

# 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  
Álvaro José do Amaral F. Rodrigues  
Raphael Cesena Gutierrez  
Jorge Corrêa do Lago  
Marcelo B. Ludolf Gomes  
Fernanda Carvalho de Miéres  
Paula de Andrade Boechat  
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  
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  
Beatriz do Carmo Leandro Arandas  
Felipe de Oliveira Gonçalves  
Rayssa França da Fonseca  
Renata Zaira Motta Ferreira  
Cristine Redivo Grei  
Yuri Antunes Moreira  
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo  
Vitor de Albuquerque Nogueira  
Amanda Lopes Coelho  
Wellington Boaz Bezerra  
Gabriel Pina Ribeiro  
Daniel Dias Carneiro Guerra  
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  
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  
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  
Alexandre da Silva Faria Campos  
Pedro Henrique Oliveira de Aguiar  
Helena Eblen MouHanna Faria  
Rafaella Bianca Bastos  
Fernando Almeida Alves Paulino  
Eduardo Chateaubriand Martins  
Felipe Rocha Deiab  
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  
Cezar Eduardo Ziliotto  
Thiago Vilas Boas Zimmermann  
Natália Sally Moretti

Maira Conde Tavares  
Júlia Carvalho Fernandes da Silva  
Lucas da Silva Ribeiro  
Lorena Cayana Scussel  
Maria Clara Alves Garcez  
Samuel Dias Padilha  
Davi Medina Vilela  
Thiago Alberto S. Maia Macieira  
Alexia Giorgia de Abreu Costa  
Kássia Justino Dornelas Laranjeira  
Priscila Maria A. dos Santos Pinto  
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues  
Isabela Neves Faria Ramos

Consultores

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)

MANIFESTAÇÃO EM ATENÇÃO À OP Nº 6:  
RESPOSTA A PETIÇÃO DA REQUERIDA

30 de outubro de 2020

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 segundo item da Ordem Processual nº 6, com prazo estendido pela Ordem Processual nº 7, apresentar resposta a petição apresentada pela requerida.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 30 de outubro 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

Luna Jurberg Salgado  
OAB/RJ nº 221.497

ÍNDICE

I. TENTATIVA BURLESCA DE REDUZIR O ESCOPO DA LIDE E DA PROVA PERICIAL	4
II. INEXISTÊNCIA DE AMPLIAÇÃO OU ALTERAÇÃO DA CAUSA DE PEDIR: PROCEDIMENTO QUE SEMPRE PRETENDEU O REEQUILIBRIO CONTRATUAL .....	5
III. NECESSÁRIOS ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DO DOCUMENTO APRESENTADO PELA ANTT .....	7
IV. CONCLUSÃO .....	11
V. LISTA DE DOCUMENTOS: .....	13

**TENTATIVA BURLESCA DE REDUZIR O ESCOPO DA LIDE E DA PROVA PERICIAL**

1. Na manifestação em atendimento ao primeiro item da Ordem Processual nº 6, ANTT adota, mais uma vez, postura contraditória, contrária à boa-fé, e, ao que parece, em franco receio das apurações técnicas que irão corroborar a pretensão da Via-040 e as robustas provas já apresentadas. Em afrontosa deturpação, a ANTT apresenta “precedente” sem apontar os pontos que o diferenciam desta discussão e, o mais grave, inventa uma inexistente ampliação do objeto deste procedimento. Resumidamente, a ANTT:

✘ Alega a requerente estaria ampliando o escopo da lide e apresentando alegações que não estariam abrangidas pela Ata de Missão, sendo este o documento que delimita os limites do Procedimento Arbitral;

✘ Por isso, a requerida indicaria como pontos controvertidos apenas sobre os aspectos que entende que foram ventilados na Ata de Missão, argumentando, falaciosamente, que “*somente as questões atinentes aos pontos “1” (frustração da demanda em razão da crise), “2” (financiamento do BNDES), e “5” (atraso no licenciamento ambiental) devem ser reputados como pontos controvertidos a serem elucidados no âmbito do procedimento arbitral*”;

