

# BASILIO

A D V O G A D O S

Ana Tereza Basilio João  
Augusto Basilio Bruno Di  
Marino Márcio Henrique  
Notini Fabio Cotecchia  
Marcos de Campos Salgado  
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho  
Mariana Lewin Haft  
Álvaro José do Amaral F. Rodrigues  
Raphael Cesena Gutierrez  
Jorge Corrêa do Lago Marcelo  
B. Ludolf Gomes Fernanda  
Carvalho de Miêres Paula de  
Andrade Boechat Julia Mariana  
Silva Jácome  
Ludmila P. Q. Telles de Menezes  
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro  
Flávia Ganem  
Maria Beatriz de Souza Moreira  
Luiza Santos Andrade  
Evie Nogueira e Malafaia Hugo  
Pupak Lopes Saraiva Naiara H.  
Gomes Jorge Carla Penna  
Machado Patricia dos Santos  
Castro Luciana Ferretti de  
Souza Amanda Chaves  
Rodrigues Ana Luisa Fernandes  
Pereira

Yasmin da Silveira Farias  
Tânia Aguida de Oliveira  
Aline Domingues Costa de Araujo  
Jéssica Leone Santos  
Maria Rafaela Bichara  
Caroline Souza Leal Salles  
Ana Amélia Resende Cury  
Thais Nóbrega Tavares de Souza  
Beatriz do Carmo Leandro Arandas  
Felipe de Oliveira Gonçalves Rayssa  
França da Fonseca  
Renata Zaira Motta Ferreira  
Cristine Redivo Grei  
Yuri Antunes Moreira Patricia  
Barreiros Gravina  
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo  
Vitor de Albuquerque Nogueira  
Amanda Lopes Coelho Wellington  
Boaz Bezerra  
Gabriel Pina Ribeiro  
Daniel Dias Carneiro Guerra  
Diogo Pistono Vitalino  
Larissa Gabriele da Rocha Patrício  
Patrik Nastasity Monducci  
Raul Gonçalves Baptista  
Michelle Marcondes Caram  
Alberto Parreira  
Fernanda Marques Ferreira

Ilan Roitman  
Nicole Contardo Pereira Aló  
Mona Carolina S. Rodrigues Branco  
Luna Jurberg Salgado  
Paula Barros Larica e Borges  
Luis Filipe Rodrigues Ribeiro  
Carina Kac Balassiano Jéssica  
Figueiredo Tavares  
Ana Carolina de A. e Freitas Santos  
Ana Carolina Folly Leite Sampaio Luis  
Henrique Santos Crepaldi Renato  
Perrotta de Souza  
Luiza Lopes Cintra  
Carla Costa Carneiro da Silveira  
Layla Freitas de Matos  
Matheus Medeiros Evangelho Michele  
Myla M. Rodrigues Lucheti Sarah  
Amaral Caixeta  
Ana Carolina Cobra Meda Leite  
Michelle Pereira da Cunha Corrêa  
Leonardo Gomes da Silva Kamilla de  
Alarcão Fleury  
Tayná Bastos de Souza  
Daniel Gomes de Rezende Queiróz  
Alexandre da Silva Faria Campos  
Lianna Frota Codina  
Pedro Henrique Oliveira de Aguiar  
Fernanda Ferreira Lopes Tavares

Helena Eblen  
MouHanna Faria  
Rafaela Bianca  
Bastos  
Fernando Almeida  
Alves Paulino Allan  
da Silva Lima  
Eduardo  
Chateaubriand  
Martins Denise  
Amaral  
Felipe Rocha  
Deiab Frederico  
Silva Doell  
Barbara Carla da  
Mata Ewers  
Flávia Pinto Ribeiro  
Magalhães Larissa  
David Torres Janela  
Thiago Ferreira dos  
Santos Priscila Noya  
Pinheiro  
Marcos Vinicius  
Demetrio de Souza Bryan  
Braga Ferreira  
Sylvia Correa Gherardini  
Rodrigues Cezar  
Eduardo Ziliotto

Consultor  
es Frederico José  
Leite Gueiros  
Carlos Roberto  
Barbosa Moreira  
Luiz Fernando  
Palhares

## CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL - CCI

Procedimento Arbitral nº ICC 23932/GSS/PFF

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Via 040")  
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT") (Requerida)

---

ESPECIFICAÇÃO DE PROVAS

---

6 de agosto de 2020

---

**Rio de Janeiro:** Av. Presidente Wilson, 210 – 11º/12º/13º andares, Centro - Cep 20030-021 - Tel.: 55 21 2277 4200 Fax 55 21 2210 6316

**Brasília:** SCN - Quadra 4 Bloco B Pétala D Sala 502, Centro Empresarial Varig - Cep 70714-900 Tel/Fax: 55 61 3045 6144

**São Paulo:** Rua Leônício de Carvalho, 234 – 4º andar, Paraíso - Cep 04003-010 Tel/Fax: 55 11 3171 1388

[www.basilioadvogados.com.br](http://www.basilioadvogados.com.br)

EXMOS. SRS. ÁRBITROS DO PROCESSO ARBITRAL Nº 23932/GSS/PFF DA CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI.

