

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM
CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL - CCI

Processo Arbitral CCI nº 23932/GSS/PFF

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040")
(REQUERENTE)

VS.

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

ALEGAÇÕES FINAIS DA REQUERENTE

20 de dezembro de 2024

ÍNDICE

I.	INTRODUÇÃO	4
I.I.	SÍNTESE DA ARBITRAGEM.....	4
II.	HISTÓRICO DA CONCESSÃO.....	5
II.I.	CONTEXTO DA LICITAÇÃO.....	5
III.	DESEQUILÍBRIO CONTRATUAL	6
III.I.	III.1 – PRIMEIRO MOTIVO: ALTERAÇÃO DO CENÁRIO ECONÔMICO E DAS CONDIÇÕES FAVORÁVEIS DE FINANCIAMENTO	6
III.II.	III.2 – SEGUNDO MOTIVO: AUSÊNCIA DE REEQUILÍBRIO EM RELAÇÃO AOS PLEITOS OBJETO DA PROVA PERICIAL REALIZADA	8
IV.	AS CONCLUSÕES DA PROVA PERICIAL	9
V.	PERÍCIA DE ENGENHARIA RODOVIÁRIA	10
V.I.	V.1. AUMENTO DO PESO BRUTO POR EIXO (LEI DOS CAMINHONEIROS)	10
V.I.A.	V.1.A. Necessário aclaramento das confusas manifestações da ANTT	12
V.I.B.	V.1.B. Argumento frágil: aumento do peso do tráfego causa danos ao pavimento independentemente de obras de recuperação.....	13
V.I.C.	V.1.C. Inadequação do estudo LAPAV para quantificação do pleito da Requerente	16
V.I.D.	V.1.D. Lei da Quarta Potência: metodologia de cálculo mais adequada a ser adotado por este Tribunal Arbitral.....	19
V.I.E.	V.1.E. Cálculo alternativo apresentado pelo Assistente Técnico da REQUERENTE	21
V.2.	V.2. PROJETO DE MELHORIA DA FLUIDEZ BRASÍLIA – LUZIÂNIA.....	22
V.2.A.	V.2.A. Evidente dever de resarcimento:	23
	serviços extra escopo devidamente prestados	23
V.2.B.	V.2.B. Quantificação do pleito com base no regramento da própria ANTT	26
V.2.C.	V.2.C. Subsidiariamente: quantificação com desconto da parte do projeto não aprovada.	29
V.2.D.	V.2.D. Ainda subsidiariamente: quantificação com base nos documentos RTE 173.1.	30
V.3.	V.3. APLICAÇÃO DO FATOR D	32
V.4.	V.4. MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DE 4 (QUATRO) RETORNOS DEFINITIVOS E IMPLANTAÇÃO DE 4 (QUATRO) RETORNOS PROVISÓRIOS.....	34
V.4.A.	V.4.A. Um ou dois pedidos?.....	35
	Necessário esclarecimento sobre o pleito da REQUERENTE.....	35
V.4.B.	V.4.B. Manutenção e conservação de 4 (quatro) retornos definitivos	36

V.4.C. Quantificação dos valores dos 3 retornos cujo mérito técnico foi reconhecido pela FDTE	39
V.4.D. Mérito técnico em relação ao retorno do km 172 também deve ser reconhecido: . 40 retorno em operação a despeito das alegações de inconformidades.....	40
V.4.E. Implantação dos 4 (quatro) retornos provisórios.....	42
VI. PERÍCIA DE MEIO AMBIENTE	46
VI.1. ATRASOS DA ANTT NA OBTENÇÃO DE LICENÇAS AMBIENTAIS	46
VI.1.A. Participação da VIA 040 em reuniões do IBAMA não afasta obrigação da ANTT	49
VI.1.B. Mobilização compatível com o PER e devidamente comprovadas	51
VI.1.C. Quantificação dos prejuízos da REQUERENTE devidamente comprovados.....	54
VI.2. PARALISAÇÃO DAS OBRAS DURANTE A COPA DO MUNDO E ELEIÇÕES..	58
VII. PERÍCIA ECONÔMICO-FINANCEIRA	60
VII.1. AUMENTO DO VALOR DO CIMENTO ASFÁLTICO DE PETRÓLEO (CAP)....	60
VII.2. MAJORAÇÃO DAS ALÍQUOTAS DE PIS, COFINS E CIDE-COMBUSTÍVEIS ..	63
VIII. CONCLUSÃO E PEDIDOS.....	65
IX. LISTA DE DOCUMENTOS:	69

