Jurídico de Concessões manifestação técnica sobre o projeto de “baias de ônibus” e sua consideração pela concessionária como “Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade”.

Em resposta, o Ofício 472-2012 do Consórcio Esteio-Consuel, que dá apoio à fiscalização do DER/PR, conclui que: *“As baias de ônibus em questão enquadram-se nas obras de RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS, com seu custo aferido por VALOR GLOBAL, observando-se as questões adicionais, estruturais e de segurança especificadas no item 1.1 do PER, Parte II.”*

Esta conclusão foi corroborada pelo Coordenador de Concessões e Pedágios Rodoviários, por meio da Informação nº 1233/2012, em que assevera: as baias fazem parte do escopo contratual, inclusas no valor global de restauração das rodovias principais, portanto não sendo caracterizadas como novos investimentos.

- 9.739.611-0/2009:

O processo inicia-se com ofício 1513 do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT encaminhando projeto de engenharia de restauração do ano de 1978, da BR 376, trecho Ortigueira – Apucarana, em atendimento a solicitação do DER/PR.

Na informação 846/2011 a CCPR/DOP constata a existência de acostamentos nos trechos em que a concessionária apresenta projeto de “novos acostamentos”, analisando o projeto encaminhado pelo DNIT e cita outros documentos que levam a mesma conclusão.

É O RELATÓRIO.

Resumidamente, conforme exposto acima, os processos relacionados tratam, ora de forma conjunta, ora isoladamente, dos seguintes assuntos:

- o recebimento e alteração de Cronograma Físico Financeiro 2003/2005 e 2006/2008;



- pedido de antecipação de obras de restauração e obras de reforço e alargamento das obras de arte especiais;
- inclusão do custo de implantação de novos acostamentos como obra de melhoria e ampliação de capacidade nos trechos a serem restaurados junto ao PER;
- inclusão de custo de projetos de "bairros de ônibus" como obras de melhoria e ampliação de capacidade.
- não aceitação de projetos;
- não recebimento de obras;

Analisando o conteúdo destes processos, necessário pontuar que, de maneira geral, a lei impõe à concessionária a prestação de serviço adequado que, dentre outras características, é aquele prestado com regularidade e com modicidade de tarifas - erigidos a princípios das concessões públicas nos termos da lei especial: art. 6º da Lei nº 8.987/95¹ e da cláusula XVI, inciso 3, alínea "a" e "j"².

O contrato exige expressamente da concessionária o seu fiel cumprimento, o que inclui o Programa de Exploração do Lote e seu cronograma físico-financeiro, nos termos da Cláusula LIV³.

Assim, a regra é o cumprimento fiel dos cronogramas do contrato de concessão, de forma a cumprir exigência legal e contratual de prestação de serviço adequado.

01 - Quanto ao Cronograma Trienal 2003/2005, 2006/2008.

¹ Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

² Cláusula XVI

Do Serviço Adequado

3. Para os fins previstos neste CONTRATO, considera-se:

a) regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO, neste CONTRATO e nas normas técnicas aplicáveis;

...

j) modicidade da tarifa: a justa remuneração entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e a retribuição dos usuários, expressa no valor das TARIFAS DE PEDÁGIO.

³ CLÁUSULA LIV

Da Execução do CONTRATO

Este CONTRATO deve ser fielmente executado pelas partes, respondendo cada uma pelas consequências de sua inexecução parcial ou total.



Em consonância com a regra geral supracitada, cabe a concessionária apresentar o Cronograma Trienal, de acordo com o PER (expresso na Cláusula LXXII do Contrato de Concessão):

“Dos Cronogramas e dos Planos de Trabalho para Execução de Obras e Serviços

1. A Concessionária deve submeter à aprovação do DER, até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a transferência do Controle das Rodovias que compõem o LOTE, para verificação do cumprimento das regras do EDITAL e de seus Anexos, assim como das condições objeto da PROPOSTA COMERCIAL, os seguintes cronogramas físico-financeiros de execução, que passarão a integrar o contrato de concessão, como Anexos:

- a) execução mensal das obras e serviços pertinentes aos “Trabalhos Iniciais”;
- b) execução mensal das obras e serviços contidas no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO do LOTE até o término do 3º (terceiro) ano da concessão.

2. Antes de completar-se o 3º (terceiro) aniversário da concessão, deve ser apresentado novo cronograma de execução físico mensal para os 3 (três) anos seguintes, e assim sucessivamente, até o final da concessão.

3. Além da apresentação dos cronogramas previstos no item anterior, a Concessionária deve apresentar, também, planos de trabalho para a execução das obras e serviços pertinentes:

- a) aos “Trabalhos Iniciais”;
- b) aos demais trabalhos previstos no “PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE”.

O cronograma físico-financeiro 2003/2005, protocolado sob nº 5.525.530-0/2003, foi considerado adequado pela DOP/CCP/GEF (fls. 18), não havendo necessidade de emitir parecer sobre este processo.

O cronograma físico-financeiro 2006/2008 de folhas 11, foi apresentado no protocolo 8.776.959-3/2005 e inicialmente aceito pelo DER/PR (informação nº 135/2007).

No protocolo nº 9.893.876-1/2008, conexo ao de nº 8.776.959-3/2005, foi apresentado pela RODONORTE outro cronograma trienal (2006-2008).

O pedido de revisão que consta às fls. 05 do protocolado se refere à antecipação de obra de restauração na BR 376, km



257+000 – km 288+000 do ano 12 (2009) para o ano 11 (2008), em detrimento de outros trechos de restauração.

O pedido da concessionária é justificado com o argumento de que o segmento citado estaria exigindo prioridade em relação aos segmentos estabelecidos no cronograma para o ano 11 (2008) e que não tem a finalidade exclusiva de correção do IGG.

O Instituto Tecnológico do Paraná – TECPAR no of. 015/2008, cuja cópia foi anexada ao processo (fls. 21), informa não ter tecnicamente nada a opor em relação a essa proposta de alteração do cronograma trienal.

A concessionária e seu pedido propõe antecipar um segmento e postergar outros, respeitando a meta física do ano 2008, sem qualquer efeito no equilíbrio econômico-financeiro do contrato quanto a este item.

De fato, a justificativa de correção do “IGG” não seria aceitável para antecipação da restauração, pois o atendimento a este índice de qualidade é norma contratual a ser cumprida ao longo de todo o período da concessão. Não há diferença de valor do índice para o período após a restauração.

Isto porque o aditivo 33/2002 alterou o prazo para execução da restauração, mas não alterou o índice de qualidade da Rodovia relativo ao “IGG”. O alteração do prazo da restauração foi firmado pela concessionária no respectivo aditivo, mantendo o valor do índice “IGG”. Assim, a responsabilidade pela manutenção do mesmo é da concessionária, antes e após os serviços de restauração.

Mas a priorização da restauração do segmento citado deve ser autorizada, por estar em consonância com as disposições contratuais.

O segmento a ser restaurado é definido no cronograma econômico-financeiro apresentado para um período de três anos. E só há uma fase de restauração em cada segmento, conforme previsto nos itens 1.3 e 2.4 do Programa de Exploração do Lote e Planilha 4.3 dos quadros de investimento, a seguir explicitado:

“1.3 Para orientar a execução de todos os serviços de Restauração das Rodovias Principais, a Concessionária apresentará ao DER o correspondente projeto



executivo, o qual deverá conter o detalhamento de todas as soluções propostas. A liberação das atividades de pista estará condicionada à aprovação do Projeto Executivo do DER.

(...)

Embora a Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS possa ter início, de certa forma, com alguns dos serviços previstos para a Recuperação Inicial, sua efetiva implementação deverá ocorrer a partir da cobrança do pedágio, estendendo-se até a data limite definida nos cronogramas que integram esse PER" (item 1.3 do PER).

"2.4. MANUTENÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS

...

A periodicidade dessas intervenções deverá considerar intervalos de tempo, contados a partir da conclusão da Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS ou da Conclusão das Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade, tais que atendam às exigências e premissas aqui estabelecidas.

... Respeitadas eventuais alterações decorrentes do processo de evolução tecnológica, as manutenções futuras deverão obedecer, em todos os seus aspectos, aos padrões técnicos especificados no item 1.1 da Segunda Parte deste PER e, no que couber, ao preconizado à respeito no item 1.3 da Segunda Parte deste PER, que trata da Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS. (item 2.4 do PER)

Quadro 4.3 – Planilha de Quantitativos – Trabalhos ao longo da concessão."

Extrai-se, portanto, que não há alteração contratual na restauração dos trechos apresentados no cronograma trienal 2006-2008, porquanto o local a ser restaurado é definido no cronograma econômico-trienal.

Assim, há obrigação da concessionária de restaurar todo o lote entre os anos 1 a 13 e apenas uma vez em cada segmento. Não havendo mutação no contrato administrativo com a nova proposição, que pode ser



aceita porque não há que se falar em reequilíbrio econômico-financeiro para esse caso.

02. Quanto aos projetos de restauração e à antecipação do cronograma de restauração:

Cabe à concessionária o cumprimento do PER no tempo correto, conforme o disposto nas Cláusulas LXI e LXV do contrato de concessão.

Dentre o conjunto de processos em análise neste parecer encontra-se o protocolado sob nº 8.134.204-0/2004. Neste a Concessionária apresentou dois projetos executivos de restauração, os quais foram rejeitados pela Superintendência Regional de Campos Gerais, dentre outros motivos, pela superação da meta física do ano 07 (2004) que era prevista em 16,0 km (fls. 04/06 e 14 a 18 do protocolado).