✘ Por último, apresenta novo documento, qual seja, sentença arbitral proferida nos autos do Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF, alegando que aplicaria ao presente procedimento já que “*a sentença proferida, portanto, segue o entendimento defendido pela ANTT na presente arbitragem*”

2. Tais afirmações são claramente inverídicas, na medida que:

✓ Não há que se falar em ampliação do objeto deste procedimento, já que o pedido de reequilíbrio contratual em razão das negativas recebidas pela Via 040 no âmbito administrativo sempre foi objeto desse litígio, constando, inclusive, da Ata de Missão;

✓ A ANTT anuiu com os termos da Ata de Missão, pela qual restou disposto que o pedido da Via 040 englobava “*diversos outros motivos fáticos, técnicos e financeiros que serão detalhados e fundamentados no curso desta arbitragem*”; o posterior detalhamento desse aspecto no âmbito das alegações iniciais e réplica não pode causar assombro a ANTT ou amparar pedido descabido de redução do escopo do Procedimento;

✓ Por fim, o “precedente” apresentado é absolutamente inaplicável à hipótese dos autos, já que há entre as razões para negativa do financiamento da BR-153 são significativamente diversas.

3. É o que se passa a demonstrar detalhadamente.

**INEXISTÊNCIA DE AMPLIAÇÃO OU ALTERAÇÃO DA CAUSA DE PEDIR:  
PROCEDIMENTO QUE SEMPRE PRETENDEU O REEQUILÍBRIO CONTRATUAL**

4. Alega a ANTT que “*diversos temas foram suscitados pela **Requerente** sem uma aparente concatenação lógica de ideias ou mesmo sem a conexão com um pedido especificamente formulado*” (item 4 da petição ora respondida) e que eles “*não constaram da **Ata de Missão**, além de não terem sido objeto de devida especificação no âmbito das petições subsequentes da **Requerente**”* (item 19 da petição ora respondida). Diga-se que a Requerida está se referindo, neste momento, aos pontos relativos aos pedidos de reequilíbrio contratual formulados no âmbito administrativo pela requerente e que foram arbitrariamente rejeitados pela Agência reguladora causando ainda mais prejuízos à Via 040.

5. E, com base no mencionado fundamento, pleiteia a ANTT que “*esse Tribunal reconheça como pontos controvertidos somente aqueles ventilados no **Requerimento de Arbitragem**, incorporados na **Ata de Missão** e conexos à pretensão formulada*” (item 22 da petição), com intuito de afastar parte dos pleitos da Via-040.

6. Essa argumentação, contudo, não procede e esse pedido é descabido. Inclusive, a ANTT, em sua manifestação, se contradiz, é contraditória com que ela própria argumenta no decorrer da sua manifestação.

7. Isso porque a própria requerida reconhece na sua petição que “foi possível depreender do resumo das demandas constantes da **Ata de Missão** que se busca um reequilíbrio econômico-financeiro do **Contrato de Concessão** celebrado pelas partes” (item 5 da petição).

8. Não poderia ser diferente, na medida em que, como resta cristalino dos autos, esse é exatamente o objetivo principal deste procedimento arbitral: reequilibrar o contrato de concessão. E esse reequilíbrio deve ocorrer sob duas frentes: (i) em razão do desequilíbrio causado por fato superveniente, extraordinário e alheio à vontade do contratado; (ii) como por aqueles motivos que geraram os pedidos de reequilíbrio contratual e que, embora fundamentados, foram rejeitados pela Requerida, deixando de proceder ao necessário reajuste da tarifa praticada, ou aplicando indevidamente fatores de redução, como é o caso do amplamente questionado “Fator D”.

9. Embora a Requerente, em seus argumentos, se alongue e aprofunde mais quanto ao primeiro aspecto submetido a este Tribunal – requerimento de reequilíbrio em razão de eventos extraordinários, ou seja, fora da álea ordinária do contrato de concessão, já que esse é o ponto mais complexo, que demanda análise mais depurada deste Tribunal Arbitral – a Via 040 deixou claro em suas manifestações que sua pretensão neste procedimento engloba, também, descumprimentos contratuais acintosos pelo Poder Público, como o atraso na emissão da licença de instalação e os

pedidos de revisão rejeitados pela ANTT, dentre eles: (i) pedido de repactuação em razão do aumento extraordinário do CAP; (ii) execução de serviço extra escopo (Projeto Fluidez Brasília/DF); (iii) paralisações em razão da Copa do Mundo e das Eleições; (iv) execução de serviços adicionais relacionado a obras que deveriam ter sido executadas pelo DNIT (CREMA); (v) criação da Lei dos Caminhoneiros e (vi) custos de execução, manutenção e conserva de 4 retornos em nível.