Ilmos. Srs. Membros do Tribunal Arbitral,

As presentes Alegações Finais são apresentadas pela CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. (“VIA 040” ou “REQUERENTE”) no Procedimento Arbitral em referência, instaurado contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (“ANTT” ou “REQUERIDA”, em conjunto com a REQUERENTE, “Partes”), dentro do prazo acordado pelas Partes e determinado pelo Tribunal Arbitral em audiência¹ e ratificado por meio de comunicado eletrônico datado de 4.10.2024.

I – INTRODUÇÃO

I.1. SÍNTESE DA ARBITRAGEM

1. O objeto desta arbitragem é o pleito de indenização e reequilíbrio do contrato de concessão nº 06/2013, assinado entre as Partes no dia 12.3.2014, após a REQUERENTE sagrarse vencedora do leilão realizado em 27.12.2013, conforme o edital nº 006/2013, para concessão da rodovia BR-040/DF/GO/DF, com extensão de 936,8km, pelo período de 30 (trinta) anos (“Contrato de Concessão” ou “Contrato”).

2. Por meio da Ordem Procedimental nº 11, este Tribunal Arbitral delimitou o objeto da demanda e os discriminou em 12 (doze) temas² que refletiam o pleito de reequilíbrio contratual e que seriam analisados para solução da controvérsia. Em seguida, determinou a **bifurcação do procedimento**, por entender que parte dos tópicos estariam prontos para julgamento, ao passo que outros deveriam ser submetidos à prova pericial técnica.

¹ Estenotipia, linhas 5225/5229: “Dr. Luciano Godoy [Presidente]: Isso, geralmente eu gosto de fazer uma ata final, encerrar, mas pelo horário, eu vou dispensar, se estiverem de acordo, fica valendo a gravação e a gente faz um comunicado por e-mail, colocando 20 de dezembro. Ratificando o combinado”.

² (i) Crise econômica no Contrato de Concessão e sua quantificação (se houver); (ii) Dificuldade de obtenção do financiamento no BNDES e sua quantificação (se houver); (iii) Aumento do valor do Cimento Asfáltico de Petróleo – CAP e sua quantificação (se houver); (iv) Majoração das alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-combustíveis e sua quantificação (se houver); (v) Insuficiência de recursos do Fundo Garantidor de Infraestrutura –FIGE e sua quantificação (se houver); (vi) Paralisação das obras durante a Copa do Mundo e Eleições e sua quantificação (se houver); (vii) Atrasos da ANTT na obtenção de licenças ambientais; (viii) Projeto Fluidez pela Via 040; (ix) Impactos econômico-financeiros da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015) no Contrato de Concessão; (x) Manutenção e conservação de 4 retornos em nível; (xi) Implantação de 4 retornos provisórios; e (xii) Aplicação do Fator D.

3. A **Sentença Arbitral Parcial** proferida em 16.11.2021 analisou 6 (seis) dos temas citados acima e (i) julgou improcedente o pedido de reequilíbrio contratual no que concerne às alegações relativas à crise econômica e seu impacto sobre o volume de tráfego na rodovia sob concessão e à dificuldade na obtenção de financiamento pelo BNDES; (ii) não conheceu o pedido relativo à insuficiência de recursos do Fundo Garantidor de Infraestrutura; e (iii) converteu em diligência o julgamento dos outros três pleitos analisados na sentença, para submetê-los à produção de prova pericial.