A superação ocorreu porque foram apresentados dois projetos de restauração no ano 2004, um com extensão de 13.788,45 m (protocolo 8.134.204-0) outro com extensão de 3.956,759 m (protocolo 8.134.205-9), que juntos tem uma extensão de 17.745,209 m (17,7 km).

Assim, se executada toda a extensão projetada pela concessionária, ainda que no processo não exista solicitação de autorização do DER/PR para antecipação de restauração, na prática, ela ocorreria em 1,745 km.

Também foi rejeitado pela Superintendência Regional Campos Gerais o projeto protocolado de restauração apresentado pela Concessionária, protocolado sob nº 8.470.068-1/2005, dentre os fundamentos, por ter uma extensão menor que a meta física prevista para o ano 08 da concessão (2005) – vide fls. 05/07 do protocolado.

A complementação necessária seria para atingir a meta física do ano 08 seria de 205 m,. Em resposta, a concessionária requereu que tal diferença fosse considerada no projeto de restauração de 2004.

Deve-se ressaltar que não há informação técnica do DER/PR em relação a extensão da execução do projeto executivo de restauração de 2004. Se a Concessionária não o executou em sua integralidade, respeitou a meta do ano 07. Não houve qualquer antecipação de restauração, devendo a mesma executar mais 205 km no ano 08, utilizando o mesmo projeto executivo, desde que este seja aprovado.



Tal fato deve ser verificado pela Superintendência Regional de Campos Gerais.

No entanto, se a concessionária tiver executado mais do que a meta física prevista para o ano 07 (2004), o excesso deve ser considerado antecipação de restauração e, para tal fato, aplica-se o seguinte entendimento.

Os pedidos de antecipação de restauração protocolados em 2005 foram justificados pela Concessionária para fins de aprimorar as condições das rodovias.

Esta mesma Concessionária, no protocolado nº 9.773.109-8, de 2007, justificou novo pedido de antecipação de restauração pois, supostamente, no decorrer do programa de concessão, verificou-se a inviabilidade técnica do novo cronograma físico estabelecido nos aditivos firmados em 2.000 e 2.002 para a restauração, alegando, em suma:

"a) Os prazos para intervenções de restauração se tornaram extensos e inviáveis para a manutenção dos níveis de serviços contratuais, visto que os pavimentos que já se encontravam com a vida útil superada antes mesmo dos trabalhos iniciais, atualmente ainda se encontram sem intervenções definitivas (obras de restauração);

b) Os serviços de conservação, conforme itenizados no PER, não são capazes de garantir a recuperação das condições superficiais e estruturais do sistema, pois não tem o objetivo, nem foram dimensionados para restabelecer tais condições e sim preservá-las."

Acrescenta a essa justificativa a existência da Ação Civil Pública do Ministério Público Federal - autos judiciais nº 2006.70.09.000493-4/PR, a qual trata das condições da superfície do pavimento do segmento da Rodovia BR 376 compreendido entre Mauá da Serra (km 288+000) e Ponta Grossa (km 476+500), na qual o Ministério Público pleiteia condenar a Concessionária a executar obras para reconduzir o trecho ao parâmetro de qualidade superficial do pavimento IGG igual ou inferior a 40, alegando que lhe coube a obrigação de apresentar novo plano de obras, desconsiderando a priorização técnica dos segmentos.



Analisando o contrato, verifica-se que o pedido de aceitação de projeto executivo com modificação nos encargos estabelecidos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, impõe à concessionária a obrigação de instruir o processo com justificativa e com os documentos que o contrato prescreve nas Cláusulas XX e LXI:

"Cláusula XX
Da Revisão da Tarifa Básica

...

5. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO terá início mediante requerimento dirigido pela CONCESSIONÁRIA ao Diretor Geral do DER, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências referidas no item 3 desta Cláusula sobre os principais componentes de custos considerados na formação do valor de PROPOSTA COMERCIAL ou, ainda, sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA LXI
Do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE

(...)

5. Qualquer modificação nos encargos estabelecidos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE deverá ser previamente solicitada pela CONCESSIONÁRIA à fiscalização, com justificativa e avaliação do impacto sobre a continuidade da prestação de serviço adequado aos usuários e com suficiente antecedência para sua aprovação.

6. Caso se verifique, na execução dos encargos, que não estão sendo atendidas as exigências técnicas mínimas constantes do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, a CONCESSIONÁRIA deverá executar, às suas expensas, e sem prejuízo de outras cominações, as modificações que permitam atender tais exigências.

7. Caso as modificações aludidas nos itens anteriores importem em acréscimo de custos nos encargos da CONCESSIONÁRIA, a solicitação deverá



ser acompanhada de "Relatório Técnico" com a demonstração dos correspondentes impactos, na forma prevista neste CONTRATO."

Disto decorrem algumas constatações, que levam a improcedência dos pleitos de antecipação de obras buscados pela concessionária.

Em primeiro lugar, não assiste razão à concessionária quando ela argumenta que o seu caso enquadra-se na Cláusula LXV, item 8⁴, e por isto haveria uma aprovação tácita do projeto apresentado pelo decurso do prazo previsto no contrato.

Isto porque a regra pressupõe os casos de projetos sem alterações relativamente ao PER, sem pedido de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro.

A decisão sobre alterações do PER e sobre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependem de manifestação expressa do DER/PR, por meio do seu Diretor Geral, e o processo deve ser instruído com documentos especificados no contrato⁵.

⁴ CLÁUSULA LXV

Da Fiscalização da Concessão

...

7. A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar à fiscalização do DER, antes do início efetivo da execução das obras e serviços de engenharia previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, cópias dos respectivos projetos executivos, diagramas e outros elementos elucidativos necessários à execução destas obras e referidos serviços.

8. Uma vez que o DER não apresente objeções à CONCESSIONÁRIA até (quarenta e cinco) dias corridos após o recebimento protocolado dos projetos, esta encaminhará à fiscalização, no prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos, os planos de trabalho das obras e serviços, acompanhados dos respectivos cronogramas de execução física.

9. No caso de existirem objeções aos planos de trabalho referidos no item anterior, a fiscalização as encaminhará à CONCESSIONÁRIA, por correspondência com registro de recebimento, no prazo máximo de 3 (três) dias úteis, contado de seus recebimentos.

10. A instalação do canteiro de serviços e a mobilização de mão de obra, equipamentos e materiais serão previamente comunicadas a fiscalização, por escrito, e, também, por esse meio, a fiscalização do DER comunicará à CONCESSIONÁRIA, por correspondência com registro de recebimento, no prazo máximo de 3 (três) dias úteis.

⁵ Cláusula XX

Da Revisão da Tarifa Básica

...

5. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO terá início mediante requerimento dirigido pela CONCESSIONÁRIA ao Diretor Geral do DER, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial que demonstre, cabalmente, o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências referidas no item 3 desta Cláusula sobre os principais componentes de



O fato de a Concessionária poder apresentar em 30 dias os planos de trabalho, ultrapassado 45 dias sem manifestação do DER, não retira o direito do DER/PR manifestar-se sobre o projeto executivo, mormente se este contiver inconformidade(s).

Contudo, a concessionária não instrui nenhum dos protocolados com os documentos de que tratam as cláusulas específicas.

Também, a justificativa da Concessionária, de antecipação para fins de aprimorar as condições das rodovias, constante dos processos protocolados em 2005, não é suficiente para o deferimento do pedido formulado, uma vez que é obrigação da concessionária em relação às RODOVIAS PRINCIPAIS o cumprimento dos padrões de qualidade constantes no PER, ficando o aprimoramento para a fase da restauração para a época estabelecida no aditivo 33/2002.

“Define-se por Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS o conjunto de todas as intervenções físicas que a Concessionária deverá reconduzir os sistemas existentes às suas condições originais, aprimorando-os quando cabível” (item 1.3 do PER).

Dentre os parâmetros de qualidade previstos no PER alguns se referem exclusivamente à pavimentação conforme ora transcrito:

1.1.4 Pavimento

1.1.4.1 Concepção Estrutural

custos considerados na formação do valor de PROPOSTA COMERCIAL ou, ainda, sobre as receitas da CONCESSIONÁRIA.

(...)

CLÁUSULA LXI

Do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE

(...)

5. Qualquer modificação nos encargos estabelecidos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE deverá ser previamente solicitada pela CONCESSIONÁRIA à fiscalização, com justificativa e avaliação do impacto sobre a continuidade da prestação de serviço adequado aos usuários e com suficiente antecedência para sua aprovação.

(...)

CLÁUSULA LXIII

Dos Acréscimos ou Supressões de Obras e Serviços

1. Eventuais acréscimos ou supressões de obras ou serviços devem ser objeto de ajustes específicos a serem formalizados entre o DER e a CONCESSIONÁRIA.



"Muito embora reserve-se ao DER a prerrogativa de aceitação ou rejeição das soluções propostas, a Concessionária terá liberdade para propor a concepção estrutural dos novos pavimentos a serem executados, assim como daqueles previstos para a restauração da pista existente

...
Na concepção estrutural do projeto, não serão admitidas soluções que levem à necessidade de intervenções de porte sobre a pista de rolamento e acostamentos a intervalos inferiores a 8 (oito) anos, contados a partir do término da etapa de Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS ou da conclusão da implantação de cada uma das Obras de Melhoria para Aumento de Capacidade e Segurança previstas.

