



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

Avenida Anita Garibaldi, 888, 4º andar - Bairro: Cabral - CEP: 80540-400 - Fone: (41)3210-1733 - Email: prectb01dir@jfpr.jus.br

AÇÃO CIVIL PÚBLICA Nº 5001843-48.2019.4.04.7000/PR

AUTOR: MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL

RÉU: ESTADO DO PARANÁ

RÉU: UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO

RÉU: CONSTRUTORA COWAN S/A

RÉU: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ - DER/PR

RÉU: RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ S.A.

RÉU: CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S A

RÉU: CONSTRUTORA QUEIROZ GALVAO S A

DESPACHO/DECISÃO

1. Trata-se de ação civil pública ajuizada pelo MPF em face de UNIÃO - ADVOCACIA GERAL DA UNIÃO, RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ S.A., ESTADO DO PARANÁ, DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DO PARANÁ - DER/PR, CONSTRUTORA QUEIROZ GALVAO S A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S A em que requer em sede liminar:

5.a [...] determinando-se ao DER, ESTADO DO PARANÁ e UNIÃO que se abstenham de celebrar qualquer aditivo que contemple (i) a supressão de obras, (ii) a prorrogação de prazos para a realização de obras, (iii) prorrogação de prazo de execução de contrato, (iv) aumento da TIR ou, ainda, (v) reajuste de tarifa acima do IPCA.

Na mesma linha, requer seja determinado que o aumento das tarifas de pedágio vindouros, inclusive os decorrentes dos aditivos 141/2015 e o Quinto Termo Aditivo, de 07/02/2018, sejam limitados ao IPCA acumulado desde o aumento anterior.

Requer ainda que a seja imediatamente determinada a redução da tarifa atualmente cobrada em 19,02%, a fim de que sejam retirados do correspondente valor os efeitos financeiros dos degraus estipulados pelo Termo Aditivo 141/2015 e pelo Quinto Termo Aditivo.

5.b) Também em sede de tutela de urgência, requer seja determinada a indisponibilidade da caução prestada pela VIAPAR, obstando-se qualquer alteração ou supressão da garantia ora disponibilizada, ante ao risco concreto de não realização dos investimentos previstos antes do fim do contrato.

5.c) Sejam determinados bloqueios cautelares do valor mínimo de dano aqui apurado no montante de R\$ 3.393.821.731,88- quantia equivalente aos danos morais e materiais - nas contas da VIAPAR, CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A., a fim de garantir a futura reparação do dano, como também a gestão das rodovias até o final da demanda em caso de retomada da administração viária pelos entes públicos



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

5.d) Também em sede de tutela de urgência, seja determinado que, enquanto durar a presente ação e não estiverem cumpridas as obrigações previstas no contrato original nem concluídas as obras atualmente em curso, fiquem vedadas a desmobilização e/ou a extinção da VIAPAR (sociedade de propósitos específicos)

5.e) Também em sede de tutela de urgência, que, no prazo de quinze dias, a UNIÃO, ESTADO DO PARANÁ e o DER/PR instaurarem procedimento administrativo de apuração dos fatos ilícitos aqui identificados, apresentando relatório conclusivo em até noventa dias, devendo constar obrigatoriamente a manifestação sobre a conveniência e oportunidade de instauração de um processo de caducidade da concessão; conveniência e oportunidade de revogação do convênio de delegação firmado entre a União e o Estado do Paraná, como também sobre a responsabilidade funcional de agentes públicos que não sejam colaboradores da justiça.

5.f) Seja determinado ao DER que, em 15 dias, faça constar todos os anexos dos aditivos do contrato de concessão no site

Os pedidos principais são os seguintes:

5.g) Proibir a desmobilização/extinção da VIAPAR enquanto não estiverem cumpridas as obrigações previstas no contrato original, determinando-se à VIAPAR e suas controladoras CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A. que as realize integralmente em prazo não superior a dois anos, tudo de modo solidário.

Eventualmente, pede sejam a VIAPAR e suas controladoras CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A. solidariamente condenadas a pagarem o equivalente às obras suprimidas do contrato (R\$2.482.756.433,73), determinando-se à União que utilize a quantia exclusivamente para a realização de obras de duplicação de rodovias federais federais.

5.h) Confirmar a tutela liminarmente concedida, determinando-se a reversão dos valores bloqueados para a indenização de danos morais coletivos no importe de R\$ 911.065.298,15, determinando-se à ré UNIÃO que a quantia seja necessariamente aplicada na duplicação de rodovias federais situadas no Estado do Paraná.

5.i) Seja confirmada a tutela inibitória a fim de que o ESTADO DO PARANÁ, DER/PR e VIAPAR se abstenham de novos aditivos contratuais que contemplem (i) a supressão de obras, (ii) a prorrogação de prazos para a realização de obras, (iii) prorrogação de prazo de execução de contrato, (iv) aumento da TIR ou, ainda, (v) reajuste de tarifa acima do IPCA.