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040" ou "requerente"), já qualificada nos autos do processo arbitral, que, perante a Câmara de Comércio Internacional – CCI, move contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT" ou "requerida"), vem, por seus advogados abaixo assinados, em cumprimento ao item I.2 da Ordem Processual nº 1 e ao cronograma apresentado na Ordem Processual nº 4, tempestivamente, especificar as provas que pretendem produzir, pelos motivos expostos nas razões anexas.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 6 de agosto de 2020.

Ana Tereza Basilio  
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino  
OAB/RJ nº 93.384

Marcio Henrique Notini  
OAB/RJ nº 120.196

Fernanda Marques Ferreira  
OAB/RJ nº 171.048

Thiago Vilas Boas Zimmermann  
OAB/RJ nº 148.790

ÍNDICE

I. TEMPESTIVIDADE	4
II. ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DA TRÉPLICA APRESENTADA PELA ANTT:	4
III. IMPRESCINDÍVEL PROVA PERICIAL CONTÁBIL INDISPENSÁVEL PARA AFERIR OS PREJUÍZOS NOTICIADOS NESTE PROCEDIMENTO	9
IV. NECESSÁRIA PROVA TESTEMUNHAL	13
V. CONCLUSÃO	14
VI. LISTA DE DOCUMENTOS	15

TEMPESTIVIDADE

1. De acordo com a Ordem Processual nº 1, o prazo para as partes indicarem as provas que pretendem produzir é de 30 (trinta) dias contados do recebimento da tréplica da ANTT. Assim, de acordo com a Ordem Processo nº 4, que apresentou o cronograma deste procedimento arbitral, o prazo para as partes especificarem as provas que pretendem produzir se encerra no dia 6.8.2020.

2. É, pois, manifestamente tempestiva esta manifestação, submetida a esse e. Tribunal Arbitral hoje, 6.8.2020.

ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DA TRÉPLICA APRESENTADA PELA ANTT:

3. Antes de adentrar nas provas a serem produzidas neste procedimento arbitral, faz-se necessário tecer breves esclarecimentos a respeito de falaciosos e distorcidos argumentos apresentados pela Requerida em réplica. Não se pretende, aqui, gerar um contraditório infinito, o que, certamente, tumultuaria esse procedimento, mas, tão somente, aclarar pontuais questões a fim de que esse Tribunal Arbitral não seja ludibriado pela ardilosa tese engendrada pela ANTT, que, aliás, se inova indevidamente, muda de acordo com o vento, desviando-se dos fatos concretos que permeiam a lide.

4. De forma objetiva, portanto, a ANTT limitou-se a afirmar que:

o fracionamento da licença, com a priorização do trecho de Goiás, teria sido uma demanda da própria Via 040;

a Copa do Mundo não teria gerado qualquer impacto no cronograma de obras bem como os prejuízos não teriam sido comprovados, uma vez que as notas fiscais enviadas não seriam compatíveis com o período;

Não seria possível o reequilíbrio relativo a um dos retornos de nível, porque a obra teria sido realizada fora dos padrões autorizados pela ANTT;

5. Tais argumentos, porém, não se sustentam e, ao menos parte deles, revela manifesta má-fé da agência. Isso porque:

✓ Jamais foi requerida a priorização de qualquer trecho, tendo a Via 040, apenas, compatibilizado as obras com os trechos em que o trabalho arqueológico estava sendo realizado, o que foi definido pela empresa EPL, contratada pelo próprio Poder Público para obtenção da licença. Além de buscar inovar, indevidamente, as desculpas risíveis pela sua manifesta falha na obtenção das licenças no prazo adequado, o argumento revela-se flagrantemente inverídico e desleal;

✓ Foi devidamente comprovado o impacto do requerimento de interrupção parcial das obras em razão da Copa do Mundo (RTE - 80), bem como deve-se esclarecer que as notas mencionadas pela ANTT que datam de dezembro de 2015 dizem respeito aos valores da rescisão do contrato de EPC quando foi possível mensurar o impacto das paralisações no cronograma do contrato de concessão (CPC, art. 374, I);

✓ Sobre o retorno de nível, será demonstrado por meio de documentos que, por divergência da própria ANTT, ainda não há um posicionamento definitivo acerca do recebimento da obra;

a) Inexistência de priorização de trechos pela Via 040 para obtenção da Licença de Instalação:

6. Não é demais lembrar que, nos autos, a ANTT afirmou que, embora existisse, na cláusula 10.3.2 (i) do Contrato de Concessão, expressa previsão de que a Licença de Instalação, “*necessária ao cumprimento da primeira meta anual*”, deveria ser emitida em 12 (doze) meses, a omissão do Poder Público só seria passível de reajuste se esse inadimplemento fosse relativo a menos de 10% (dez por cento). Essa era a justificativa, rasa e descabida, para se desviar do seu inadimplemento, que gerou consequências desastrosas para o contrato.