10. E, embora a ANTT afirme que apenas um desses aspectos teria sido ventilado pela requerente na Ata de Missão, da leitura atenta do documento é possível constatar que o ponto relativo aos pedidos de reequilíbrio suscitados no curso da relação contratual foi devidamente suscitado, deixando ali claro que o seu detalhamento ocorreria no curso do procedimento.  
Veja-se:

“99. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório, seja pelas relevantes circunstâncias acima expostas, seja por diversos outros motivos fáticos, técnicos e financeiros que serão detalhados e fundamentados no curso desta arbitragem, mas que, sobretudo, ensejaram o aumento extraordinário e imprevisível do custo do CAPEX (v.g., acréscimo da despesa de manutenção decorrente do maior desgaste da massa asfáltica devido à edição da Lei dos Caminhoneiros; mudanças tributárias e da política de retenção de preços).” (grifou-se)

11. Constava ali, portanto, que o pedido da Via 040 englobava “*diversos outros motivos fáticos, técnicos e financeiros que serão detalhados e fundamentados no curso desta arbitragem*”. E é exatamente o que aconteceu aqui. Tanto é que nas alegações iniciais esses pontos já são devidamente suscitados assim como ocorreu nas demais manifestações. A posterior especificação destes temas foi reconhecida pela própria ANTT na manifestação ora respondida. Confira-se:

“De fato, não se pode deixar de notar que outros pontos foram trazidos no âmbito das **Alegações Iniciais** e da **Réplica**, a saber:

- 1) Aumento do limite de peso bruto por eixo, em decorrência da Lei nº 13.103/2015;
- 2) Aumento do preço do Cimento Asfáltico de Petróleo – CAP;
- 3) Alterações tributárias (PIS, COFINS, CIDE-Combustíveis);
- 4) Fundo Garantidor de Infraestrutura – FGIE;
- 5) Obras de fluidez no trânsito no trecho Brasília-DF/Luziânia-GO;
- 6) Aplicação do Fator D;
- 7) Suspensão de obras durante o período da Copa do Mundo e das Eleições;
- 8) Fechamento de “Rota de Fuga”;
- 9) Alterações unilaterais do PER;

10) Retornos operacionais.

Todos esses temas, conquanto devidamente impugnados no âmbito da **Resposta às Alegações Iniciais** e da **Tréplica**, não constaram da **Ata de Missão**, além de não terem sido objeto de devida especificação no âmbito das petições subsequentes da **Requerente**.” (itens 18 e 19 da manifestação da ANTT)

12. Eis, portanto, a contradição da requerida. Embora ela alegue que a Requerente teria deixado de especificar aspectos, ela própria reconhece que os pontos foram suscitados em alegações iniciais e réplicas. Pontos estes, repita-se, que estavam englobados na Ata de Missão, que previa posterior especificação, e cujo teor foi devidamente aceito pela requerida. O que há aqui, no limite, é a tentativa da ANTT, por meio de tortuoso argumento, de alterar (*rectius*, reduzir) o escopo deste procedimento, em inequívoca violação aos contornos reais da lide, desenhados pela Ata de Missão.

13. Vê-se, portanto, que o que pretende a requerida é, por via transversa, restringir, por ela própria e a destempo, o objeto da lide, certamente com receio do que a prova pericial possa escancarar. Contudo, esse Tribunal Arbitral não pode assim permitir. Todos os pontos suscitados pela requerente estão englobados nos limites deste procedimento e devem ser objeto de futura prova pericial.