5.j) Seja determinado à UNIÃO que instaure procedimento administrativo de apuração dos fatos ilícitos aqui identificados, deliberando, ao final, sobre eventual revogação da delegação das rodovias ao ESTADO DO PARANÁ, já que o conveniente demonstrou inaptidão na exploração da malha rodoviária delegada.

5.k) Declarar a nulidade do Termos Aditivos 015/2000, 032/2002, 193/2014, 141/2015 e o Quinto Termo Aditivo, de 07/02/2018, todos referentes ao Contrato de Concessão nº 72/97.

5.l) Determinar que o DER/PR promovam os devidos processos administrativos para apuração de caducidade da concessão da VIAPAR.

5.m) Condenar as rés VIAPAR, CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A. nas sanções do art. 19 da Lei nº 12.846/2013 (incisos III e IV, alínea "e", do artigo 5º), especialmente à



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

sanção de dissolução compulsória da pessoa jurídica (art. 19, III) e a proibição de contratação com o poder público por 5 anos.

5.n) Condenar as rés CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A, CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A. e VIAPAR a solidariamente indenizar os danos morais coletivos que causaram, valorando-se a indenização correspondente no importe de R\$911.065.298,15 determinando-se à ré UNIÃO que a quantia seja necessariamente aplicada na duplicação de rodovias federais situadas no Estado do Paraná.

5.o) Determinar a reversão dos valores bloqueados e das garantias sequestradas na promoção da reparação do dano material no montante de R\$2.482.756.433,73, bem assim na indenização por danos morais coletivos no valor de R\$911.065.298,15;

5.p) Condenar as rés VIAPAR, CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A. nas sanções do art. 6º c/c 20 da Lei nº 12.846/2013, caso a omissão do DER e da UNIÃO persista até o momento da prolação da sentença.

Relata e argumenta que no ano de 1995 o Estado do Paraná iniciou o Programa de concessão da Malha Rodoviária do Estado para a restauração e reconstrução completa da malha rodoviária. Para isso, por intermédio do DER, tomou medidas a fim de outorgar a exploração e operação das rodovias ao setor privado, com a previsão de que as empresas seriam remuneradas via cobrança de tarifa de pedágio. O complexo de rodovias, estaduais e federais, que seriam contempladas no programa integral o polígono denominado "Anel de Integração", o qual foi dividido em 6 lotes. A VIAPAR logrou-se vencedora na licitação para a exploração do Lote 2.

Destaca que a VIAPAR é sociedade com propósito específico, tendo como objeto central as atividades transitórias referentes ao Lote 2, e que desde a sua criação ela tem como controladoras as rés CARIOCA CHRISTIANI NIELSEN ENGENHARIA S/A, CONSTRUTORA COWAN S/A e CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S/A.

A extensão original deste lote, objeto da Concorrência Internacional 002/96, era de 546 km, compreendidos principalmente pelas rodovias BR-369 (entre Cambé e Jandaia do Sul e entre Campo Mourão e Cascavel), PR-444 (entre Arapongas e Mandaguari), BR-376 entre Nova Londrina e Jandaia do Sul), e PR-317 (entre Maringá e Campo Mourão). Em razão do contrato, foram implantadas praças de cobrança de pedágio em Arapongas, Mandaguari, Presidente Castelo Branco, Floresta, Campo Mourão e Corbélia.

Cita os termos aditivos que foram celebrados, com destaque para as obras que foram excluídas, reduzidas ou postergadas, argumentando que eles desequilibraram muito os contratos em benefício da concessionária e foram obtidos por corrupção de agentes públicos, conforme restou apurado nas ações penais das operações Integração I e II.

Foi determinada a intimação preliminar da União, Estado do Paraná e DER (evento 6).

No evento 21 o Estado do Paraná e DER manifestaram-se, requerendo o deslocamento para o polo ativo. Em preliminar requerem o chamamento ao processo da AGEPAR. Faz relatório do histórico das concessões rodoviárias do "Anel de Integração",



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

destaca os resultados do estudo feito pelo TCU e pela FIA. Ainda, cita os depoimentos dos réus confessos e colaboradores nas ações penais das Operações "Integração I e II".

A União manifestou-se no evento 22.

É o breve relatório.

2. Decido.

2.1. Do chamamento ao processo da AGEPAR.

Soa lógico que a Agência Reguladora do Paraná, pessoa jurídica distinta dos demais entes do Estado, participe do processo. Contudo, por zelo jurídico, melhor consultá-la sobre o interesse de se tornar partícipe, dizendo se no polo dos autores ou dos réus. A tal mister, intime-se.