1.1.4.2. As condições funcionais das faixas de rolamento serão aquilatadas a partir de medição da irregularidade longitudinal, com utilização de sistema tipo-resposta ou outro sistema que permita a obtenção de valores na escala internacional de irregularidade.

Os valores do IRI ("International Roughness Index") serão em lances máximos de 200 m.

Os valores máximos admissíveis para a irregularidade longitudinal ao longo do período são os seguintes:

- *ao término da Recuperação Inicial, com a consequente liberação para a cobrança de pedágio: 4 m/km;*
- *ao término da Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS e ao longo de todo o período da Concessão, inclusive para Obras de Melhoria para Aumento de Capacidade e Segurança previstas: 2,5 m/km.*

1.1.4.3 Condições de Superfície e Aspectos Estruturais.

Os requisitos mínimos a serem atendidos quanto às condições de superfície são os seguintes:



- Para as **RODOVIAS PRINCIPAIS** (todos os pavimentos, inclusive os novos decorrentes de obras de Melhoria para Ampliação de Capacidade e Segurança), ao longo de todo o período da Concessão.
- ausência de buracos, deformações plásticas e corrugações;
- ausência de áreas exsudadas;
- ausência de áreas fortemente desgastadas;
- flechas nas trilhas de roda, medidas sob corda de 1,20 m, inferiores a 10 mm;
- ausência de áreas afetadas por trincas interligadas de classe 2, definidas conforme a DNER-TER 01-78;
- presença de trincas interligadas de classe 2, definidas conforme a DNER -TER 01-78, em percentual inferior a 20% da área: a avaliação será procedida para segmentos de comprimento homogêneo de extensão máxima de 2000 m;
- Índice de Gravidade Global (IGG), avaliado de acordo com a norma DNER-PRO 08/78, igual ou inferior a 40, para os mesmos segmentos de comportamento homogêneo retro-referidos.

As condições estruturais dos segmentos integrantes da Concessão deverão ser avaliadas periodicamente, no máximo a cada 2 anos a partir do término da Restauração das **RODOVIAS PRINCIPAIS** ou da construção de novos pavimentos, através do uso de recursos da Mecânica dos Pavimentos, compreendendo as seguintes atividades gerais:

- levantamento deflectométrico com "falling weight deflectometer (FWD), ou outro equipamento que venha substituí-lo em função da evolução tecnológica;
- avaliação dos módulos resilientes para as condições "in situ", através de técnicas de retroanálise;
- cálculo de tensões, deformações e deslocamentos em pontos críticos de cada estrutura, sob a ação do eixo padrão;
- estimativa de vida remanescente, empregando-se critérios de falha reconhecidos no meio técnico rodoviário.

A detecção de vidas remanescentes incompatíveis dará ensejo a estudos especiais por parte da

P
P



Concessionária, para que possam ser antecipadas soluções que assegurem o ciclo mínimo de 8 anos especificado para as intervenções principais. ”

Assim, respeitadas as peculiaridades conforme itens do PER acima destacados, os índices são exigíveis ao longo de todo o período da concessão.

A justificativa para o pedido de antecipação de restauração protocolado sob nº 9.773.109-8/2007 também não permite uma conclusão de que deve haver a procedência do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro pleiteado.

Na alteração no período de restauração para realização entre o ano 01 a 13, ocorrida no Termo Aditivo 18 firmado em 22 de março de 2000, os parâmetros de qualidade não foram alterados, como por exemplo, as descritas na “*concepção estrutural do pavimento*”.

Também o Termo Aditivo 33/2002, firmado em 15/05/2002, aumentou significativamente os quantitativos de serviços necessários à restauração, elevando seu valor total de R\$ 146.159.558,42 (cento e quarenta e seis milhões, cento e cinquenta e nove mil, quinhentos e cinquenta e oito reais e quarenta e dois centavos) para R\$ 223.397.930,32 (duzentos e vinte e três milhões, trezentos e noventa e sete mil, novecentos e trinta reais e trinta e dois centavos), mas, em contrapartida, manteve o período estabelecido no aditivo 18/2000 e os parâmetros de qualidade estabelecidos no PER anexo ao edital de licitação.

Cabe esclarecer, ainda, que existe ação judicial de nº 2005.70.00.007929-7/PR, com o objetivo de anular os termos aditivos, porém, enquanto não declarados nulos, considera-se vigente o contrato com as alterações dos termos aditivos firmados em 2000 e 2002.

Assim, é de responsabilidade da Concessionária cumprir a temporalidade da restauração prescrita no PER e com os parâmetros de qualidade nele definidos.

Segundo a argumentação da Concessionária, já em 2007, o pavimento necessitava de restauração, embora esta constasse na meta de outros anos.



Deve-se ressaltar que o parâmetro IGG (Índice de Gravidade Global) não faz distinção entre a época anterior e posterior a restauração em relação ao pavimento.

Se a Concessionária não desenvolveu atividades para mantê-lo nos índices exigidos nas rodovias até a época própria da restauração, e, assim, se tornou necessária sua antecipação, deve arcar com os custos.

É pelo descumprimento de manutenção do índice IGG que a Concessionária foi notificada em 2004 (7º ano da concessão), conforme verifica-se no Parecer Técnico nº 01/2007, emitido pelo Instituto Tecnológico do Paraná (fls. 06 a 21 do protocolo 9.853.876-1/2008).

Quanto à afirmação da concessionária de que os serviços de conservação, conforme prescrito no PER, não seriam capazes de garantir a recuperação das condições superficiais e estruturais do sistema, tem-se que tais argumentos foram rechaçados por parecer do Poder Concedente.

O Parecer Técnico nº 01/2007 do TECPAR (protocolo nº 9.893.876-1/2008 - fls. 06/21), em que se relaciona a existência de notificações contra a RODONORTE em 2004 demonstra que a condição de superfície dos pavimentos, com índice de IGG igual ou menor a 40, pode ser atingido com serviços de conservação.

Este afasta a interpretação da concessionária de que o índice IGG só poderia ser cumprido com serviços de restauração, afirmando às fls. 12 que

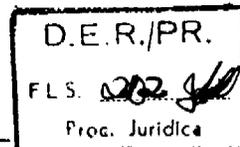
“é possível atingir os parâmetros determinados para uma avaliação apenas objetiva da superfície, apenas utilizando a conservação do pavimento.”

Ademais, nos processos referentes aos pedidos de antecipação das obras de restauração, a Superintendência respondeu que os pedidos seriam analisados pelo Diretor Geral do DER/PR e, enquanto não fosse aprovada sua execução, não seria considerado investimento, com a autarquia considerando-os como serviços e obras realizados como conservação.

O significado mais importante da advertência é que, sem autorização do Diretor Geral do DER, autoridade que seria competente para deferimento do pedido, a fiscalização não iria considerar a restauração como investimento.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES



Com base em todas estas afirmações, a DOP/CCP analisou o assunto, conforme Informação nº 1029/2007, afirmando que:

“1 – Há o entendimento de que o DER não deve aceitar antecipação de obras no cronograma de investimentos, função do reflexo em incremento na tarifa de pedágio.

2 – Portanto o segmento em tela deve ser Restaurado (Investimento) na sua programação vigente (a partir de 2009), devendo contudo ser mantido (Conservação) dentro dos parâmetros exigidos para trecho ainda não restaurado (PER – Programa de Exploração, item 1.1 – Padrões Técnicos).”

Por outro lado, o argumento da concessionária inserido no protocolado sob nº 9.773.109-8/2007, de que lhe coube a obrigação de apresentar novo plano de obras, desconsiderando a priorização técnica dos segmentos, em virtude da ação judicial nº 2006.70.09.000493-4/PR promovida pelo Ministério Público Federal para condenar a Concessionária a executar obras e reconduzir o trecho Mauá da Serra, Tibagi e Imbaú, Rodovia que liga Curitiba a Londrina, em face da má conservação desta, ao parâmetro de qualidade superficial do pavimento IGG igual ou inferior a 40, não justifica pedido de antecipação de restauração.

Na decisão de deferimento de antecipação da tutela o MM. Juiz apenas determinou que a Concessionária desse início as obras para atingimento do índice de pavimento previamente ajustado no contrato de concessão (cópia em anexo, de decisão de 22 de março de 2006).

Instado a manifestar-se sobre a forma de atingir o índice, no julgamento dos embargos de declaração o MM. Juiz manifestou-se da seguinte forma:

“relativamente à forma de execução, que, segundo a embargante, não foi objeto de apreciação judicial, mais uma vez, razão assiste ao Parquet Federal, pois a avaliação das condições de operacionalização e implementação das obras competem à concessionária, que tem conhecimento dos elementos técnicos e humanos de que dispõe”
(cópia em anexo, de decisão publicada em 04/05/2006).



Na decisão do Agravo de Instrumento interposto pela Concessionária, a 4ª Quarta Turma do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, manteve a antecipação da tutela e, ao fundamentar a decisão, reconheceu que o IGG é um índice a ser mantido ao longo de todo o período da concessão e que independe da programação do contrato (cópia em anexo, publicada em 29/11/2006).