7. Agora, já em sede de tréplica e constringida pela fragilidade de sua argumentação, a ANTT resolveu inovar. Apresenta fatos pretéritos, como se novos fossem, deturpando-os para tentar, mais uma vez, se furtar de sua responsabilidade pelo estrondoso atrasos na obtenção das licenças que deveria ter providenciado para adequada execução do contrato.

8. Afirma, pois, a requerida, como fato supostamente novo e descabido nesse momento do procedimento, que “*a Concessionária foi consultada (vide Ofício nº 833/2015/GEPRO/SUINF de 22/10/2015, RDA-074) acerca dos trechos que pretendia priorizar para a execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias assim como para a conversão de trechos multifaixas em pista duplicada*” (item 99 da tréplica) e que a Via 040 teria optado por começar a obra pelo trecho no Estado de Goiás.

9. Segundo a ANTT, portanto, a requerente teria solicitado a prioridade do trecho de Goiás, o primeiro a ter a licença expedida, e ainda assim não teria entregue a obra completa. Essa afirmação é, contudo, absolutamente **inverídica**.

10. O objetivo da Via 040 sempre foi trabalhar em frente única na concessão; isso significava que não havia, nos seus planos, prioridade para qualquer dos trechos concedidos. Exatamente por isso, a requerente jamais respondeu a qualquer pedido de prioridade formulada pelo Poder Concedente.

11. O mencionado Ofício nº 833/2015/GEPRO/SUINF de 22/10/2015 (RDA-074) em verdade, encaminhava o Ofício nº 366/2015/GEMAB/EPL (RTE - 79) da empresa EPL, **que marotamente não foi juntado aos autos.**

12. A apresentação simplória do Ofício nº 811/2015 (RDA-074), sem o seu anexo, foi fundamental para construção da tese de babel da ANTT ora desmascarada. Veja-se que a comunicação ora anexada foi emitida pela EPL (RTE - 79), empresa contratada pelo próprio Poder Público, responsável pela obtenção da licença de instalação.

13. No referido Ofício, a EPL noticia a publicação da Portaria IPHAN 54/2015, que versava a respeito da autorização de início de trabalho de prospecção arqueológica e educacional ambiental visando a obtenção da mencionada licença. Aquele documento informava que “os trabalhos se iniciarão no estado de Goiás, sentido Juiz de Fora/MG. Essa primeira de campo será desenvolvida até 02 de dezembro de 2015”. **Ou seja, quem indicou as áreas que seriam priorizadas no trabalho arqueológico foi a EPL, empresa contratada pelo próprio Poder Público**, e não a Via 040 como falsamente afirmou a ANTT.

14. Assim, a resposta dada ao ofício pela Via 040, portanto, buscava meramente compatibilizar o seu trabalho com o que estava sendo desenvolvido pela EPL, a fim de garantir eficiência, ou seja, que as obras não ficassem estagnadas pela desídia do Poder Concedente em obter integralmente a licença de instalação, indispensável para que a requerente pudesse seguir seu planejamento de uma frente única de trabalho.

15. De forma minimamente racional a Via 040 precisou seguir os passos da EPL, do contrário o atraso seria ainda maior. Afinal, de que adiantaria a Via 040 implementar sua frente de trabalho em outro local, em Minas Gerais, por exemplo, se a EPL estava providenciando, por sua iniciativa, licenças em Goiás?

16. A ANTT, portanto, tentou deturpar os fatos, de forma inovadora, a fim de tentar obter uma narração que lhe aproveite, já que por todo esse procedimento indicou-se as atitudes vis da requerida.

17. Assistindo, portanto, ao desfalecimento dos frágeis argumentos apresentados em defesa, a ANTT tentou lançar mão de nova tese, sustentada em fatos velhos, requentados e desvirtuados, mas que não se sustentam pela leitura atenta dos documentos juntados nos autos.

18. Seja como for, ainda que a quimérica solicitação tivesse partido da Via 040, tal “tese” não ilide a responsabilidade da ANTT pelo enorme atraso na entrega, integral, da licença de instalação, que ultrapassou 2 (dois) anos. A responsabilidade pelo atraso da obtenção da licença de instalação já foi confessadamente assumida pela ANTT. Há farta prova documental nestes autos neste sentido e não há argumento, ainda que extemporaneamente apresentado, que afaste essa conclusão.

b) Impacto da interrupção das obras da Copa do Mundo e Eleições devidamente comprovado pela Via 040:

19. Outro ponto que merece ser aclarado é o relativo às interrupções das obras, a pedido do Poder Público, em razão da Copa do Mundo e das Eleições. Sobre esse aspecto, a ANTT afirma que: (i) “a Concessionária conseguiu realizar as obras efetivamente previstas para o período, sem qualquer atraso” (item 108 da tréplica); e, que, (iii) as “notas fiscais apresentadas para demonstrar supostos custos adicionais destoavam do período de paralizações” (item 110 da tréplica). Essas conclusões, contudo, não se sustentam.