4. Finalmente, por meio da **Ordem Procedimental nº 13**, o Tribunal Arbitral determinou a realização de perícia para apurar os seguintes temas que demandavam a produção de prova técnica:

- Perícia de Engenharia Rodoviária:
(i) Aumento do peso bruto por eixo (Lei dos Caminhoneiros);
(ii) Projeto de melhoria da fluidez Brasília – Luziânia;
(iii) Aplicação do Fator D;
(iv) Manutenção e conservação de 4 retornos em nível;
(v) Implantação de 4 retornos provisórios.
- Perícia de Meio Ambiente:
(vi) Atrasos da ANTT na obtenção de licenças ambientais;
(vii) Paralisação das obras durante a Copa do Mundo e Eleições;
- Perícia Econômico-Financeira:
(viii) Aumento do valor do Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP);
(ix) Majoração das Alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis.

5. A prova pericial foi realizada pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (“FDTE” ou “Equipe Pericial”) e, após manifestação das Partes, este Tribunal Arbitral designou audiência para oitiva da Equipe Pericial e dos Assistentes Técnicos das Partes, a qual foi realizada no dia 2 de outubro de 2024 (“Audiência Técnica”). Encerrada a fase probatória, a REQUERENTE demonstrará nestas Alegações Finais as razões pelas quais os pedidos deverão ser julgados procedentes.

II - HISTÓRICO DA CONCESSÃO

II.1. CONTEXTO DA LICITAÇÃO

6. A VIA 040 tem como acionistas os três maiores fundos de pensão do país (Petros, Funcf e Previ) e prestou serviços como concessionária da rodovia BR-040 entre 22.4.2014 e 5.8.2024. A REQUERENTE pertence à Invepar, grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transporte, e sagrou-se vencedora no leilão para concessão da rodovia BR-040/DF/GO/DF realizado em 27.12.2013.

7. O Contrato de Concessão objeto desta arbitragem integra a 3^a etapa do PROCROFE, um conjunto de contratos de concessão com editais publicados em 2013, como parte do Programa de Investimento em Logística do Governo Federal (“**PIL³**”), o qual foi alicerçado em dois fatores que se alteraram radicalmente nos anos imediatamente seguintes: **(i)** condições de financiamento “*bastante favoráveis*”⁴, endossada pelo Governo Federal⁵ e por Bancos Públicos⁶; e **(ii)** período de crescimento econômico estável no Brasil e grande otimismo em relação à economia brasileira.

8. **Esse era o contexto econômico-financeiro quando a REQUERENTE elaborou sua proposta e se sagrou vencedora do leilão**, que culminou com a assinatura do Contrato de Concessão em 12.3.2014. O modelo de concessão rodoviário desenhado pela ANTT no âmbito do PIL inequivocamente levou em consideração essas condições favoráveis de financiamento e o cenário de crescimento contínuo que, de forma imprevisível, foram alterados logo no ano seguinte à assinatura do Contrato de Concessão, como demonstrado de forma detalhada nas Alegações Iniciais.

III – DESEQUILÍBRIO CONTRATUAL

III.1 – PRIMEIRO MOTIVO: ALTERAÇÃO DO CENÁRIO ECONÔMICO E DAS CONDIÇÕES FAVORÁVEIS DE FINANCIAMENTO

³ Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/conteudo/concessoes-rodoviarias-programa-de-investimento-em-logistica14066>. Acesso em 5.12.2024.

⁴ Informação veiculada no site do Ministério dos Transportes em 15.8.2012. Disponível em: < [Programa de Investimentos em Logística destina R\\$ 133 bilhões para rodovias e ferrovias — Ministério dos Transportes](#)>. Acesso em 5.12.2024.