Na audiência realizada no dia 07/05/2008, para suspender a incidência da multa diária pelo descumprimento da liminar, fixada para incidir a partir de 14/05/2008, a Concessionária firmou acordo para atingir o índice do IGG igual ou inferior a 40, em todo o seu lote de concessão (o que logicamente inclui os segmentos ora em discussão), no prazo que indicou ao *Parquet* (vide cópia anexa). Ficou claro no acordo que o mesmo *“não cuida, de forma alguma, da maneira pela qual a ré atingirá este objetivo, ou seja, se o fará a partir de conservação ou restauração”* (cópia em anexo, de Termo de Audiência de 07/05/2008).

Ainda, na audiência datada de 15/07/2009 a Concessionária firmou acordo para sempre manter o IGG igual ou inferior a 40 (cópia em anexo, de Termo de Audiência).

Assim, as decisões na ação judicial não obrigaram a Concessionária a antecipar a restauração. A opção de realizá-la é exclusivamente da Concessionária.

Ademais, a justificativa da concessionária não foi tecnicamente aceita pelo DER/PR, que entendeu não ser o serviço de restauração a única intervenção sobre o pavimento possível para manter os parâmetros de qualidade das Rodovias Principais.

Ora, importante o destaque de que, no caso de acréscimo de custos, para o reequilíbrio econômico-financeiro, devem se enquadrar nas hipóteses previstas na lei e no contrato. E estas modificações passam pelo crivo do Diretor-Geral do DER/PR para a aprovação ou não.

No atendimento a esta norma a fiscalização também atua assegurando o cumprimento de outras normas correlatas, para garantir o cumprimento dos objetivos e metas da concessão que é o cumprimento integral do Programa de Exploração do Lote (cláusula VIII do contrato)⁶, conforme previsto na

⁶ CLÁUSULA VIII



cláusula LXV item 4 do contrato⁷, bem como o serviço adequado, que pressupõe a modicidade das tarifas.

Ora, se a concessionária se comprometeu com a Administração que executaria uma obra em determinado tempo, por determinado valor, deve cumpri-lo. Somente diante de situações extraordinárias e imprevisíveis, instruída em processo administrativo, caberia a concessionária pleitear a revisão do cronograma e do contrato.

As antecipações, por não decorrerem de fatos imprevistos, ao contrário, por serem decorrentes de programação de obras assumida formalmente pela concessionária, não se qualificam em nenhuma hipótese legal, nem contratual⁸, para a imposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Dos Objetivos e Metas da Concessão

1. Os objetivos e metas da concessão são os previstos nos Editais de Concorrência que deram origem a este CONTRATO e devem ser alcançados, sem prejuízo de disposições específicas, mediante o integral cumprimento do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE.
2. No PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE estão definidas as obras e os serviços a serem executados pela CONCESSIONÁRIA durante o prazo da concessão.

⁷ CLÁUSULA LXV

Da Fiscalização da Concessão

(...)

4. A fiscalização da concessão será exercida pelo DER, com o objetivo de assegurar o cumprimento dos encargos previstos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, especialmente os que se referem à execução das obras e serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação e ampliação das rodovias principais e de recuperação, manutenção e conservação dos trechos rodoviários de acesso que compõem o LOTE.

⁸ CLÁUSULA XX

Da Revisão da Tarifa Básica

1. Qualquer alteração nos encargos da CONCESSIONÁRIA importará na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deste CONTRATO.
2. O CONTRATO será revisto para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da CONCESSIONÁRIA e a receita da concessão, com a finalidade de manter seu inicial equilíbrio econômico-financeiro inicial.
3. Para os efeitos previstos nos itens anteriores, a revisão dar-se-á nos seguintes casos:
 - a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que, forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação da PROPOSTA COMERCIAL, de comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, para mais ou para menos, conforme o caso;
 - b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DO LOTE, para mais ou para menos, conforme o caso;



Para bem elucidar o entendimento acerca das limitações ao direito ao reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, MELO, lembra o seguinte acerca do risco do empreendimento pelo particular concessionário:

"Cumpre esclarecer que a garantia econômica do concessionário na concessão de serviço público não é, contudo, uma proteção total que lhe dá o concedente contra qualquer espécie de insucesso econômico ou diminuição de suas perspectivas de lucro.

Com efeito, uma vez que o concessionário exerce um serviço estatal, mas por sua conta, risco e perigos, é natural que, à moda de qualquer empreendimento comercial ou industrial, se sujeite a certa álea, a certo risco. Pode, portanto, ser, como outro empreendedor, integralmente bem-sucedido, parcialmente bem-sucedido ou mal sucedido em suas expectativas legítimas de sucesso econômico.

(...)

- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo dos custos da **CONCESSIONÁRIA**;
- d) sempre que a **CONCESSIONÁRIA** promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o valor da verba indenizatória prevista não seja atingido ou seja ultrapassado;
- e) sempre que a **CONCESSIONÁRIA** promover a rescisão dos contratos de obras e serviços de engenharia vigentes à data da transferência do controle das rodovias, nos termos da Cláusula LXXIII, desde que o valor da verba indenizatória prevista não seja atingido ou seja ultrapassado;
- f) sempre que houver alteração unilateral deste **CONTRATO**, que comprovadamente altere os encargos da **CONCESSIONÁRIA**, para mais ou para menos, conforme o caso;
- g) quando a **CONCESSIONÁRIA** auferir receita alternativa complementar ou acessória à concessão, nas condições estabelecidas neste **CONTRATO**;
- h) sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados na formação da PROPOSTA COMERCIAL, desde que imprevisíveis e não atendidas ou cobertos pelos reajustes tarifários previstos neste **CONTRATO**, para mais ou para menos, conforme o caso, observados os preceitos legais pertinentes.



Os riscos que o concessionário deve suportar sozinho abrangem, além dos prejuízos que lhe resultem por atuar canhestamente, ineficiência ou imperícia, aqueles outros derivados de eventual estimativa inexata quanto à captação ou manutenção da clientela de possíveis usuários, bem como, no caso de fontes alternativas de receita, os que advenham de uma frustrada expectativa no que concerne aos proveitos extraíveis de tais negócios. ...”

(CELSO ANTÔNIO BANDEIRA DE MELO, *in Curso de direito administrativo*, Ed. Malheiros, 15ª edição; p. 676 e 680.)

A abrangência desta responsabilidade junto ao empreendimento esta confirmada expressamente no contrato, em consonância com o art. 2º da Lei nº 8.987/95, junto à CLÁUSULA XII, que ao tratar da assunção de Riscos estabelece:

“A CONCESSIONÁRIA assumirá, em decorrência deste contrato, integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, exceto nos casos em que do contrário resulte.”

Assim, nada obstante as regras de revisão dos contratos administrativos, prescritas no art. 65 da Lei nº 8.666/93, a revisão não se impõe de forma irrestrita, mas sim mediante subsunção do fato superveniente, imprevisível e agravador da condição do particular, de forma retardadora ou impeditiva da execução do ajustado (aliena “d”, II, do art. 65 da Lei de Licitações), às hipóteses previstas e mediante o afastamento das responsabilidades do concessionário.

Vejamos o que leciona Marçal Justen Filho:

“Motivos que não justificam o reequilíbrio econômico-financeiro:

*Uma vez verificado o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro, o particular deve provocar a Administração para adoção das providências adequadas. Inexiste discricionariedade. **A Administração pode recusar o restabelecimento da***



equação apenas mediante invocação da ausência dos pressupostos necessários. Poderá invocar:

(...)

- **culpa do contratado pela majoração dos seus encargos (o que inclui a previsibilidade da ocorrência do evento).**

(JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários a Lei de Licitações e Contratos Administrativos. São Paulo: Ed. Dialética. 2008. p. 719.)

Santos:

Da mesma forma leciona José Anacleto Abduch

“Se o Concessionário foi imprevidente e desconsiderou a possibilidade de tal risco, não lhe assiste o direito a partilhar o prejuízo com o grupo social mediante indenização por parte do Poder Público.”

(ANACLETO ABDUCH SANTOS, José. Contratos de Concessão de Serviços Públicos. Curitiba: Ed. Juruá. 2007. p. 158.)

Analisando a doutrina especializada e a regra contratual, relativamente aos fatos e argumentos trazidos pela concessionária, apreende-se que a concessionária aceitou o encargo de cumprir o índice IGG ao longo de toda a concessão, bem como de executar os serviços de restauração, no valor e cronograma previstos no contrato, com alterações no Termo Aditivo 033/2002 - que inclusive implicaram o aumento dos quantitativos e valores de investimentos para estes serviços.

Se, no curso da execução do contrato, para atingir o índice IGG exigido no contrato, a concessionária observou que deveria alterar seu cronograma de obras e serviços, seja de restauração, seja de conservação, trata-se de àlea ordinária de sua atividade.

Assim, não há nos fatos e argumentos os elementos ensejadores do dever de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato pelo Poder Concedente, uma vez que se o Concessionário foi imprevidente e desconsiderou a possibilidade de tal risco, não lhe assiste o direito a partilhar o prejuízo com o grupo social.



Por tudo isto há inadequação temporal e econômico-financeira dos projetos apresentados com antecipação dos programas de execução, razão da conclusão pela sugestão de indeferimento do pedido de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro quanto a esses eventos.

03 – Quanto aos projetos de implantação de novos acostamentos.