20. **Suspensão das obras foi noticiado pela própria ANTT.** Como amplamente demonstrado através de vasta prova documental, o pedido de suspensão parcial das obras foi noticiado à requerente através dos Ofício Circular nº 041/2014/SUINF, que informava que, por orientação do Ministério dos Transportes, estavam vedadas as execuções de obras previstas nos seus respectivos programas de exploração rodoviária, tanto no período da Copa do Mundo como no das Eleições.

21. Os ofícios justificavam a suspensão das obras face o risco de haver impacto negativo na infraestrutura de redes de cabeamento de transmissão de dados por fibra ótica e de energia elétrica. De fato, a suspensão das obras não foi integral, mas isso não significa que ela não impactou no apertado cronograma da Via 040. Não há, portanto, como a ANTT afirmar que não foi exigida a suspensão das obras.

22. **Atraso devidamente comprovado.** Ademais, quanto ao argumento de que a requerente realizou as obras sem qualquer atraso em razão desse evento, deve-se pontuar que, embora não tenha havido integral interrupção das atividades, elas foram limitadas. Tanto que, em resposta aos requerimentos de suspensão de obras, a Via 040 informou a suspensão dos serviços que pudesse interferir na rede de fibra ótica e de energia elétrica, mas indicou, expressamente, que haveria impacto no cronograma, já que outros serviços deveriam ser interrompidos (RTE 86 e 87).

23. Da análise dos cronogramas de obras (RTE - 80) é possível identificar a existência de interrupções entre maio e junho de 2014 e em outubro do mesmo ano, época abrangida pela Copa do Mundo e das Eleições. E é óbvio que limitações nas atividades a serem realizadas demandam readequações no cronograma, tendo impactado, inclusive, na execução das praças de pedágio (RTE 87).

24. **Alegação de que as notas fiscais datavam de dezembro de 2015.** Ademais, quanto a prova dos prejuízos que a ANTT alega ter destoadado do período, já que “a Copa do Mundo se realizou em junho/julho de 2014 e as eleições em outubro do mesmo ano, [mas] as notas fiscais apresentadas



*datam de 21/12/2015*” (item 111 da tréplica), trata-se de mais um argumento desviante, que ilumina a marca da deslealdade com que a ANTT vem enfrentando a concessão desde o seu princípio.

25. Isso porque, a data informada pela ANTT é, na verdade, a data em que foram pagos os valores remanescentes de pleitos de reequilíbrios relativos a rescisão contratual do contrato de EPC entre a empresa OAS e a Via 040. É que, para a celebração desse acordo foram efetivamente mensurados os impactos dos pedidos de suspensão – formulado pelo Poder Público – nas obras, a fim de que fosse formulado pleito de reequilíbrio.

26. Trata-se de mais uma tentativa escusa da requerida de se esquivar da responsabilidade pelos atos indicados pela Via 040 neste procedimento e que poderá ser mais uma vez rechaçada em perícia contábil-financeira.

c) Questão relativa ao retorno em nível ainda não conclusivo:

27. Por fim, há um último esclarecimento a ser feito. Alega a ANTT que a requerente teria inovado ao tratar dos retornos de nível não previstos no PER e que, ainda assim, esse fato não seria objeto de reequilíbrio. Inicialmente, deve-se ponderar que não se trata de argumento novo. Os requerimentos de alteração no escopo no contrato sempre foram objeto deste procedimento, tendo inclusive, nas alegações iniciais, sido indicado como um dos prejuízos a serem efetivamente liquidados em sede de prova pericial<sup>1</sup>.

28. Ademais, em relação ao 4º retorno em nível que não teria sido mantido “*por não oferecer segurança aos usuários, conforme Parecer Técnico nº 143/2017/COINF-URMG-SUINF (RDA-079), além de ter sido **construído em local diverso** do determinado pela ANTT, conforme constante do Ofício nº 1293/2015/GEINV/SUINF (RDA-080)*” (item 125 da tréplica), deve-se destacar que essa exclusão sequer é definitiva, já que na própria ANTT, seus departamentos internos divergem sobre o assunto.