2.2. Dos pedidos liminares


Ressalta-se a cognição sumária. Portanto, trabalha-se com *periculum in mora* e *fumus boni iuris*. A urgência parece óbvia: o prazo contratual se aproxima do desfecho e a situação de desequilíbrio econômico-financeiro em prol da concessionária, aventada pelo Ministério Público Federal, pode se tornar mais aguda ao longo do *iter* processual. É imperioso avaliar já a existência de sinais de bom direito nas afirmações do Autor para evitar situação de irreversibilidade em prejuízo dos utentes se ao fim do processo for entendido que estavam em situação econômica opressiva, inferiorizada em relação à concessionária.

Quanto ao *fumus boni iuris*, discorrer-se-á adiante.

Para balizar o entendimento, apresentar-se-ão quadros com as tarifas originais e a atual, além de simulações de reajuste pelo IGPM-FGV e IPCA-IBGE, para em seguida tecem-se considerações atinentes aos argumentos exordiais

A proposta comercial¹ da VIAPAR, vencedora na licitação de 1996/1997, apresentava a implantação de seis praças de pedágio com as tarifas iniciais (janeiro - 97) de:

PRAÇA	TARIFA (categoria 1*)	TARIFA (categoria 8**)
Rolândia - Arapongas (2.1)	R\$2,00	R\$12,00
Mandaguari - Marialva (2.2)	R\$2,00	R\$12,00
Mandaguaçu - Pres. Castelo Branco (2.3)	R\$2,70 (ano 1 ao 17) R\$3,10 (ano 18 ao 24)	R\$16,20 (ano 1 ao 17) R\$18,60 (ano 18 ao 24)
Floresta - Ivailândia (2.4)	R\$3,00 (ano 1 ao 16) R\$3,90 (ano 17 ao 24)	R\$18,00 (ano 1 ao 16) R\$23,40 (ano 17 ao 24)
5001843-48.2019.4.04	7000	700006225431 .V156

 Poder Judiciário JUSTIÇA FEDERAL Seção Judiciária do Paraná 1ª Vara Federal de Curitiba		
Campo Mourão - Manboré (2.5)	R\$3,00 (ano 1 ao 17) R\$3,90 (ano 18 ao 24)	R\$18,00 (ano 1 ao 17) R\$23,40 (ano 18 ao 24)
Ubiratã - Corbélia (2.6)	R\$3,00 (ano 1 ao 18) R\$3,90 (ano 19 ao 24)	R\$18,00 (ano 1 ao 18) R\$23,40 (ano 19 ao 24)

* Automóvel, caminhonete e furgão - 2 eixos

** Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi reboque

Fazendo a correção monetária das tarifas originais pelo índices do FGV, entidade eleito no contrato questionado (cláusula XIX), têm-se os seguintes valores, posicionados para 12/2018:


PRAÇA	TARIFA (categoria 1)	TARIFA (categoria 8)
Rolândia - Arapongas (2.1)	R\$10,46	R\$62,78
Mandaguari - Marialva (2.2)	R\$10,46	R\$62,78
Mandaguaçu - Pres. Castelo Branco (2.3)	R\$14,13 (ano 1 ao 17) R\$16,22 (ano 18 ao 24)	R\$84,76 (ano 1 ao 17) R\$97,31 (ano 18 ao 24)
Floresta - Ivailândia (2.4)	R\$15,70 (ano 1 ao 16) R\$20,40 (ano 17 ao 24)	R\$94,17 (ano 1 ao 16) R\$122,43 (ano 17 ao 24)
Campo Mourão - Mamboré (2.5)	R\$15,70 (ano 1 ao 17) R\$20,40 (ano 18 ao 24)	R\$94,17 (ano 1 ao 17) R\$122,43 (ano 18 ao 24)
Ubiratã - Corbélia (2.6)	R\$15,70 (ano 1 ao 18) R\$20,40 (ano 19 ao 24)	R\$94,17 (ano 1 ao 18) R\$122,43 (ano 19 ao 24)

Pela aplicação do IPCA, índice calculado pelo IBGE conforme proposto pelo MPF, obtém-se para 12/2018:

PRAÇA	TARIFA (categoria 1)	TARIFA (categoria 8)
Rolândia - Arapongas (2.1)	R\$7,48	R\$44,90
Mandaguari - Marialva (2.2)	R\$7,48	R\$44,90
Mandaguaçu - Pres.	R\$10,10 (ano 1 ao	R\$66,61 (ano 1 ao 17)

5001843-48.2019.4.04.7000

700006225431.V156

 Poder Judiciário JUSTIÇA FEDERAL Seção Judiciária do Paraná 1ª Vara Federal de Curitiba		
Castelo Branco (2.3)	17) R\$11,60 (ano 18 ao 24)	R\$69,59 (ano 18 ao 24)
Floresta - Ivaílândia (2.4)	R\$11,22 (ano 1 ao 16) R\$14,59 (ano 17 ao 24)	R\$67,35 (ano 1 ao 16) R\$87,55 (ano 17 ao 24)
Campo Mourão - Mamboré (2.5)	R\$11,22 (ano 1 ao 17) R\$14,59 (ano 18 ao 24)	R\$67,35 (ano 1 ao 17) R\$87,55 (ano 18 ao 24)
Ubiratã - Corbélia (2.6)	R\$11,22 (ano 1 ao 18) R\$14,59 (ano 19 ao 24)	R\$67,35 (ano 1 ao 18) R\$87,55 (ano 19 ao 24)