A partir de 14 de julho de 2004, a concessionária passou a apresentar seus projetos de restauração de trechos da BR 376 sem a inclusão do serviço de restauração sobre os acostamentos da rodovia.

Entre os processos analisados para elaboração deste parecer, citados no preâmbulo estão projetos de vários segmentos da BR 376, compreendidos entre o km 235,000 e o km 475,000.

Concomitantemente, nos mesmos segmentos a serem restaurados, a concessionária passou a apresentar projetos autônomos para esses serviços, denominando-os de “novos acostamentos”, classificados como obra de melhoria e ampliação de capacidade.

A Concessionária solicitou que, uma vez aprovado o projeto, o investimento seja lançado na conta “Trabalhos ao Longo da Concessão – obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade” conforme previsto no item “1.4.3. Novos Acostamentos” do PER, anexando o orçamento respectivo.

Após análises iniciais, os projetos foram devolvidos à Concessionária pelos seguintes motivos:

- sob o ponto de vista temporal: ausência da previsão de “novos acostamentos” para o ano em que foi apresentado e para os 24 anos de concessão;
- sob o ponto econômico-financeiro: impossibilidade de lançar o investimento solicitado em obras de melhoria e ampliação de capacidade, visto que somente havia previsão no valor de R\$ 5.858,99 (x1000) a ser lançado na conta “Restauração de Rodovias Principais”;



- sob o ponto de vista técnico: que a solução estrutural e funcional não estava em conformidade com as necessidades e aos dados levantados em campo, diante da existência de pavimento dos acostamentos neste trecho;

A superintendência também citou outras regras previstas no contrato e PER acerca da realização destes serviços de restauração, que deve abranger o pavimento e todos os equipamentos rodoviários e toda a área da rodovia objeto de restauração (o que inclui acostamentos e 3ª faixas). Bem como a superintendência citou que a forma de fiscalização acerca do cumprimento deste serviço é por resultado, que é independente dos quantitativos aplicados para cada item do serviço.

A partir destas primeiras manifestações técnicas do Poder Concedente, a concessionária RODONORTE passou a afirmar que:

"... observamos que no trecho em questão não se verifica a existência de acostamentos para serem restaurados ou recompostos, mas apenas uma faixa de segurança de aproximadamente 0,50m. Portanto, a adequação destes acostamentos não se enquadra no item 1.3.1, capítulo II do PER... que os investimentos em questão se enquadram no item 1.4.3, capítulo II do PER..., conforme nova redação do aditivo 033/2002,..."

Vale dizer, a concessionária afirmou se tratarem de serviços de investimento que se enquadrariam no TA/2002 como "novos acostamentos".

Após a afirmação da Superintendência e reconhecimento pela concessionária de que a implantação de novos acostamentos não está prevista no Quadro 4 da Proposta Comercial, a concessionária sustentou que eles devem ser realizados e o respectivo encargo incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, tendo em vista a obra ter vital importância para a segurança dos usuários.

Contudo, tanto as consultorias locais, a Superintendência Regional Campos Gerais, quanto à DOP/CCP, concluíram em sentido contrário, afirmando e juntando documentos comprobatórios da existência dos acostamentos e da obrigação de recompô-los nos serviços de restauração.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR.
F.L.S. 220
Proc. Jurídica

No protocolado nº 8.134.204-0/2004 (anexo 8.199.284-3/2004; 8.199.285-1/2004; 8.199.283-5/2004; 8.134.207-5/2004), a consultoria ESTEIO ratifica parecer anterior, afirmando:

“... há o acostamento, inclusive com base e sub base, necessitando somente a sua restauração, que em nossa avaliação se enquadra em “alargamento de acostamento”, portanto inserido na restauração e com valor global.

A concessionária em sua carta PR 04/2811 alega a não existência de acostamentos neste segmento, mas somente uma faixa de segurança de 0,50m. Já no projeto de restauração (volume 01 – relatório de projeto) em objetivo do projeto, admite a existência de largura de 1,50m.

Pelos levantamentos de campo observou-se a existência de base e sub-base para a execução de acostamentos em largura aproximadamente 2,20m.”

Pelo protocolado nº 8.134.205-9/2004 (conexo nº 8.134.206-7/2004), por meio do ofício nº 541/2004-C.C.P. – Campos Gerais, esta Superintendência ainda afirmou:

“Vale salientar que a fiscalização representada pelo gerente do lote e dois engenheiros da consultora local, acompanhado de dois engenheiros da Concessionária todos com longa experiência neste tipo de obra, foram a campo constatar as condições de geometria (relacionada às larguras) da pista de rolamento e dos acostamentos existentes, como também verificar as condições técnicas relacionadas à existência de sub-base, base e ainda, revestimentos betuminoso em bom estado oferecendo condições de serem restaurados e recompostos.

Outro dado relevante, vale registrar que no mesmo dia, verificamos que a concessionária havia iniciado os serviços de restauração no segmento 453,00 ao 456,90 da BR 376, executando serviços nos acostamentos, aonde (sic) constatamos a **demolição do pavimento** numa faixa representativa do acostamento existente



constituído de sub-base e da base de solo cimento, revestimento betuminoso, o qual identificamos que a largura e a espessura são suficientes para receber a restauração ou recomposição do referido pavimento. Quando questionado pela fiscalização, com relação a demolição e a substituição do pavimento existente pela seção tipo de Projeto, a Concessionária passou adotar no campo procedimento executivo, aproveitando toda a estrutura do pavimento existente nos acostamentos, bem como restaurando ou recompondo-o."

Também, a Superintendência Regional, por diversas vezes, afirmou nos protocolados que o DNER ao implementar a rodovia BR 376 construiu os pavimentos das faixas de rolamento e de seus acostamentos, estabelecendo aí as suas condições originais.

No protocolo nº 8.470.069-0/2005 (conexos 8.556.398-0/2005 e 8.470.073-8/2005), a TECPAR, por meio do ofício 063/2008, fls. 20/25, ratificou o entendimento da SRCC juntando ainda fotos do trecho sob as quais afirma: "*pode-se observar a existência dos acostamentos*" e informando que os projetos estão em desacordo com a ordem de serviço 003/2002 – DG.

A DOP/CCPR emitiu a Informação nº 786/2007 no 9.597.602-6/2007, fls. 15/41 afirmando que, em que pese a concessionária se basear em redação do item 1.4.3. – novos acostamentos, constantes do TA/2002:

"... não há no referido Programa indicação "aberta" de seu correspondente valor de Investimento (Quadro 4 – Cronograma de Investimentos)."
(...)

O DER considera as intervenções nos acostamentos como inseridos na etapa de Restauração de Rodovia Principal, tendo por conseguinte, já previstos e inseridos nesta rubrica os recursos necessário à intervenção neste momento.
(...)

A concessionária, no segmento da BR 376, entre Arapongas e Caetano, desde 2004 (ano 07) vem intervindo no pavimento e nos acostamentos. A



fiscalização do DER não tem reconhecido tais intervenções como Restauração plena (não aceite dos projetos), nos segmentos onde a questão dos acostamentos está presente.

A informação analisa protocolos anteriores e a Proposta Metodologia de Execução da própria concessionária, destacando não ter havido qualquer menção a ausência de acostamento no trecho em discussão. Ao contrário, *“previu intervenções nos acostamentos do trecho em tela, nas etapas de Recuperação inicial e Restauração”*.

A mesma informação da DOP/CCP questiona não ser lógica a interpretação da concessionária de que o TA 2002 teria previstos novos investimentos no local, porque tal verba não consta no Programa de Exploração do Lote.

A DOP/CCP cita ainda informações históricas da rodovia arquivadas no DNIT, para afirmar a existência dos acostamentos.

Cabe destacar ainda que o Consórcio ESTEIO/CAL elaborou rico relatório fotográfico referente às obras de restauração do ano 07, segmentos Km 453,00 ao km 456,90 e km 462,80 ao km 476,60, inseridos no protocolo nº 8.203.346-7/2004, cujas cópias foram anexadas ao processo nº 8.134.207-5/2004.

Entre o km 453,00 e Km. 456,90 constam fotos (fls. 14 do protocolo 8.134.206/2004), no qual se comprova a existência de base de solo cimento do acostamento.

Nestes relatórios fotográficos, restaram demonstradas pelas fotos, visualmente, as camadas vegetais que cobriam a base e sub-base existentes nos acostamentos dos trechos analisados, vez que estas passaram a restar evidenciadas após limpeza do acostamento. Bem como, pelas fotos deste relatório, restaram demonstradas a reconstituição dos acostamentos com chamadas “base de Brita Graduada Simples e capa”.

Tudo isto de forma a comprovar a existência dos acostamentos.

Por fim, diante de uma solicitação decorrente do Ofício nº 44/2009 PJCR – DER/PR, inserido no protocolo nº 07.739.611/0/2009, foi requerido ao DNIT a apresentação do projeto de engenharia, anterior ao ano 1996



da BR 376, compreendido entre o km 244+000 ao 476+600, para parecer conclusivo acerca da restauração e acostamentos existentes em referido trecho.