29. Embora a ANTT tenha aprovado a localização do retorno em nível, após estudos técnicos e impugnação da Prefeitura de João Pinheiro, município próximo, compreendeu-se que o local anteriormente indicado não apresentava a necessária segurança ambiental, o que tornava inviável a instalação no local. Submetida essa questão a ANTT, a GEPRO apresentou parecer de não objeção, através do Ofício 943/2015/GEPRO/SUINF (RTE - 81), tendo autorizado o início das obras pelos Ofícios nºs 1429/2015 (RTE - 82) e 1506/2015/GEINV/SUINF (RTE - 83). No entanto, embora

---

<sup>1</sup> “(ii) das alterações unilaterais do PER, que levaram a execução de obras não previstas e que geraram custo estimado de R\$ 10.060.904,57 (dez milhões, sessenta mil, novecentos e quatro reais e cinquenta e sete centavos), acrescido de mais R\$ 402.810,00 (quatrocentos e dois mil reais, oitocentos e dez reais) relativos a obras provisórias” (item 142 das alegações iniciais)

tenha autorizado a abertura, a ANTT se recusa a receber a obra, o que, portanto, demanda que seja procedido ao reequilíbrio.

30. O que se percebe é que a Via 040 agiu de forma escorreita, tendo tomado todas as providencias necessárias a garantir que a segurança no retorno em nível (RTE - 84). Contudo, por questões eminentemente burocráticas e divergentes de seu próprio posicionamento, está bloqueando o recebimento da obra para adiar – ou até se eximir – de conceder o necessário reequilíbrio.

IMPRESINDÍVEL PROVA PERICIAL CONTÁBIL  
INDISPENSÁVEL PARA AFERIR OS PREJUÍZOS NOTICIADOS NESTE PROCEDIMENTO

31. Como se demonstrou até aqui, em virtude de aspectos superveniente e imprevisíveis, além de descumprimentos contratuais acintosos, conforme já reconhecido pelo Poder Conceder em inúmeras ocasiões, rompeu-se a base econômico-financeira do negócio, tornando inviável, de uma só vez, a subsistência da VIA 040 e o cumprimento adequado do contrato de concessão.

32. Diante de todo o cenário exposto, de abuso, descaso e desrespeito pelo Poder Concedente, resta, como consequência, a inequívoca necessidade de recompor a VIA 040 por todo o prejuízo sofrido durante os anos que perduraram a concessão.

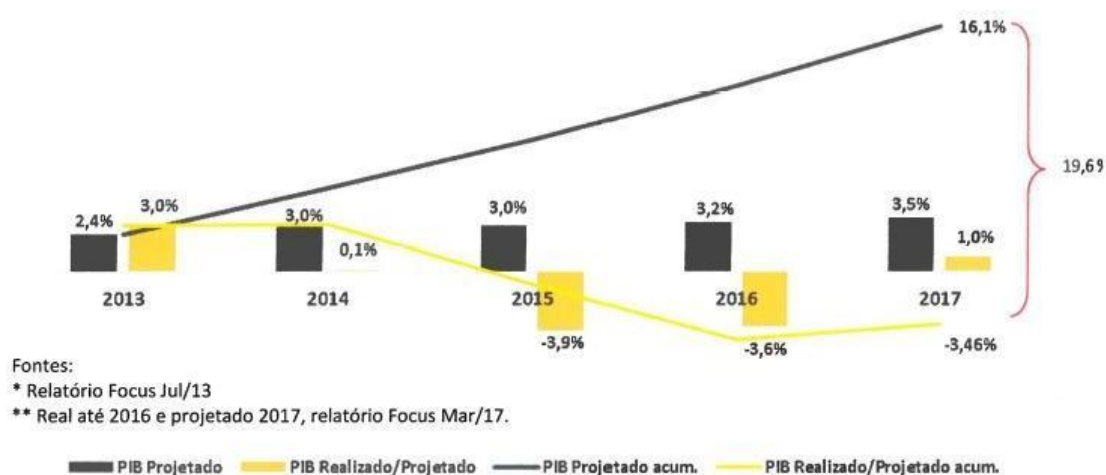
33. Com efeito, a Via 040 ao apresentar a oferta no certame, no valor de R\$ 3,22, em meados de 2013, apoiou-se nos dados oficiais divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") que indicavam um crescimento anual da economia no patamar de 3,01% do Produto Interno Bruto - PIB, com uma inflação que oscilava em 5,91% (cinco, noventa e um por cento). E esses indicativos possibilitavam, naquela época, uma taxa de juros baixa, além de uma tendência de queda e previsões otimistas para o futuro, conforme, inclusive, é possível extrair-se do Relatório Focus, que divulga expectativas relacionadas ao mercado econômico, elaborado pelo próprio Banco Central do Brasil.

34. Eram dados, portanto, divulgados pela própria União Federal, por intermédio do Banco Central e do IBGE, o que lhe proporcionava, evidentemente, uma maior segurança e, por consequência, atratividade de investidores, notadamente no âmbito da concretização de eventuais privatizações. As projeções da Via 040 tomavam, portanto, como base aquele cenário econômico e as perspectivas adotadas por técnicos, ratificada pelo próprio Poder Público.

35. Contudo, ao contrário das referidas tendências e do entendimento encampado e divulgado pelo próprio Banco Central, logo nos primeiros anos de vigência do contrato de concessão, de forma absolutamente imprevisível e extraordinária, o cenário econômico-financeiro do país se

deteriorou drasticamente. Iniciou-se, assim, um agudo ciclo de recessão, cujos efeitos, aliás, se estendem até os dias atuais.