Por fim, a tabela de tarifas vigente a partir de 12/2018, conforme informações do sítio eletrônico da VIAPAR²:

PRAÇA	TARIFA (categoria 1)	TARIFA (categoria 8)
Rolândia - Arapongas (2.1)	R\$10,50	R\$54,00
Mandaguari - Marialva (2.2)	R\$10,50	R\$54,00
Mandaguaçu - Pres. Castelo Branco (2.3)	R\$14,20	R\$71,40
Floresta - Ivaílândia (2.4)	R\$15,80	R\$80,40
Campo Mourão - Mamboré (2.5)	R\$15,80	R\$80,40
Ubiratã - Corbélia (2.6)	R\$15,80	R\$80,40

As tarifas da categoria 1 tiveram reajustes balizados pelo IGPM, correspondendo ao mesmo poder econômico da proposta para 01/1997; nas outras categorias houve redução do valor atual em relação ao original. Nitidamente, nas praças de Rolândia e Mandaguari os carros leves pagam hoje o mesmo valor que pagavam há 21 anos. Nas demais, o valor oscila entre o reajuste pelo IPCA e o IGPM. Para os veículos pesados, os reajustes foram inferiores aos dois medidores de inflação.

Significa dizer que se de janeiro de 1997 a janeiro de 2019 a inflação houvesse sido zero, a maioria dos preços teria baixado nominalmente. *Ad exemplum* a tarifa da categoria 08 da praça de Corbélia prevista para o ano 21 (2019) na proposta comercial vencedora da licitação era de R\$ 23,40; corrigida pelo IGPM FGV estaria em R\$ 122,43; pelo IPCA IBGE, R\$ 87,55. O preço vigente em fevereiro de 2019, momento em que se exara essa decisão, é de R\$ 80,40. A tarifa está R\$ 42,00 ou, pelo IPCA, sete reais menor? O pedágio ficou mais barato?



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

O valor médio da tarifa diminuiu, isso é fato. Mas o quê ela compra? Se, ao invés de R\$ 80,40 para veículos muito pesados na praça de Corbélia, os utentes pagassem hoje R\$ 122,43, estariam comprando estrada totalmente duplicada, em padrão paulista? Como a via permanece idêntica àquela dos anos 70, o quê os pagantes compram?

Se tivesse ocorrido redução ou manutenção linear dos preços, as coisas ficariam mais claras e de fácil percepção ao comum do povo. Porém, houve miscelânea de manutenção do valor original e reduções assimétricas entre categorias de veículos e praças de pedágio, dificultando a compreensão *ictu oculi*. As notícias que vêm da seara criminal causam a impressão de que as mudanças despadronizadas nos números tarifários intentaram obnubilar o entendimento das pessoas comuns que gemem esmagadas pelos preços e más condições das estradas, mas são incapazes de gerar o estrondo que dissipe a névoa e permita a compreensão direta da situação.

O busílis é a relação entre o quanto significou de economia para a Concessionária a exoneração dos investimentos em duplicação e outras melhorias e o valor que continuou recebendo nas cancelas. As obras, certamente, significavam mais em termos de dispêndio do que a minoração do preço da tarifa. Houve vantagem da Concessionária. Caso contrário, o conluio corruptor seria *non sense*. O benefício para a Concessionária pode ser mensurado pela proposta comercial (página 69), na qual se pode ver o quê os investimentos significavam na composição da tarifa.

Importo da exordial quadro sinóptico que mostra as obras prometidas, as realizadas, as que ainda serão realizadas e as suprimidas. Fácil ver que quase 50% das duplicações foram suprimidas. As interseções em desnível, foram banidas do rol de obrigações. Os contornos, embora suprimidos em percentual menor, não foram ainda realizados. As faixas adicionais, apagadas como se nunca houvesse existido a obrigação.