O DNIT encaminhou Projeto de Engenharia para restauração da BR 376 realizado em 1978, Lote de Construção 1 e 2 do trecho Ortigueira – Apucarana. A DOP/CCPR analisou-os e, pela Informação nº 846/2011, asseverou que:

*“Portanto, em atenção ao requerido pela PJ/CR, conclui-se, salvo melhor avaliação que confirme o contrário, que **os acostamentos sempre existiram na BR 376** (considerando nesta posição, naturalmente, todas as camadas de sua estrutura, em consonância, inclusive, ao indicado no PER, quando prevê (neste expediente citado) “... aplicação de novas camadas granulares” ou “... esteja deteriorado a ponto de necessitar reconformação”. Ademais **a própria execução de serviços de Restauração, como informado pelo Ente Federal, dado o porte da rodovia em tela (já à época), faria supor intervenção também nos acostamentos e/ou previsão de construção de novos (na restauração), onde os mesmos não existissem ou mais provavelmente onde seu estado estivesse muito degradado afim de impor sua reconstrução (Até para garantir uma largura suficiente – no caso, à época, variando de 2,00m a 2,50 m – conforme indicado no Projeto apresentado).**”*

De toda a sorte, essa CCPR põem-se a disposição para demais esclarecimentos/informações que se fizerem necessárias à discussão do assunto, visando solução nos termos e parâmetros contratuais, que garantam a correção na sua gestão.” (Grifos nossos)

Ainda, após a informação acima, a DOP/CCPR tramitou a esse Núcleo Jurídico o Memorando nº 069/2011 e seu anexo de “Relatório Final – Revisão de Quantitativos / Consórcio Cógito-Engefoto”, em que afirma:

*“... **estes dados vem corroborar a posição já firmada por essa CCPR, da existência dos acostamentos na BR 376, no início da concessão e da previsão de intervenções sobre os mesmos nas**”*



fases de Recuperação Inicial e Restauração, para adequá-los aos parâmetros exigidos no PER - Programa de Exploração do Lote 5 (item 1.1.4.5 – Acostamentos). Esta posição baseia-se no fato da previsão de intervenção nos acostamentos da malha concedida (Nov/97), somente nas fases de Recuperação Inicial e Restauração, ou seja, não há no Programa original (1997), previsão de implantação de novos acostamentos no Lote 5 (como obra de melhoria e ampliação de capacidade). (Grifos nossos)

Nos processos podem ser constatados relatórios com fotos e/ou croquis e/ou informações que demonstram a existência de acostamento nos locais onde a Concessionária apresenta projeto de “novos acostamentos”.

De um lado tem-se a alegação da concessionária de que não constata a existência de acostamentos nos trechos da BR 376 em discussão. Bem como a alegação de que se trataria de novos acostamentos, na forma prescrita no item 1.4.3, capítulo II do PER, conforme nova redação do aditivo 033/2002.

De outro lado, existem manifestações técnicas da consultora local ESTEIO, da consultora local TECPAR, da Superintendência Regional dos Campos Gerais e da DOP/CCPR do DER/PR, que afirmam a existência dos acostamentos nos trechos da BR 376 em discussão (ou seja, que as condições eram de existência destes acostamentos – item 1.3.1 do PER).

Ainda, em alguns trechos, houve a verificação do gerente de obras e serviços do Lote 5 (como no caso do ofício nº 541/2004-C.C.P. – Campos Gerais), de que, após questionamento do mesmo sobre a demolição e substituição do pavimento, a Concessionária passou adotar no campo procedimento executivo, aproveitando toda a estrutura do pavimento existente nos acostamentos, bem como restaurando ou recompondo-o. Diante desta prova, demonstra-se a insubsistência dos projetos executivos apresentados pela Concessionária, que não consideraram a existência de qualquer acostamento no local, conforme reiteradamente impugnado pela fiscalização do DER/PR, sendo também reforçadas as robustas demonstrações acerca da existência dos acostamentos nos trechos em análise.

Desta forma, as alegações trazidas pela concessionária RODONORTE para pleitear o recebimento dos serviços de restauração de



acostamento como investimento, para que seja lançado na conta “trabalhos ao longo da concessão – obras de melhoria e ampliação de capacidade”, não devem prosperar.

Não restou comprovada a alegação da concessionária de inexistência dos acostamentos nos trechos em discussão, sendo estas afastadas pela Administração mediante robusta prova em contrário.

Importante pontuar que não reside divergência quanto à exigência de serviços de restauração também sobre os acostamentos (questão de direito) e que esta regra já fazia parte do Edital de Licitação.

Com efeito, não se debate aqui a aplicação da regra referente aos serviços de restauração, prescrita no item 1.3 e no item 1.3.1 do PER (Programa de Exploração do Lote) e de sua incidência também sobre os acostamentos da rodovia, *in verbis*:

“1.3. RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS
Defini-se por Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS o conjunto de todas as intervenções físicas que a Concessionária deverá realizar para reconduzir os sistemas existentes às suas condições originais, aprimorando-se quando cabível.
(...)”

1.3.1. Pavimento

A restauração geral do pavimento compreenderá, fundamentalmente:

(...)

- a restauração ou a recomposição dos acostamentos existentes;”

A divergência evidenciada nestes protocolados se refere à existência ou não dos acostamentos nos trechos da BR 376 em discussão (questão de fato), para incidência da regra do PER pela qual, na restauração, a concessionária deve restaurar e recompor o acostamento existente (item 1.3.1) às suas condições originais (item 1.3).

Nos protocolados, foi cabalmente demonstrada a existência dos acostamentos.



Restou evidenciado que no programa original licitado não há previsão de novos acostamentos nos trechos citados nos protocolos analisados, o que seria obrigatório para a esta classe de Rodovia. E os Projetos de restauração do DNIT, que previam serviços nos acostamentos, justificam a inexistência de previsão de construção de acostamentos no PER original anexo ao Edital.

Na Proposta de Metodologia de Execução apresentada pela Concessionária na Licitação não houve qualquer menção à falta de acostamento na BR 376 e conforme observa o corpo técnico do DER, ao contrário, *"previu intervenções nos acostamentos do trecho em tela, nas etapas de Recuperação inicial e Restauração"*.

Portanto, pode-se concluir que a proposta comercial original, quando estabelecia valor para restauração já constava a restauração e recomposição de acostamentos do Lote, inclusive dos trechos destes processos.

Além disso, no Aditivo firmado em 2002, firmado para reequilibrar o contrato, houve aumento dos quantitativos de serviços e inclusão de serviços novos.

A restauração do pavimento, conforme consta no PER do Edital de Licitação compreendia:

1.3.1. Pavimento

A Restauração geral do Pavimento compreenderá, fundamentalmente:

- *a execução prévia de todos os reparos locais necessários às obras de reforço do pavimento existente, complementarmente ao tratamento já iniciado na etapa de Recuperação Inicial;*
- *a aplicação de reforço ao pavimento existente;*
- *a eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração e/ou condições estruturais tornem contra-indicada a aplicação de reforço ao pavimento existente;*
- *a eventual aplicação de processo de reciclagem, quando justificável técnica e economicamente;*
- *a restauração ou a recomposição dos acostamentos.*



No quadro 3b são elencados os quantitativos dos vários serviços necessários para a restauração e estes são gerais para todo o lote.

Neste quadro apresentado com a Proposta Comercial consta os serviços necessários à restauração que foram divididos nos seguintes itens: 1.1.1 - Projetos; - 1.1.2 Tratamento Ambiental; - 1.1.3 Pavimento; 1.1.4 - Canteiro Central e Faixa de Domínio; 1.1.5 - Obras de Arte Especiais; Dispositivos de Proteção e Segurança; 1.1.7 - Sinalização; 1.1.8 - Terraplenos e Estruturas de Contenção; 1.1.9 - Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes; 1.1.10 - Iluminação e Instalações Elétricas; 1.1.11 - Acessos, Trevos, Entroncamentos e Retornos.

Em cada item existem vários subitens com quantitativos de serviços para sua execução. No item PAVIMENTO consta como subitem "1.1.3.1 – Restauração do Pavimento e Acostamentos" com 7.393.000,00 de metros quadrados, ao preço unitário de R\$9,40 (nove reais e quarenta centavos) totalizando o valor de R\$ 69.494.200,00.

O valor total da restauração era de R\$146.169.558,42 (cento e quarenta e seis milhões, cento e sessenta e nove mil, quinhentos e cinquenta e oito reais e quarenta e dois centavos).

No aditivo 033/2002, firmado pelas partes em 15/05/2002, houve alteração do valor total da restauração passando a ser de R\$223.397.930,32 (duzentos e vinte e três milhões, trezentos e noventa e sete mil, novecentos e trinta reais e trinta e dois centavos).

Como pode ser observado no QUADRO 3b – RODOVIAS PRINCIPAIS – INVESTIMENTOS: TRABALHOS AO LONGO DA CONCESSÃO – PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS, anexo ao aditivo 032/2002, a alteração do valor resultou de acréscimo de quantitativos de serviços, principalmente quanto à restauração de pista e acostamentos cuja alteração de quantitativos resultou na alteração do valor total de R\$ 69.494.200,00 (sessenta e nove milhões, quatrocentos e noventa e quatro mil e duzentos reais) para R\$129.892.207,93 (cento e vinte e nove milhões, oitocentos e noventa e dois mil, duzentos e sete reais e noventa e três centavos).

No Termo Aditivo 033/2002 foi incluído na restauração item para o alargamento de terceiras faixas (BR376), passando a ser elencado no quadro 3b como número 1.1.12, estando entre os subitens 1.1.12.1 e 1.1.12.4 os quantitativos necessários, os quais resultam num valor de R\$10.687.879,97 (dez



milhões, seiscentos e oitenta e sete mil, oitocentos e setenta e nove reais e noventa e sete centavos).