36. Em 2014, ocasião em que o contrato efetivamente fora celebrado, a economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e a partir de 2015, por sua vez, houve quedas abruptas, significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%). Iniciou-se, assim, um agudo ciclo de recessão, cujos efeitos, aliás, se estendem até os dias atuais. Confira-se, a propósito, comparativo oficial do Banco Central acerca das estimativas de crescimento realizados à época e a realidade econômica atual:



37. Ademais, nos anos de 2015 e 2016, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (- 3,9% e -3,6%), ao mesmo tempo em que as taxas de juros subiram substancialmente. Isso tudo, evidentemente, causou absoluta inversão das projeções financeiras realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, nesse sentido, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma incontestável, esse cenário:

Evolução do PIB no Brasil		
ANO	PIB ACUMULADO PROJETADO	PIB ACUMULADO Realizado/Projetado
2013	3,26%	3,01%
2014	2,48%	0,10%
2015	2,75%	-3,85%
2016	2,94%	-3,35%*
	11,43%	-4,09%

\*<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20160701.pdf>

Evolução do IPCA no Brasil		
ANO	IPCA ACUMULADO PROJETADO	IPCA ACUMULADO Realizado/Projetado
2013	5,49%	5,91%
2014	6,09%	6,41%
2015	5,72%	10,67%
2016	5,29%	7,27%*
	22,59%	30,26%

\*<http://www.bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20160701.pdf>

(cf. RTE 6)

38. Inclusive, como já pontuado, o impacto foi reconhecido pela própria ANTT que, na Audiência Pública, realizada em 14.8.2018 (RTE 16) apresentou Diagnóstico e Alternativas de Concessões da 3ª Etapa, incluindo a Concessão do trecho rodoviário BR-040/DF/GO/MG pela Via 040, no qual afirma que a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego previsto no EVTEA das concessões, em decorrência da queda do PIB, conforme demonstra recorte abaixo:

- **A crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões**
  - PIB caiu 7,4% em dois anos (2015-2016)
  - Tráfego real das rodovias da 3ª etapa, em média, **13% abaixo do EVTEA**



(cf. RTE 16)

39. T tamanha crise não pode ser tratada como uma recessão previsível, cíclica, mais branda ou similares que outras ocorridas em passado recente. Os dados concretos e públicos revelam justamente o contrário; o país se viu diante de uma recessão abrupta e completamente extraordinária, que implicou sucessivas quedas do PIB, sem que houvesse posterior retomada. Segundo a FGV, essa recessão e suas consequências são as piores dos últimos 120 anos<sup>2</sup>. Talvez, só seja superada por mais um evento completamente imprevisível e avassalador: a COVID-19.

<sup>2</sup> [https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2019/06/23/internas\\_economia.764945/2011-a-2020-a-pior-decada-da-historia-da-economia-brasileira-em-120-a.shtml](https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2019/06/23/internas_economia.764945/2011-a-2020-a-pior-decada-da-historia-da-economia-brasileira-em-120-a.shtml)

40. Não fosse, pois, esse fato superveniente e extraordinário suficiente para desequilibrar a relação entre as partes, a ANTT contribuiu para os graves prejuízos sofridos pela concessionária. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente que só foi emitida, de forma integral, 2 (dois) anos após o prazo contratual – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuiram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

41. Os riscos e ônus do Contrato não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual. Ele foi agravado, ainda, com gravosas reduções tarifárias e aplicações de desconto na tarifa base de pedágio através do chamado Fator D (desconto de reequilíbrio). E, não fossem as decisões proferidas pela Justiça Federal e por esse Tribunal Arbitral, que mantiveram a tarifa de R\$ 5,30, o valor da tarifa hoje seria o R\$ 2,53803 (RTE 77).

42. Embora a ANTT alegue que os descontos são mero “*mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, as Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço*” (cláusula 1.1.1, do Contrato de Concessão – RTE 2), deixam de considerar o forte impacto que todas essas circunstâncias têm na concessão e na saúde financeira da concessionária.

43. [REDACTED]

44. A prova pericial, portanto, será imprescindível a aferir os seguintes aspectos:

- a) Em que medida a deterioração extraordinária – a pior em mais de 100 anos – do cenário econômico-financeiro do país, logo nos primeiros anos de vigência do contrato de concessão, impactou nas projeções realizadas pela Via 040 ao apresentar oferta no certame, e dentro desse aspecto, deverão ser objeto de análise:

- (i) as alterações nas condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão

- de Rodovias que inviabilização a obtenção dos valores pelos Bancos Públicos e Privados;
- (ii) o impacto direto da queda do PIB, consequência direta da grave crise econômica, na considerável diminuição drástica no tráfego, o que impacta a receita da concessionária com os valores recebidos de pedágio, devendo ser considerado que as partes divergem a respeito do volume de tráfego de veículos equivalentes previsto;
  - (iii) as mudanças provocadas pelas previsões dos Decretos de nº 8.395/15 e nº 9.101/2017, que majoraram alíquotas de PIS, COFINS e da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), incidentes sobre a importação e comercialização de combustíveis;
- b) A responsabilidade do Poder Concedente na deterioração da situação da concessionária, e nisso se inclui, a análise dos seguintes aspectos:
- (i) o impacto advindo do atraso de mais de 2 (dois) anos para obtenção da Licença de Instalação, imprescindível para o início do apertado cronograma de obras previsto no Contrato de Licitação;
  - (ii) a promulgação da Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida como “Lei dos Caminhoneiros”, que aumentou limite de tolerância a ser observado na pesagem dos caminhões o que gerou a diminuição da vida útil do asfalto, exigindo, pois, emprego de recursos mais elevado na manutenção das vias;
  - (iii) os requerimento extraordinários da ANTT, como o pedido de melhora da fluidez do tráfego o trecho compreendido entre Brasília/DF e Luziânia/GO e interrupção das obras em razão da Copa do Mundo de 2014 e Eleições, que não eram previstos no escopo do contrato de concessão; e, ainda,
  - (iv) as inúmeras alterações do PER e que levaram a execução de obras não previstas, como a inclusão de retornos em nível a fim de mitigar problemas de tráfego e segurança.
- c) Por fim, deverá ser apurado o abismo entre o que se projetou e o que efetivamente ocorreu, sendo analisado, ainda, os valores que tiveram que ser aportados pela empresa a fim de evitar o colapso do serviço concedido, mensurando, dessa forma, os prejuízos da Requerente.

45. De fato, apenas partir de prova técnica, com avaliação contábil e econômica, será possível atestar, de uma vez por todas, o rompimento das bases negociais do contrato, com vistas a dimensionar, efetiva e concretamente, os prejuízos suportados pela VIA 040 ou seja, mostra-se indispensável para estabelecer parâmetros efetivos que viabilizarão o reequilíbrio da relação contratual objeto deste procedimento arbitral.

#### NECESSÁRIA PROVA TESTEMUNHAL

46. Não obstante a imprescindibilidade da produção de prova técnica, algumas questões fáticas podem ser confirmadas, ainda, por meio de prova testemunhal. Isso porque, embora haja alguns pontos controversos eminentemente técnicos, a prova testemunhal contribuirá para:

- (i) Elucidar o contexto em que foi iniciado o processo de licitação da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – PROCROFE e os estudos realizados pela Via 040 para a sua oferta no leilão;
- (ii) Esclarecer as circunstâncias relativas à proposta de financiamento dos Bancos Públicos e como as alterações no compromisso apresentado impactaram a relação;
- (iii) Esclarecer, a partir daqueles que vivenciaram o dia a dia das obras, como o atraso da Licença de Instalação prejudicou o cumprimento do cronograma previsto no contrato de concessão e elucidar, ainda, o fato de que a Via 040, dentro dos limites de sua obrigação, buscou agir a fim de que o licenciamento ocorresse dentro do prazo;
- (iv) Demonstrar como as atitudes do Poder Concedente, em requerer, v.g., alterações do PER e a paralisação das obras, impactaram a execução do contrato de concessão, além de outros efeitos cascata deletérios; por fim,
- (v) Esclarecer o contexto atual de crise das concessionárias vencedoras da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – PROCROFE.

47. A prova testemunhal, portanto, auxiliaria esse Tribunal Arbitral na correta contextualização fática e, ainda, contribuiria para a leitura das conclusões adotadas pela prova pericial, a partir de uma visão humanizada dos aspectos eminentemente técnicos. Por esses motivos a requerente requer, ainda, o deferimento da prova testemunhal consistente na oitiva de testemunhas a serem, oportunamente, arroladas.

#### CONCLUSÃO

48. Diante do exposto, a Requerente confia em que esse e. Tribunal Arbitral deferirá a realização de prova testemunhal e pericial de contabilidade e de engenharia, sem prejuízo da produção de prova documental suplementar, cujas conclusões conduzirão, certamente, à comprovação do rompimento das bases negociais do contrato, bem como estabelecer parâmetros efetivos que viabilizarão o reequilíbrio da relação contratual objeto deste procedimento arbitral.

Nestes termos.  
P. Deferimento.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 6 de agosto de 2020.