	PREVISTO EM 1997 (R\$ x 1.000.000)	Realizado	SUPRIMIDOS ORIGINAL	AINDA SERÃO REALIZADOS
DUPLICAÇÕES	372 com 300,7 km	103,7 (FCP) + 30,2 (FCM)	151,2 (FCP)	45,2 (FCP) + 0 (fcm)
INTERSEÇÕES	24 com 26 unidades	3 (FCP) + 1 (FCM)	23 unidades	1 (FCM)
CONTORNOS	132,6 com 79,5 km	30,8	37,5	10,2 (Arapongas)
3ª faixa	4,2 com 17,6	0	17,6	0

No quadro 3b, página 32 da proposta comercial da VIAPAR que venceu a licitação, estão arrolados os investimentos ao longo da concessão, em planilha de quantidades e preços. Vê-se, a estimativa era de investir R\$ 886 milhões em valor de janeiro de 1997. A preço de janeiro de 2016, término dos 18 anos de investimentos, esse valor monta quatro bilhões e oitenta e oito milhões de reais.³



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

As exonerações de obras/investimentos aproximaram-se da metade do originalmente prometido. Assim, nessas contas de começo de conversa, a concessionária VIAPAR deixou de gastar dois bilhões de reais com as melhorias. Observo que o MPF indica valor aproximado de hum bilhão de meio, na página 52 da exordial. Seja um valor ou outro, os números são astronômicos.

Também entra nessa equação o acréscimo de trânsito. Sim, ainda que recebendo menos por veículo, passou a receber de muitos mais. A rigor, o incremento de trânsito pode ter compensado a redução do poder de compra da tarifa, mantendo-a no patamar original. Na proposta comercial da VIAPAR, apresentada por ocasião da licitação, se vê que a previsão de intensificação do tráfego no período da concessão é de quintuplicação, com triplicação no ano dez (2008) e em 2018 a quantidade de passagens de veículos nas cancelas se acercaria de quinze milhões por ano. Números para a praça de pedágio Rolândia-Arapongas, página 16 da proposta comercial localizável no endereço eletrônico do DER/PR.⁴

No "pedagiômetro" instalado na página eletrônica da AGEPAR (Agência Reguladora do Paraná), se pode ver em tempo D-1 (dia anterior) a arrecadação e a quantidade de passagens de veículos, com discriminação por tipos. No momento em que essa decisão é redigida (dia 08 de fevereiro de 2019), o total de tráfego em 2019 é de dois milhões e seiscentos mil passagens pelas cancelas da VIAPAR. Mantido esse volume, serão aproximadamente 25 milhões de passagens. A realidade foi muito além do imaginado em 1997 e o incremento do tráfego mudou a equação financeira a favor da Concessionária. Ela faturará, ao longo do contrato, dois terços a mais do que a previsão inicial. Observo que a AGEPAR fornece números totais da Concessionária, sem especificar a quantidade de passagens por praça de cobrança.

Por fim, há mais uma fonte de vantagem para a Concessionária: a postergação de obras de melhoria. Se ela tirasse o dinheiro do bolso para fazer uma duplicação na data originalmente avençada, teria que aguardar alguns anos até que o valor voltasse por meio das tarifas, para então começar a ter lucro. Some-se que deixaria de receber juros caso esse capital expendido *ab initio* fosse objeto de alguma aplicação financeira. Ao postergar, recebeu dinheiro dos utentes e acumulou capital sobre o qual pode receber juros de aplicação financeira. Adicione-se que o capital próprio não expendido também rendeu juros.

O grosso do dispêndio para as duplicações, conforme o cronograma da página 37 da proposta comercial ocorreria entre o ano três e o ano sete da concessão. Alguns trechos foram agendados entre o ano 14 e o 18 da concessão. Traduzindo para o calendário gregoriano, em 2016 as duplicações e todas as demais obras deveriam estar prontas. Haveria mais seis anos de arrecadação sem investimentos, apenas as despesas ordinárias de custeio, para a remuneração do capital.

Seis anos sobre os vinte e quatro anos do contrato significam 25%. É razoável imaginar que o plano de negócios original previa a remuneração forte do capital nesse quarto final do tempo. Mínimo de despesas, máximo de arrecadação. Ainda que o lucro contratualmente admitido seja muito alto, o plano era obtê-lo ao final, depois que os paranaenses estivessem servidos por estradas decentes. O devir da relação entre poder concedente e concessionária produziu situação de lucro antes, obrigações minimizadas depois.



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

Insta dizer que a questão da depreciação será mantida ao largo porque os bens em questão são públicos e não depreciam para a concessionária.⁵ Os bens próprios (basicamente automóveis) são irrelevantes nessa conta.⁶ Faço essa observação para deixar claro que não se comete aqui o equívoco de Thomas Piketty no incensado e mal pensado livro, O Capital no Século XXI, que fez raciocínio falacioso porque não considerou a depreciação dos ativos.

Construir um quilômetro de rodovia em 2018 custa o mesmo do que em 1998. Ao receber tarifas por vinte anos (1998/2018) sem dispêndio, gerou-se situação na qual os juros desse dinheiro podem pagar com folga as parcas obras que restaram em relações às obrigações originais. Notório, dispensando prova em *sumaria cognitio*, que o juro real - livre da inflação - roçou os 06% anuais ao longo de quase todo o vintídio. A receita financeira foi muito mais polpuda do que a prevista na proposta comercial, página 64 e seguintes.