Também foi incluído no quadro 3b, no item restauração, elencado como item 1.1.13 "OBRAS EMERGENCIAIS", com valor de R\$ 3.719.780,00 (três milhões, setecentos e dezenove mil, setecentos e oitenta reais).

No quadro 4 – Rodovias Principais – Cronograma Financeiro dos Investimentos, o valor total de investimento em restauração de R\$223.397,93 (R\$x1000) foi distribuído para aplicação entre os anos 1 a 13.

No PER, foi incluída a partir do Termo Aditivo de 2002, a previsão de construção de "novos acostamentos" na BR 376, relacionando os quilômetros, como obra de melhoria e ampliação de capacidade. Contudo, sem a existência do correspondente projeto básico e quantitativos de serviços para as obras.

Também, no quadro 4 (Cronograma Financeiro dos Investimentos), não há previsão de valores para a obra "novos acostamentos".

Assim, conclui-se que não restou demonstrado pela concessionária de que nos quantitativos acrescidos de pista e acostamento não estariam contemplados os serviços sobre os acostamento em discussão. Por este motivo, não houve necessidade de projeto básico e indicação do valor no quadro 4 no item "obras de melhoria e ampliação de capacidade" (questão de fato) - uma das demonstrações necessárias para a administração poder analisar o pedido.

Diante do exposto, pela ausência de comprovação da questão de fato vinculada à justificativa do pedido da concessionária, não há subsunção à previsão de direito para as hipóteses dos eventos ensejadores da alteração do contrato de concessão, conforme Cláusula LXIII:

"CLÁUSULA LXIII

Dos Acréscimos ou Supressões de Obras e Serviços

1. *Eventuais acréscimos ou supressões de obras ou serviços devem ser objeto de ajustes específicos a serem formalizados entre o DER e a CONCESSIONÁRIA.*



2. Os acréscimos e as supressões de obras e serviços referidos nos itens anteriores, e que tenham comprovada repercussão nos custos da CONCESSIONÁRIA, implicarão na revisão do equilíbrio econômico e financeiro deste CONTRATO, conforme nele previsto.

Ora, o concessionário é responsável pela execução do objeto do contrato por sua conta e risco, em consonância com o art. 2º da Lei nº 8.987/95, junto à CLÁUSULA XII, que ao tratar da Assunção de Riscos estabelece:

“A CONCESSIONÁRIA assumirá, em decorrência deste contrato, integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à concessão, exceto nos casos em que do contrário resulte.”

Assim, nada obstante as regras de revisão dos contratos administrativos, esta não se impõe de forma irrestrita, mas sim mediante subsunção do fato superveniente, imprevisível e agravador da condição do particular, de forma retardadora ou impeditiva da execução do ajustado (aliena “d”, II, do art. 65 da Lei de Licitações⁹), às hipóteses previstas e mediante o afastamento das responsabilidades do concessionário.

Filho: *Mutatis mutandis*, veja o que leciona Marçãl Justen

*“Motivos que não justificam o reequilíbrio econômico-financeiro:
Uma vez verificado o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro, o particular deve provocar a*

⁹ “Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

(...)

II - por acordo das partes:

(...)

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de conseqüências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)”



*Administração para adoção das providências adequadas. Inexiste discricionariedade. **A Administração pode recusar o restabelecimento da equação apenas mediante invocação da ausência dos pressupostos necessários.** Poderá invocar:*

- ausência de elevação dos encargos do particular;
- (...)"

(JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários a Lei de Licitações e Contratos Administrativos. São Paulo: Ed. Dialética. 2008. p. 719.)

Segundo a alegação da concessionária, a análise do contrato e da legislação especial (Lei nº 8.666/93 e Lei nº 9.897/95), a alteração contratual que poderia ocorrer na hipótese em discussão seria o acréscimo de encargos ao contrato (concessionário).

Contudo, está cabalmente demonstrado que havia previsão contratual para os serviços de restauração em acostamentos existentes. E a existência dos acostamentos no trecho da BR 376 em discussão foi amplamente demonstrado, conforme prova robustamente produzida pelo Poder Concedente nos protocolados relacionados.

Ainda, não houve demonstração do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Conforme constatado pelo gerente de obras e serviço do lote 5, a concessionária acabou se aproveitando de toda a estrutura do pavimento existente nos acostamentos.

Por isto, aplicam-se o item 1.3 e sub-item 1.3.1 do Programa de Exploração do Lote, sem ressalvas, devendo ser reconhecida a inadequação temporal e econômico-financeira dos projetos de restauração e de novos acostamentos apresentados nos protocolos relacionados no relatório, bem como se opina pela improcedência do pleito da concessionária para que o investimento seja lançado na conta "Trabalhos ao Longo da Concessão – Obras de Melhoria e Ampliação de Capacidade" conforme previsto no item "1.4.3. Novos Acostamentos" do PER, e assim, se opina pela improcedência do pleito da concessionária para que os investimentos sejam considerados em eventual futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.



**04 – Alegada inclusão de custos de implantação
“bairros de ônibus” como novos investimentos:**

Nos protocolados nºs 9.597.602-6/2007 e 9.773.109-8/2007, a Concessionária afirma que, por não haver a previsão desse encargo na Proposta Comercial (tapers para ponto de ônibus), o mesmo deve ser incluído em futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Argumenta que tais *tapers* para ponto de ônibus seriam importantes para segurança dos usuários

Conforme afirmado pelo Instituto de Tecnologia do Paraná – TECPAR, as obras de *tapers* para parada de ônibus, pelo PER, estão inseridas nos serviços de restauração.

Além do item 1.3.1 citado pelo TECPAR nos referidos protocolados (que remete ao item 1.1 e ao cumprimento dos *padrões técnicos*), vê-se o texto do item 1.3.8, que prescreve:

“1.3.8. Marginais, Acessos, Trevos, Entroncamentos e Retornos

Na fase de Restauração das RODOVIAS PRINCIPAIS, serão as seguintes as atividades básicas da Concessionária no que respeita a acessos, trevos, entroncamentos e retornos:

(...)

- melhoria das soluções de canalização, para aqueles dispositivos nos quais não esteja prevista remodelação, a curto ou médio prazo;

(...)

As práticas aqui previstas serão estendidas, igualmente, às áreas de recantos, parados, postos de polícia rodoviária e postos de pesagem existentes no âmbito do Lote nº 1-2-3-4-5-6.”

Nos protocolados nºs 9.597.602-6/2007 e 9.773.109-8/2007, o Consórcio fiscalizador, Esteio-Consuel, nos ofícios 472 e 472/2012, conclui que: **“As baias de ônibus em questão enquadram-se nas obras de RESTAURAÇÃO DAS RODOVIAS PRINCIPAIS, com seu custo aferido por VALOR GLOBAL, observando-se as questões adicionais, estruturais e de segurança especificadas no item 1.1 do PER, Parte II.”**



Esta conclusão foi corroborada pelo Coordenador de Concessões e Pedágios Rodoviários, por meio das Informações nº 1233 e 1234/2012, asseverando que as baias fazem parte do escopo contratual, inclusas no valor global de restauração das rodovias principais, portanto não sendo caracterizadas como novos investimentos.

Assim, os *tapers* de ponto de ônibus estão inseridos nos serviços de restauração, conforme itens 1.1, 1.3.1 e 1.3.8 do PER., razão pela qual não cabe sua consideração como investimento para eventual futuro reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

5 – Projetos e fiscalização do cumprimento do contrato:

Nos termos expostos no conteúdo dos processos ora analisados, não houve aceitação dos projetos de restauração com antecipação de cronograma ou com exclusão dos serviços de restauração sobre acostamentos e *tapers* para parada de ônibus. Houve aprovação do DER/PR apenas quanto aos serviços de restauração na recuperação, reforço e alargamento de obras de arte especiais.

Assim, diante da conclusão das análises destes diversos processos administrativos que discutiram a matéria, opina-se pelo recebimento da restauração realizada, se da mesma resultou o cumprimento de todos os parâmetros e normas do contrato, uma vez que a fiscalização, conforme aditivo 33/2002 é efetuada por controle de resultado, com ênfase na observância das especificações, parâmetros e padrões de qualidade estabelecidas no PER e nas normas técnicas aplicáveis.

6 – Conclusão:

Diante do todo exposto, opina-se:

a) pelo indeferimento do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da antecipação do cronograma de serviços de restauração;

b) pelo indeferimento dos pedidos de aceitação dos projetos individuais de “novos acostamentos” e “baias de ônibus” e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato relativo a estes itens;



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
NÚCLEO JURÍDICO DA ADMINISTRAÇÃO NO DEPARTAMENTO DE
ESTRADAS DE RODAGEM DO PARANÁ (DER/PR)
NÚCLEO CONCESSÕES

D.E.R./PR
FLS. 233
Proe. Jurídica

c) que o DER/PR fiscalize as restaurações do lote em conformidade com as diretrizes contidas neste parecer.

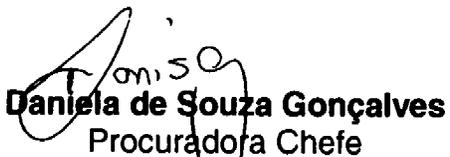
É O PARECER.