**NECESSÁRIOS ESCLARECIMENTOS A RESPEITO DO DOCUMENTO**  
**APRESENTADO PELA ANTT**

14. Por fim, a ANTT apresenta sentença parcial de mérito proferida no âmbito do Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF, em que é requerente a Concessionária de Rodovias Galvão - BR-153 e requeridas a ANTT e a União Federal, ao fundamento de que haveria questões semelhantes às discutidas neste procedimento arbitral, notadamente quanto ao impacto da crise econômica decorrente dos contratos de Concessão da 3ª Etapa do PROCFE e das dificuldades na obtenção do financiamento público pela concessionária.

15. Para tanto, a requerida limitou-se a afirmar que, no Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF, o Tribunal Arbitral reconheceu que a única responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão seria a Concessionária e, por isso, caberia a ela cumprir cabal e tempestivamente com todas as obrigações assumidas no Contrato.

16. Assim, desconsiderando relevantes fatos ocorridos naquele procedimento arbitral, a ANTT conclui que a sentença proferida segue o posicionamento defendido por ela na presente arbitragem.

17. Tais argumentos, no entanto, não se sustentam *per si*, uma vez que os seguintes aspectos essenciais foram menosprezados:

- ✓ O Contrato de Concessão da BR-153 foi o pioneiro, e até o momento, o único, na história das concessões brasileiras de infraestrutura de rodovias a ter o contrato extinto em razão da declaração de caducidade; bem como,
- ✓ A negativa de financiamento público pelo BNDES decorreu de fatos relacionados exclusivamente à Concessionária, tais como, o envolvimento da empresa na Operação Lava Jato, o substancial *downgrade* do grupo econômico Galvão e a perda na confiabilidade da empresa.

a) A caducidade do Contrato de Concessão da Concessionária Galvão:

18. Ambas as concessões – a presente e a BR-153 – seguiram a modelagem adotada para a 3ª Etapa do PROCROFE, cujo modelo contemplou uma redução da TIR máxima dos projetos para 7,2% como resposta às críticas da etapa anterior em relação aos baixos níveis de investimentos exigidos e aos constantes atrasos de execução. Assim, em setembro de 2013, para atrair o interesse das concessionárias, foi oferecida pelo Poder Concedente uma linha de crédito subsidiada a ser viabilizada pelos Bancos Públicos de até 70% (setenta por cento) dos valores a serem investidos nos contratos (cf. xxx)

19. Ocorre que, no caso específico do contrato de concessão do Grupo Galvão, em 16.5.2016, a ANTT instaurou processo administrativo para apurar graves inexecuções contratuais da Concessionária, que culminou na extinção antecipada do contrato por caducidade pelo então Presidente da República Michel Temer, em 15.8.2017. O ato que declarou a caducidade, além de ter extinguido o contrato de concessão, negou à Concessionária Galvão o direito à indenização por entender não haver investimentos vinculados a bens reversíveis a serem amortizados e impôs a ela o pagamento de indenização em favor da União.

20. A caducidade do contrato de concessão, medida extremamente gravosa, ocorreu em decorrência da instauração de procedimento administrativo pelo Poder Concedente, que constatou incapacidade técnica e econômica e operacional da concessionaria em cumprir as obrigações originalmente previstas no Contrato<sup>1</sup>, não só no que diz respeito às obras e investimentos na rodovia, como também em relação a outras obrigações, dentre elas, a de manter vigente a Garantia de Execução do Contrato.

---

<sup>1</sup> “A caducidade do Contrato foi motivada pelas inexecuções das obrigações por parte da REQUERENTE nos termos da subcláusula 32.1 e verificadas desde o início da concessão. Essas inexecuções, por sua vez, foram causadas pela incapacidade econômica, técnica e operacional da CONCESSIONÁRIA após lhe ter sido negado o empréstimo-ponte pelo BNDES.” – fl. 81 da sentença.



21. Ou seja, a rescisão unilateral do contrato de concessão, a critério do Poder Concedente, foi motivada pela inexecução das obrigações contratuais por parte da contratada. Insta salientar, que o processo de caducidade da BR-153 foi o pioneiro e, até o momento, o único na história das concessões brasileiras de infraestrutura de rodovias.

22. **É evidente que esse aspecto em nada se assemelha ao presente procedimento arbitral.** Se houve descumprimento contratual de alguma parte no presente caso, este foi do próprio poder concedente, que após 2 (dois) do prazo contratual<sup>2</sup> não conseguiu obter, de forma integral, a Licença de Instalação, indispensável ao início das obras previstas no Contrato de Concessão.