A vantagem obtida com as postergações é ilícita, dentre outros motivos, porque a tarifa vitoriosa na licitação prometia determinada ordem de fatores para alcançar um produto a tempo e modo. Aqui, ordem dos tratores alterou o viaduto em prejuízo dos utentes. Anote-se que outros concorrentes foram derrotados na licitação porque fizeram promessas de investimentos menos atrativas ao interesse público. Ao exonerar a vencedora VIAPAR das obrigações, houve deslealdade em relação aos concorrentes, caracterizando ato ímprobo porque falsearam-se as condições do certame licitatório.

A matéria penal colacionada pelo MPF na exordial, e pelo Estado do Paraná, sobretudo na forma de excertos de colaborações de vários réus na *soi disant* Operação Integração, é plenamente convergente com a inteligência que salta da argumentação suso: há vantagem financeira para a concessionária exorbitando a margem contratual de lucro em prejuízo dos usuários das rodovias. As afirmações do *inner circle* das concessionárias e agentes públicos indicam a formação criminosa do valor da tarifa.

Esse material importado do processo penal serve como reforço explicativo das intensas anomalias observadas na execução do contrato e que são objeto da presente ação civil pública. Ainda não se toma o material como prova, mas como indício convergente com os achados numéricos sobre valores, quantidades, prazos obrigacionais.

À guisa de exemplo desses achados estranhos, em documento de análise contábil existente na própria página eletrônica da VIAPAR, referente a 2016, se vê no item 15 que em 2015 a operação e conservação consumiram 63 milhões de reais e em 2016, 185 milhões. Como pode o valor triplicar de um ano para outro se as atividades são idênticas ano após ano?⁸

Deixo de excertar teor de delações premiadas e documentos existentes no processo penal e coligidos aos autos da presente Ação Civil Pública por razões de brevidade. O processo eletrônico permite a consulta ampla, geral e irrestrita, livre, soberana e democrática ao conteúdos dos processos judiciais. A antiga sensação de hermetismo decorrente dos autos em papel, faziam dos cadernos processuais um repositório de escassa difusão da informação. Hoje, não mais. Está tudo às escâncaras para quem quiser ler, ver, ouvir.⁷



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

O material oriundo do processo penal é farto na indicação de que a inversão do tempo entre o investimento e o lucro (houve primeiro e lucro e depois está havendo uma migalha de investimento) foi obtida pela concessionária por meio da corrupção de agentes públicos ubicados em vários níveis de poder Governo Estadual. Essa inversão prejudicou diretamente os utentes e mediatamente o desenvolvimento do Paraná que, depois de mais de vinte anos de pedágio, tem estradas primitivas, com traçados e pavimento idênticos aos do século passado.

Entendo que há caracterização suficiente do *fumus boni iuris* apontado pelo Ministério Público Federal para a prolação de decisão *in limine* que atenda alguns dos pedidos exordiais.

A possibilidade de decisão *in limine* está preceituada pelo art. 4º da Lei de Regência, especialmente no que tange a evitar-se dano ao patrimônio público.

Por razões de técnica redacional, deixo para o final deste despacho a parte deferitória e no ponto intermediário do texto exaro os indeferimentos de pedidos formulados pelo MPF.

Indefiro o pedido inibição do Paraná e DER/PR de avençarem novos aditivos contratuais com a Ré VIAPAR. Entendo que a discricionariedade administrativa não pode ser coarctada pela intervenção judicial a ponto de presumir má-fé em atos futuros da Administração.

Indefiro o pedido de vedação à desmobilização/extinção da VIAPAR em razão da existência de legislação suficientemente clara acerca das Sociedades de Propósitos Específicos, como é o caso em tela.

Indefiro o pedido de declaração liminar da nulidade dos Termos Aditivos 015/00, 032/02, 193/14, 141/15 e o quinto termo aditivo de 07/02/18, todos ligados ao Contrato de Concessão 72/97. Assim, o faço por entender que existe necessidade de ampliação da cognição para alcançar a *vexata quaestio*.

Indefiro o pedido para determinação liminar de adstrição de futuros reajustes de tarifa pelo IPCA. O contrato preceitua o uso de índice da Fundação Getúlio Vargas e *pacta sunt servanda*. Esse desequilíbrio contratual poderia, caso determinado, gerar nova lide e créditos a favor da parte que está nitidamente em situação de dívida moral para com a sociedade.

Indefiro o bloqueio puro e simples de bens corpóreos e incorpóreos das rés. Tais bloqueios soem recolher valores insignificantes nas contas bancárias e alguns imóveis igualmente irrelevantes.⁹ A única forma de encontrar dinheiro expressivo seria alcançar gestores que se beneficiaram da situação. A tanto ainda não se pode ir sem outros passos jurídicos preservadores do devido processo legal. Além disso, os bloqueios tendem a inviabilizar o funcionamento das pessoas jurídicas, empecando o auferimento de recursos que servem ao ressarcimento dos danos causados pelas condutas ímprobas.