⁵ A postura da União Federal era sem dúvidas a de proporcionar segurança aos investidores. O Ministro da Fazenda à época afirmou em entrevista que: (i) a divulgação da Carta de Apoio aos Bancos Públicos “garante que as regras não vão mudar”; e (ii) que foi criado “um modelo de financiamento e operação que atende a expectativa dos bancos e das empresas que vão operar”. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/noticias/ultimas-noticias/carta-de-bancos-oficiais-torna-pil-mais-atraente>. Acesso em 7.12.2024.

⁶ RTE-150 – Carta de Apoio dos Bancos Públicos.

9. As condições resumidas acima, no entanto, mudaram de forma abrupta e imprevisível logo nos primeiros anos da concessão: (i) o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, conforme reconhecido pela ANTT⁷; e (ii) as condições de financiamento divulgadas pela União Federal e corroborada por Bancos Públicos naquele momento – e que possibilitou um deságio de 61,13% na proposta vitoriosa feita pelo Grupo Invepar - não foram concretizadas.

10. Embora esse tema já tenha sido objeto da Sentença Arbitral Parcial, a REQUERENTE o reitera nestas Alegações Finais por entender que a drástica alteração das circunstâncias em que se deu a licitação que culminou na assinatura do Contrato de Concessão impactam nos pleitos que foram submetidos à prova pericial.

11. Como é público e notório, a VIA 040 e todas as concessionárias integrantes da 3ª etapa do PROCROFE sofreram com o “*desequilíbrio violento*” das bases contratuais pelos, nas palavras do próprio Diretor-Geral da ANTT à época:

“(...) Fase 3 são todas aquelas que foram licitadas em 2014, em que o País tinha um cenário brilhante, com crescimento, projeções, liberação de financiamentos do BNDES com taxas de juros atrativas. Só que, de 2014 para diante, cinco dessas concessões que iniciariam hoje estão totalmente desequilibradas. Nós tivemos uma queda na arrecadação, queda na produção, queda no nível de tráfego (...) então, hoje, essas concessões da Fase 3 estão num desequilíbrio violento” (declaração da ANTT em audiência pública⁸)

12. Diante do cenário catastrófico, o Congresso Nacional editou a Medida Provisória nº 752/2016 em cuja exposição de motivos **ficou evidente o desequilíbrio dos contratos de concessão** dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário⁹. Nesse contexto, a história da VIA 040, que se anunciava bem sucedida, já nos seus primeiros anos se inviabilizou.

⁷ Em apresentação distribuída aos participantes de audiência pública realizada no Congresso Nacional, a ANTT confirma que as concessões da “3ª Etapa” “*foram estruturadas entre 2011 e 2013*”, momento no qual o “*PIB nacional crescia na média de 3%*”, sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), “*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*”, com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA⁷ (RTE-16).

⁸ Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,antt-defende-a-relicitacao-de-concessoes-de-rodovias-feitas-por-dilma,70002777225>. Acesso em 7.12.2024.

⁹ A exposição de motivos que acompanhou a MP (convertida na Lei nº 13.448/2017) sinalizou a preocupação em “*reparar problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura, buscando viabilizar a realização*

III.2 – SEGUNDO MOTIVO: AUSÊNCIA DE REEQUILÍBRIO EM RELAÇÃO AOS PLEITOS OBJETO DA PROVA PERICIAL REALIZADA

13. Os motivos mencionados no tópico anterior, no entanto, não foram os únicos fatores a gerar o desequilíbrio do Contrato de Concessão. Embora os reequilíbrios nos contratos de concessão sejam um aspecto essencial para garantir a estabilidade econômica e financeira durante a sua vigência, a ANTT deixou de promover o reequilíbrio de diversos pleitos da REQUERENTE, mesmo diante de manifestas inadimplências contratuais praticadas pela REQUERIDA que desvirtuaram a boa gestão da rodovia, como o enfático caso do atraso na emissão das licenças.