23. E, além de impactar diretamente no apertado cronograma de obras do Contrato de Concessão, ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão. Afinal, isso impediu que as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, pudessem ser cumpridas no prazo avençado entre as partes.

24. Não bastasse o atraso pela requerente e confessado pela ANTT, a requerida considerou, de forma absurda, que a Via 040 teria infringido a meta do Ano 1, referente à pista dupla trecho DF-GO (cf. RDA-040). Considerou, ainda, que já teria ocorrido um reequilíbrio quanto ao ponto (RDA-046), e que este atraso, culpa exclusiva do Poder Concedente, não impediria o desconto na tarifa (Fator D). Isso sem mencionar os demais fatores já amplamente expostos nas peças da requerente.

25. Não há que se falar, portanto, neste caso, em incapacidade técnica por parte da requerente, muito pelo contrário, o descumprimento do contrato foi, em primeiro lugar, incorrido pelo próprio Poder Concedente.

26. Ademais, a Via 040 não apresentou qualquer incapacidade financeira, ainda que as condições de financiamento divulgadas pela União Federal no momento da divulgação da 3ª Etapa do PROCROFE não tenham sido regularmente cumpridas<sup>3</sup>. Diante do descumprimento da União Federal, então, a Via 040 foi compelida a arcar, sem que isso tenha sido levado em consideração no momento do certame, com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto, além de que eventuais atrasos implicavam com juros altíssimos.

<sup>2</sup> - Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (RTE 2).

<sup>3</sup>A União Federal descumpriu os seguintes aspectos contratuais originariamente atribuídas ao Poder Concedente acerca do Financiamento Público: (i) participação de até 70% do volume de investimentos obrigatórios previsto no plano de negócio, (ii) prazo de 25 (vinte e cinco) anos com 5 (cinco) de carência, (iii) sistema de amortização pelo sistema SAC; e (iv) taxa de juros de longo prazo (TJPL) de até 2% a.a.

27. Ou seja, é incontestável não só que a Via 040 não possui nenhuma incapacidade financeira como também se viu obrigada a arcar com valores expressivos e não previstos contratualmente.

28. Em suma, o processo administrativo de decretação da caducidade do contrato de concessão da BR-153 verificou que a inexecução do contrato ocorreu, essencialmente, pela incapacidade técnica e financeira do Grupo Galvão em cumprir o contrato nos termos originalmente firmados, o que foi novamente reconhecido por aquele Tribunal Arbitral.

29. Por fim, cumpre esclarecer que as partes estão com o procedimento de relicitação em curso, o que demonstra que eventual reajuste ou, ainda, futura extinção do contrato está sendo realizada, nos termos do art. 4º, III, da Lei nº 13.448, de forma amigável.

**b) Análise da matriz de risco contratual:**

30. Outro ponto que merece ser aclarado é seguinte: no mencionado precedente, o Tribunal Arbitral entendeu que os riscos do negócio foram alocados contratualmente entre as partes, de modo que o risco pela obtenção do financiamento foi designado integralmente à Concessionária Galvão, que não poderia invocá-lo para justificar atraso ou inadimplemento de suas obrigações.

31. A sentença aduziu que é natural que o risco seja alocado à parte que tem mais capacidade de controlar as suas variáveis sendo que, no caso dos financiamentos, o concessionário teria melhores condições de controlar o atendimento dos requisitos da instituição financeira.

32. Mas o fato é que no caso da concessão da BR-153, o BNDES justificou a impossibilidade de realização da operação financeira por fatos relacionados exclusivamente à própria Concessionária. O BDNES comunicou que o empréstimo não foi concedido porque, *verbis*: “o rating atribuído ao Grupo Econômico (...) sofreu substancial downgrade”, resultado do “envolvimento do Grupo Galvão na Operação Lava-Jato”, bem como em razão do pedido de recuperação judicial datado de 25.03.2015, que “constitui-se em fato impeditivo à concessão de crédito ao referido grupo econômico” (fl. **63 da sentença – RDA-094**)

33. O Grupo Galvão, portanto, apresentava instabilidade financeira e confiabilidade abalada com as prisões dos seus executivos e da denúncia oferecida pelo Ministério Público Federal contra dois executivos e contra o Diretor Presidente da Concessionária, o que deu causa a negativa do financiamento prometido pelo BDNES.