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

Indefiro o pedido de decisão liminar que determine ao DER/PR a apuração administrativa da caducidade da concessão da VIAPAR. Entendo que a judicialização da questão é suficiente à preservação da ordem pública. Contudo, não há impedimento a que a autoridade administrativo o faça *sponte sua*.

Indefiro o pedido de redução, *in limine*, do valor da tarifa do pedágio em 19,02% porque não percebo, nesse intróito, informações suficientes a definir qual o montante que as ilicitudes acresceram às tarifas.

Apresentados os indeferimentos, segue o conjunto de deferimentos com ajustes para a produção de resultados entendidos pelo Juízo como mais adequados à preservação do interesse público.

Dest'arte, *in limine*:

1. **Indisponibilizo**, até o fim deste processo, a caução contratual prestada pela VIAPAR.

2. **Defiro** os pedidos dos eventos 21 e 22 quanto à posição dos entes públicos e autarquias na ação.

3. **Determino** que a Ré VIAPAR deposite mensalmente em conta judicial a importância equivalente a 33% da sua receita bruta. Esse percentual é definido pela consideração de que faltam quase três anos para o fim do contrato. Assim, acautelar-se-á o equivalente a um ano de faturamento, mantida a capacidade operacional. Consigno, essa providência tem o desiderato de suprir o bloqueio patrimonial de imóveis e outros bens.

O depósito sobre a receita bruta de fevereiro de 2019 deverá ser realizado até o final da primeira quinzena de março vindouro e assim por diante, até o final do processo ou da concessão, dependendo de qual dos eventos ocorrer primeiro.

4. **Determino** que as Rés Construtora COWAN, Carioca Christiani Nielsen Engenharia e Construtora Queiroz Galvão depositem mensalmente em conta judicial a importância equivalente a 11%, cada uma, dos valores que receberam da VIAPAR em 2018, a qualquer título. Em março de 2019, a COWAN, por exemplo, deverá depositar em Juízo o equivalente a 11% do valor (corrigido monetariamente) que recebeu da VIAPAR em fevereiro de 2018 e assim sucessivamente em 2020 e 2021.

Os depósito deverão ser realizados até o final da primeira quinzena do mês seguinte ao vencido.

Esses depósitos deverão ocorrer até o final do presente processo ou do prazo da concessão, conforme o evento que ocorrer primeiro.



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

A inteligência da determinação é idêntica à do item anterior, qual seja, acumular recursos equivalentes a um ano de dividendos/lucros com o fito de acautelar o resultado útil do processo em seu deslinde. Considero o prazo de 34 meses até o fim do contrato de concessão.

5. **Determino** à Ré VIAPAR (Rodovias Integradas dos Paraná S/A) que traga aos autos, no prazo de sessenta dias após a citação, os seguintes demonstrativos cobrindo o período de janeiro de 1997 à data da produção do demonstrativo:

5.1 Extratos bancários nos quais haja discriminação dos ingressos de tarifa e outras fontes de recursos;

5.2 Demonstrativos das apropriações de recursos - a qualquer título - feitas pelas Empresas Controladoras, incluindo as três rés deste processo;

5.3 Demonstrativos dos pagamentos de *pro labore* e outras formas de remuneração de todos os dirigentes, com indicação dos beneficiários e valores;

5.4 Demonstrativos de aplicações financeiras e seus rendimentos.

6. **Determino** à VIAPAR a manutenção dos valores remuneratórios de dirigentes, sob qualquer rubrica, no patamar ordinário existente no momento da publicação desta decisão.

7. **Determino** à VIAPAR a cessação imediata de qualquer modalidade de remuneração, entrega, transferência, dividendos, passagem de valores e quejandos às empresas Controladoras rés neste processo.

8. **Determino** à VIAPAR a cessação imediata de qualquer iniciativa para tomada de empréstimo de dinheiro em instituição pública, dentre elas BNDES, BRDE, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil etc. Reforço, *numerus apertus* porque fica proibido qualquer tomada de empréstimo no qual haja dinheiro público, ainda que por interposta pessoa.

9. **Determino** às rés Construtora COWAN S/A, Carioca Christiani Nielsen Engenharia S/A, Construtora Queiroz Galvão S/A que tragam aos autos, no prazo de sessenta dias após a citação, os seguintes demonstrativos cobrindo o período de janeiro de 1997 à data da produção do demonstrativo:

9.1 Demonstrativos dos pagamentos de *pro labore* e outras formas de remuneração de todos os dirigentes da Controladora ligados à atividade da VIAPAR, com indicação dos beneficiários e valores;

9.2 Demonstrativos das apropriações de recursos oriundos da VIAPAR, com totalização anual;



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

9.3 Demonstrativos do *iter* dos recursos recebidos da VIAPAR na contabilidade da Ré Controladora, escoimando esse dinheiro dos demais recursos auferidos pela Controladora;

9.4 Demonstrativos das aplicações financeiras desse dinheiro recebido da controlada, VIAPAR, com indicação dos valores auferidos;

9.5 Demonstrativos do patrimônio imóvel, móvel e valores existentes em contas bancárias e qualquer modalidade de aplicação financeira de 01 de setembro de 2018 até o momento da publicação desta decisão liminar.