Ana Tereza Basilio  
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino  
OAB/RJ nº 93.384

Marcio Henrique Notini  
OAB/RJ nº 120.196

Fernanda Marques Ferreira  
OAB/RJ nº 171.048

Thiago Vilas Boas Zimmermann  
OAB/RJ nº 148.790

## LISTA DE DOCUMENTOS:

RTEs 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
RTE 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VI
RTE 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
RTE 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
RTE 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
RTE 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
RTE 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
RTE 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
RTE 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
RTE 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
RTE 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
RTE 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
RTE 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
RTE 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
RTE 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
RTE 16	ANTT – Audiência Pública.
RTE 17	Isto É, de 14.8.2018.
RTE 18	O Globo, de 15.8.2018.
RTE 19	Reportagem Folha de São Paulo.
RTE 20	Fato Relevante.
RTE 21	Deliberação nº 986 de 5 de novembro de 2019.
RTE 22	Nota Técnica SEI Nº 2914/2019/GEREF/SUINF/DIR.
RTE 23	Nota Técnica SEI Nº 2091/2019/GEREF/SUINF/DIR
RTE 24	Nota nº 00303/2019/PF-ANTT/PGF/AGU.
RTE 25	Despacho nº 13333/2019/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 26	Decisão proferida no AI 1026337-14.2018.4.01.0000 pelo Des. Federal Souza Prudente
RTE 27	Ofício-Circular nº 001/2018/DG/ANTT
RTE 28	Petição da ANTT na Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400
RTE 29	Nota Técnica nº 005/2018/GEFIR/SUINF
RTE 30	Exposição de Motivos Medida Provisória 752/16
RTE 31	Certidão cartorária que atesta a intimação da ANTT da decisão liminar na Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400
RTE 32	Decreto nº 9.957/2019
RTE 33	Reiterado pedido de Relicitação
RTE 34	Ofício SEI nº 11325/2019/SUINF/DIR-ANTT
RTE 35	Manifestação Via 040 no processo de relicitação
RTE 36	RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 762/2019
RTE 37	OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 869/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
RTE 38	Relatório Técnico apresentado em resposta ao Ofício nº 15019/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
RTE 39	Ata da 837ª Reunião de Diretoria da ANTT
RTE 40	Reportagem “Estado de São Paulo”, de 2.4.19
RTE 41	Reportagem “Estado de Minas”, de 12.9.17



RTE 42	Reportagem página do Ministério da Infraestrutura, de 21.2.19
RTE 43	Resposta ao ofício nº 271.2017.SUINF
RTE 44	Decreto nº 10.248 de fevereiro de 2020
RTE 45	Carta OF.GCC.0138/2016
RTE 46	Ofício nº 1528/2016/GEPRO/SUINF
RTE 47	Carta OF.GCC.237.2016
RTE 48	Ofício nº 1733/2014/GEINV/SUINF
RTE 49	Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF
RTE 50	Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF
RTE 51	Exposição de Motivos – MPV 752, de 24 de novembro de 2016.
RTE 52	Deliberação nº 837 – ANTT
RTE 53	Fato Relevante – Relicitação Grupo Triunfo
RTE 54	Carta PC 005/2014
RTE 55	Carta PC 12/2014
RTE 56	Cartas PC 019/2014; PC 028/2014 e PC 029/2014
RTE 57	Ofício nº 1781/2014/SUINF
RTE 58	Carta PC 036/2014
RTE 59	Ofício nº 2112/2014/SUINF
RTE 60	Carta 061/2015
RTE 61	Ofício nº 338/2015/GEINV/SUINF
RTE 62	Ofício nº 512/2015/GEINV/SUINF
RTE 63	Carta 310/2015
RTE 64	Carta PC 0351/2015
RTE 65	Correspondência OF-GCC-0155-2016
RTE 66	Ofício nº 1498/2016/GEPRO/SUINF
RTE 67	Memorando nº 156/2017/GEPRO/SUINF
RTE 68	Ofício nº 1661/2015/SUINF
RTE 69	Carta PC 0301/2015
RTE 70	OFÍCIO SEI Nº 2454/2020/CIPRO/SUINF/DIR-ANTT
RTE 71	OFÍCIO SEI Nº 9872/2020/CIPRO/SUINF/DIR-ANTT
RTE 72	Cópia do Procedimento nº 50510.0928862016-01
RTE 73	Cópia do Procedimento nº 50510.0928852016-59
RTE 74	OFÍCIO nº 808/2016/GEINV/SUINF
RTE 75	Ata Reunião IBAMA
RTE 76	OFÍCIO nº 1343/2015/GENV/SUINF
RTE 77	NOTA TÉCNICA SEI Nº 2463/2020/GECEF/SUROD/DIR
RTE 78	Seguro Garantia – Apólice nº 0306920199907750265354000
RTE 79	Ofício nº 366/2015/GEMAB/EPL
RTE 80	Documentos comprobatórios do impacto da Copa do Mundo
RTE 81	Ofício 943/2015/GEPRO/SUINF
RTE 82	Ofício nº 1429/2015
RTE 83	Ofício nº 1506/2015/GEINV/SUINF
RTE 84	Ofício 0137.2019
RTE 85	Ofício GCC 0434.2017
RTE 86	PC 0125 2014 - Resposta Ofício circular 63 - paralisação obras eleições 2014



RTE 87	PC 034 2014 - comunicação GEFOR e COINF sobre não objeção da GEINV e informa início das obras rev GC
--------	--