34. Trata-se de mais um fato que **em nada** se aproxima deste procedimento. Afinal, não houve negativa de financiamento junto ao BNDES. Ao contrário, como visto, o Poder Concedente alterou de forma unilateral as condições de financiamento publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias, o que ocasionou em um rompimento imprevisível e impactante do sinalagma e do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da VIA 040. Confira-se o quadro fático que balizou o financiamento público das duas Concessionárias:

BR-153: MOTIVOS PARA A NEGATIVA DE FINANCIAMENTO PÚBLICO	VIA 040 - CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO DIVULGADAS PELA UNIÃO FEDERAL (NÃO CONCRETIZADAS)
Rating atribuído ao Grupo Econômico - sofreu substancial <i>downgrade</i>	Participação de até 70% do volume de investimento obrigatórios previsto no plano de negócios do proponente à instituição financeira
Envolvimento do Grupo Galvão na Operação Lava-Jato	Prazo de 25 (vinte e cinco) anos, sendo até 5 (cinco) anos de carência e 20 (vinte) anos de amortização
Pedido de recuperação judicial em 25.03.2015	Sistema de amortização pelo sistema SAC, podendo ser admitida a utilização do sistema Price, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recurso
Confiabilidade do Grupo Galvão abalada após as prisões dos executivos	Taxa de juros a longo prazo (TJLP) de até 2% ao ano
Oferecimento de denúncia pelo Ministério Público Federal em 11.12.2014	<b>Na prática</b> , as condições não se confirmaram e a Via 040 teve que arcar com 60% dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente prevista

35. À luz dos fatos expostos, fica evidente que a profundidade da crise econômica, no caso, foi o motivo da inexecução dos financiamentos públicos prometidos e sua tamanha gravidade foi imprevisível, porque de fato não poderia ser esperada por qualquer uma das partes, o que rompeu qualquer alocação ordinária de riscos e impactou no equilíbrio econômico financeiro do contrato.

36. Ou seja, embora a requerida apresente precedente alegando ser aplicável a hipótese dos autos, há nuances que os afastam de forma absoluta. Cada contrato é um contrato e cada relação é construído de uma maneira diferente. Por esse motivo, e a fim de que sejam devidamente analisadas as circunstâncias específica do ajuste objeto deste procedimento, deve ser desconsiderado o julgado apresentado.

### CONCLUSÃO

37. Diante do exposto, além de a sentença arbitral apresentada pela Requerida ser inaplicável a hipótese dos autos, não há dúvida de que os pontos suscitados pela Requerente nada mais são do que um detalhamento do pedido de reequilíbrio do contrato de concessão, tal como

consta da Ata de Missão, sendo absolutamente descabida a alegação de que haveria ampliação do pleito.

38. Em assim sendo, a Requerente confia em que esse e. Tribunal Arbitral deferirá a realização de prova testemunhal e pericial econômico-financeira-contábil e de engenharia, 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.

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

Luna Jurberg Salgado  
OAB/RJ nº 221.497

**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 VII.
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/GEGEF/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
RTE 88	Parecer Técnico Execução TI segmentos do Crema
RTE 89	Ofício nº2415/2015/SUINF
RTE 90	Ofício nº 1169/2015/GEINV/SUINF – Resposta Pleito Crema
RTE 91	PC 021.2015 - encaminha info - CREMA
RTE 92	PC 0306.2015 – encaminha considerações acerca do pavimento no trecho CREMA
RTE 93	Ata Notarial 1 - Itabirito