10. **Determino** às Rés controladoras da VIAPAR a imediata cessação de qualquer iniciativa tendente à obtenção de recursos em entidades públicas mediante garantia da concessão ou destinados à consecução da concessão em tela.

11. **Determino** à União a formalização de procedimento administrativo destinado a apurar os ilícitos indicados pelo MPF e Estado do Paraná, manifestando-se claramente, até 31 de agosto de 2019 sobre a conveniência da manutenção da delegação das rodovias ao Estado do Paraná.

12. **Determino** ao DER/PR a publicação eletrônica, até o dia 15 de março vindouro, de todos os anexos dos aditivos dos contratos de concessão de rodovias com auferimento de pedágio.

À secretaria para:

1. **Retificar** da autuação, retirando-se o segredo de justiça e alterando a União, o DER e o Estado do Paraná. para o polo ativo da ação;

2. **Estabelecer** segredo de justiça, nível três, para os documentos atinentes ao *pro labore* e outras remunerações das pessoas físicas dirigentes da VIAPAR e das controladoras;

3. **Intimar** o INSS para acompanhar a ação em face dos ônus previdenciários causados pela sinistralidade e letalidade das rodovias em questão.

4. **Intimar** a AGEPAR para a manifestação suso.

Observo que decisões liminares são *rebus sic stantibus*. A dinâmica processual pode exigir o incremento das obrigações atribuídas às Rés.

Intimações de estilo.

Documento eletrônico assinado por **FRIEDMANN ANDERSON WENDPAP, Juiz Federal**, na forma do artigo 1º, inciso III, da Lei 11.419, de 19 de dezembro de 2006 e Resolução TRF 4ª Região nº 17, de 26 de março de 2010. A conferência da **autenticidade do documento** está disponível no endereço eletrônico <http://www.trf4.jus.br/trf4/processos/verifica.php>, mediante o preenchimento do código verificador **700006225431v156** e do código CRC **97368b54**.

5001843-48.2019.4.04.7000

700006225431.V156



Poder Judiciário
JUSTIÇA FEDERAL
Seção Judiciária do Paraná
1ª Vara Federal de Curitiba

Informações adicionais da assinatura:

Signatário (a): FRIEDMANN ANDERSON WENDPAP

Data e Hora: 10/2/2019, às 23:5:31

-
1. <<http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/PropostaComercialLote02.PDF>> acesso em 31/01/2019
 2. <http://www.viapar.com.br/tarifas>
 3. Calculadora do cidadão, página do Banco Central do Brasil
 4. (<http://www.der.pr.gov.br/arquivos/File/PropostaComercialLote02.PDF>)
 5. O estudo do reconhecimento de bens públicos de infra-estrutura tem sido pouco explorado pelos pesquisadores ligados a área. Isto se dá em parte, porque a Lei nº. 4.320/64 contempla depreciação de ativos imobilizados apenas para as entidades públicas da administração indireta, ou seja, fundações, autarquias, etc. E em parte, porque a visão dos gestores contábeis da área é de que os bens de uso públicos não são de propriedade dos Órgãos Públicos, pois são de uso direto da sociedade, não são mensuráveis de modo confiável, não são vendáveis, não produzem fluxo de caixa para a entidade que os controla e não possuem alternativa de uso, conforme demonstrado por CARVALHO E SLOMSKI (2006).
<https://anaiscbc.emnuvens.com.br/anais/article/view/1225>
 6. http://www.viapar.com.br/admin/assets/upload_arquivo/dfp-2017-8d23b573434aefca0c03b8edc647fdb.pdf
 7. A gestão e fiscalização dos contratos de concessão era feita de modo ilícito e criminoso, destinada, apenas a favorecer as próprias concessionárias, políticos, servidores públicos, etc. Coisa que ocorre desde início e que apenas tem-se agravado com o tempo e que explica, afinal, toda a celeuma relacionada com as concessões e pedágios, peculiar ao ESTADO DO PARANÁ. (manifestação do Estado do Paraná, evento 21)
 8. http://www.viapar.com.br/admin/assets/upload_arquivo/dfp-2016-4f3f125044fd6b9f3e81969bd648ae0d.pdf
 9. Vide balanços patrimoniais da VIAPAR http://www.viapar.com.br/admin/assets/upload_arquivo/dfp-2017-8d23b573434aefca0c03b8edc647fdb.pdf

5001843-48.2019.4.04.7000

700006225431 .V156