Curitiba (PR), 20 de dezembro de 2012.


JOSEANE LUZIA SILVA
Advogada do DER/PR

De acordo, encaminhe-se ao Procurador Geral do Estado:

Em 20/12/2012


Daniela de Souza Gonçalves
Procuradora Chefe

Núcleo Jurídico da Administração no Departamento de Estradas de Rodagem
Núcleo Concessões



**SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM-DER/PR**

**PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO
DO PARANÁ**

**CONCORRÊNCIA PÚBLICA INTERNACIONAL Nº 001/96
EDITAL DE SEGUNDA ETAPA**

ANEXO VIII

ESTRUTURA TARIFÁRIA

LOTE Nº 001



ESTRUTURA TARIFÁRIA

1. INTRODUÇÃO

Este Anexo VIII define as condições e normas que regerão a estrutura tarifária do sistema de pedágio que as futuras Concessionárias deverão implantar para exploração e operação das rodovias componentes dos lotes que integram o PROGRAMA DE CONCESSÃO DE RODOVIAS NO ESTADO DO PARANÁ.

2. MODELO DE TARIFAÇÃO E PEDAGIAMENTO

O sistema de pedágio será do tipo aberto, com praças de pedágio tipo "barreira", nas quais a cobrança será bidirecional, ou seja, os usuários pagarão nos dois sentidos.

As tarifas são definidas neste Anexo VIII, por praça de pedágio, em função do trecho de cobertura geográfica de cada praça e do tipo de rodovia (pista simples ou dupla), com diferenciação por categoria de veículo.

3. VALORES DA TARIFA BÁSICA POR PRAÇA

A tarifa básica corresponde à Categoria 1, que é atribuída aos veículos com 2 (dois) eixos e rodagem traseira simples (veículos leves de passeio).

Considerando o modelo de tarifação adotado, bem como a localização prevista para as Praças de Pedágio do Lote nº 1 (conforme definido no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO - PER), foram definidos os valores da tarifa básica inicial em cada praça, os quais são apresentados no quadro a seguir

Tarifas Básicas Iniciais por Praça de Pedágio

(Data-Base: Janeiro/1997)

Rodovia	Praça	Tarifa Básica Ano 1 (R\$)	Tarifa Básica Ano n (*) (R\$)
BR-369	1.1. Andaraí - Cambará	2,90	-
BR-369	1.2. Cornélio Procópio - Jataizinho	3,40	3,80
PR-323	1.3. Sertãozinho - Divisa PR/SP	2,60	-

(*) ano de conclusão das obras/entrega ao tráfego, para os casos em que há previsão de duplicação

A tarifa básica inicial correspondente ao Ano n, definida para o trecho do Lote nº 1 a ser duplicado, somente poderá ser aplicada na Praça de Pedágio 1.2, quando o segmento da BR-369, entre o Contorno de Ibiporã e o acesso a Congonhas, em Cornélio Procópio, estiver com sua duplicação totalmente concluída e em perfeitas condições de tráfego, conforme cronograma do PER.

4. CATEGORIAS DE VEÍCULOS

A tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada de cada usuário será o resultado do produto da tarifa básica de cada praça pelo fator multiplicador da tarifa correspondente a cada categoria de veículo, conforme estabelecido no quadro a seguir, que classifica os veículos pelo tipo, número de eixos e rodagem.

Classificação dos Veículos

Categoria	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Rodagem (1)	Multiplicador da Tarifa
1	automóvel, caminhonete, furgão	2	simples	1,00
2	caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	dupla	2,00
3	automóvel com semi-reboque e caminhonete com semi-reboque	3	simples	3,00
4	caminhão, caminhão trator, caminhão trator com semi-reboque e ônibus	3	dupla	3,00
5	automóvel com reboque e caminhonete com reboque	4	simples	4,00
6	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	dupla	4,00
7	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	dupla	5,00
8	caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6(2)	dupla	6,00
9	motocicleta, motoneta e bicicleta a motor	2	simples	0,50

Notas:

- (1) A rodagem traseira de pneus do tipo "single" ou "supersingle" e equivalente a dupla, para efeito da estrutura tarifária aqui definida.
- (2) Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, os que transportam carga perigosa e os denominados "veículos especiais" que transportam cargas superpesadas e indivisíveis, as Concessionárias cobrarão tarifa equivalente a Categoria 8 (oito), acrescida do valor da tarifa dos veículos da Categoria 1 (um), multiplicada pelo número de eixos que excederem a 6 (seis).



5. ISENÇÕES

Terão trânsito livre no sistema rodoviário e ficam, portanto, isentos do pagamento de pedágio, os seguintes veículos:

- de propriedade da Polícia Militar Rodoviária;
- de atendimento público de emergência, tais como do Corpo de Bombeiros e ambulâncias, quando em serviço;
- das forças militares, quando em instrução ou manobra;
- oficiais, desde que credenciados em conjunto, pelo Contratante e pelas Concessionárias.

Será vedado ao DER estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários, exceto se no cumprimento de lei que especifique as fontes de recursos para ressarcimento das Concessionárias.

Cada Concessionária, a seu único critério e por sua conta e risco, poderá conceder isenções e descontos tarifários, bem como realizar promoções tarifárias de caráter sazonal, sem que isso, todavia, possa gerar qualquer direito à solicitação de compensação nos valores das tarifas.

6. VALIDADE E ATUALIZAÇÃO TARIFÁRIA

O valor da tarifa básica de cada praça será reajustado anualmente, contando-se a periodicidade do reajuste a partir da data-base inicial de referência, sem prejuízo da possibilidade de redução desse prazo, nos termos do disposto no caput e no § 5º do Artigo 28, e no § 1º do Artigo 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1.995.

As tarifas básicas iniciais definidas no item 3 deste Anexo VIII são válidas a partir de 01 de janeiro de 1997, considerada a data-base inicial de referência para efeito de reajuste

As tarifas básicas serão reajustadas de acordo com a fórmula a seguir:

$$TB_r = TB \times \left\{ \left[0,10 \left(\frac{IT_i - IT_o}{IT_o} \right) + 0,20 \left(\frac{IP_i - IP_o}{IP_o} \right) + 0,20 \left(\frac{IOAE_i - IOAE_o}{IOAE_o} \right) + 0,10 \left(\frac{INCC_i - INCC_o}{INCC_o} \right) + 0,30 \left(\frac{ICI - ICo}{ICo} \right) + 0,10 \left(\frac{IGP-M_i - IGP-M_o}{IGP-M_o} \right) \right] + 1 \right\}$$



onde:

- TBR** - é o valor da Tarifa Básica reajustada;
- TB** - é o valor da Tarifa Básica de Pedágio referente à data base de referência da Proposta Comercial, ou seja, Janeiro de 1997;
- ITo** - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);
- ITi** - é o Índice de Terraplenagem para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 38);
- IPo** - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);
- IPi** - é o Índice de Pavimentação para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 37);
- IOAEo** - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);
- IOAEi** - é o Índice de Obras-de-Arte Especiais para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 36);
- INCCo** - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6)
- INCCi** - é o Índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao segundo mês anterior ao da data do reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 6).



- ICo - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);
- ICi - é o Índice de Serviços de Consultoria para Obras Rodoviárias, relativo ao segundo mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 39);
- IGP-Mo - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de referência, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 7);
- IGP-Mi - é o Índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao segundo mês anterior ao da data-base de reajuste, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV (coluna 7)
- 0.10 ; 0.20 ; 0.20 ; 0.10 ; 0.30 e 0.10 - parâmetros cuja soma é igual a 1 (um).

Poderão ocorrer revisões extraordinárias, anuais ou a qualquer momento, por iniciativa do DER ou por solicitação da Concessionária, com base em análise do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de acordo com os procedimentos explicitados no Edital e seus anexos.

Os cálculos dos valores reajustados das **tarifas básicas** serão elaborados pela Concessionária, em conformidade com a metodologia aqui especificada, e apresentados a Fiscalização do DER, para verificação de consistência e posterior homologação

7. ARREDONDAMENTOS PARA COBRANÇA

Para manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, o valor da **tarifa básica** resultante dos cálculos de reajuste e/ou revisão poderá ser arredondado, de acordo com critério a ser estabelecido de comum acordo entre o DER e a Concessionária.



Para fins de aplicação de reajustamentos e revisões devem ser sempre considerados os valores iniciais, não arredondados; todavia, na hipótese do arredondamento, as diferenças poderão ser compensadas, pelos seguintes procedimentos:

- a) compensação entre os valores das tarifas das diferentes categorias, objetivando sempre o arredondamento mais adequado (para mais ou para menos);
- b) compensação entre os valores das tarifas entre as diferentes praças, quando aplicável;
- c) quando da aplicação do próximo reajustamento ou revisão das TARIFAS DE PEDAGIO, o primeiro que ocorrer.



ESTADO DO PARANÁ
PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
Gabinete do Procurador-Geral



Protocolo nº 07.739.611-0
Despacho nº 01/2013-PGE

- I. Aprovo o Parecer nº 01/2013/PGE, da lavra da Advogada do DER/PR Joseane Luzia Silva, em 63 (sessenta e três) laudas;
- II. Encaminhe-se ao Departamento de Estradas de Rodagem - DER/PR.

Curitiba, 02 de janeiro de 2013.

Roberto Alheim,
Procurador-Geral do Estado,
em exercício.