RTE 94	Ata Notarial 2 – Conselheiro Lafaiete
RTE 95	Ata Notarial 3 – Congonhas
RTE 96	Ata Notarial 4 – Nova Lima
RTE 97	Relatório Monitoramento BR 040
RTE 98	Gráficos Condição Deflectométrica – FWD
RTE 99	Edital 0089/2013-06 - DNIT
RTE 100	Planilha Unifilar CREMA e Cadastro Inicial
RTE 101	Planilha Acessos por kmfx – DNIT
RTE 102	UT6-389-13- Contrato
RTE 103	UT6-389-13 - Portaria recebimento de obras
RTE 104	UT6-389-13 – Termo de recebimento definitivo
RTE 105	Cronograma de atividades do projeto UT06-389-13
RTE 106	Medições UT6-389-13 Ápia.compressed
RTE 107	Parecer Técnico – Diagnóstico para Recuperação do pavimento no segmento objeto do Crema do DNIT
RTE 108	Planilha Memória de Cálculo rev2
RTE 109	Planilha Quantidades Realizadas rev2
RTE 110	Ofícios Recebidos
RTE 111	Planilha de Orçamento – Fluidez
RTE 112	Resumo Ofícios
RTE 113	BR040-GO-070.800-RET-GE-DE-E-0001-R00-01
RTE 114	BR040-GO-114.500-RET-GE-DE-E-0004-R00-01
RTE 115	BR040-GO-121.540-RET-GE-DE-E-0008-R00-01
RTE 116	BR040-MG-171.486-RET-GE-DE-E-0011.R01-01
RTE 117	Comprovação Retornos Provisórios nos trechos de duplicação
RTE 118	Conclusão dos 10% de duplicação e Cronograma de homologação da Praças (1)
RTE 119	Conclusão dos 10% de duplicação e Cronograma de homologação da Praças (2)
RTE 120	Conclusão dos 10% de duplicação e Cronograma de homologação da Praças (3)
RTE 121	Conclusão dos 10% de duplicação e Cronograma de homologação da Praças
RTE 122	Manutenção - Km71 - 17_09_15
RTE 123	Manutenção -18_09_15
RTE 124	Manutenção - 21_09_15
RTE 125	Manutenção - 22_09_15
RTE 126	Manutenção - 23_09_15
RTE 127	Manutenção - 25_09_15
RTE 128	Planilha Medição_Politech
RTE 129	Planilha Medição 001
RTE 130	Planilha RDO
RTE 131	CPU - 00 Vol Orcam BR040GO-071.500-RET-GR-OR-A-0001-R
RTE 132	CPU - 00 Vol Orcam BR040GO-114.000-RET-GR-OR-A-0001-R
RTE 133	CPU - 00 Vol Orcam BR040GO-120.000-RET-GR-OR-A-0001-R
RTE 134	CPU -00 Vol Orcam BR040MG-167.570-RET-GR-OR-A-0001-R
RTE 135	Planilha Memória de Cálculo 05 e 06 Plan Quant km 71.5 GO rev
RTE 136	Planilha Memória de Cálculo 05 e 06 Plan Quant km 114,0 GO
RTE 137	Planilha Memória de Cálculo 05 e 06 Plan Quant km 120,0 GO
RTE 138	Planilha Memória de Cálculo 05 e 06 Plan Quant km 167,57 MG
RTE 139	BR040-MG-071+500-CR-OC-DE-A-0001_REV_3
RTE 140	BR040-MG-114+200-CR-OC-DE-A-0001_REV_5
RTE 141	BR040-MG-120+000-CR-OC-DE-A-0001_REV_5

RTE 142	BR040-MG-167+570-CR-OC-DE-A-0001_REV_5
RTE 143	PC 0301 2015 - resposta ao ofício 1661.2015.SUINF - encaminha evidencias retornos provisórios implantados e em operação
RTE 144	PC 0394.2015 - evidencias de implantação das gravatas
RTE 145	Projeto tipo Retornos Provisórios
RTE 146	Ofício n.º 1661_2015_SUINF_Retornos Provisórios
RTE 147	Ofício nº 1330_2015_GEINV_SUINF - Adequação dos 4 retornos provisórios
RTE 148	PC 0301 2015 - resposta ao ofício 1661.2015.SUINF - encaminha evidencias retornos provisórios implantados e em operação
RTE 149	PC 0401 2015 - encaminha info retornos provisórios e incrementarão da sinalização_GEINV
RTE 150	Carta de Apoio dos Bancos Públicos