14. O reequilíbrio do contrato de concessão é um direito do concessionário¹⁰, inclusive com previsão em dispositivo constitucional¹¹ e legal¹² e o seu cabimento na relação jurídica entre as Partes está expressamente prevista no Contrato de Concessão (cláusula 22).

15. Apesar disso, os pleitos da REQUERENTE submetidos à prova pericial técnica elaborada pela FDTE demonstram que os descumprimentos contratuais pela ANTT, com ausência total ou parcial de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, causou prejuízos milionários à VIA 040 que, para evitar um processo de caducidade ameaçado pela REQUERIDA¹³, teve de optar pela rellicitação.

16. Esse, então, é o escopo do pleito deduzido pela VIA 040 no âmbito deste procedimento: o recebimento dos valores referente à recomposição econômico-financeiro do

imediatamente novos investimentos em projetos de parceria e sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável". Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2016/mediadaprovisoria-752-24-novembro-2016-783938-exposicaodemotivos-151447-pe.html>. Acesso em 25.6.2024.

¹⁰ “Passou-se a entender que deveria haver equivalência entre encargos e obrigações e, sempre que houvesse rompimento do equilíbrio estabelecido no início do contrato, o concessionário deveria ter direito à recomposição.” (DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo. 23a ed. São Paulo. Atlas, 2010).

¹¹ CF. art. 37. [...] XXI – ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, **mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações. (BRASIL, 1988, grifo nosso)

¹² O art. 65, II, “d” da Lei nº 8.666/1993, dispõe que “a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro” também deverá ocorrer nas hipóteses de “fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado”.

¹³ RTE-8 – Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.

Contrato de Concessão no período delimitado por este Tribunal Arbitral na Ordem Procedimental nº 11 e que foram submetidos à prova pericial.

IV – AS CONCLUSÕES DA PROVA PERICIAL

17. Ao final dos trabalhos periciais, a FDTE se pronunciou de 3 (três) formas diversas sobre as suas conclusões a respeito dos Pontos Controvertidos: **(i)** reconheceu o mérito técnico e quantificou os valores; **(ii)** reconheceu o mérito técnico, mas não quantificou os valores ou apenas indicou referência de metodologia; ou **(iii)** não reconheceu o mérito técnico, conforme resumido na tabela abaixo.¹⁴

Pleito	Valor Pleiteado	Mérito Técnico (Sim/Não)	Posição da FDTE
Aumento do peso bruto por eixo (Item 3.1)	R\$ 4.574.866,28	Sim	Como referência de valores, pode ser usada a nota técnica nº 021/2016/GEINF/SUINF.
Projeto de melhoria da fluidez Brasília - Luziânia (Item 3.2)	R\$ 5.734.148,58	Sim	R\$ 1.802.390,38
Aplicação do fator D (Item 3.3)	-	Não	-
Manutenção e conservação de 4 retornos em nível e implantação de 4 retornos provisórios (Item 3.4)	R\$ 10.463.714,57	km 71+300 - Sim km 115+000 - Sim km 120+500 - Sim km 172+000 - Não	Custo adicional de manutenção e conservação dos três retornos: R\$ 678,87/dia Valor total: R\$ 5.100.350,31
Atrasos da ANTT na obtenção de Licenças Ambientais (Item 4.1)	R\$ 71.489.158,00	Sim	O reequilíbrio deve ser calculado a partir de 22/04/2015.
Paralisação das obras durante a Copa do Mundo e Eleições (Item 4.2)	R\$ 11.743.416,25	Não	-
Aumento do valor do Cimento Asfáltico de Petróleo (Item 5.1)	R\$ 42.131.715,42	Avaliação Jurídica	Cálculo do impacto prejudicado.
Majoração das Alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis (Item 5.2)	-	Sim	R\$ 2.075.479,42.
TOTAL (P0)	R\$ 142.302.870,52	-	-

18. A análise dos temas acima demandou da Equipe Pericial um árduo trabalho de análise documental. No entanto, as matérias submetidas à perícia são de enorme complexidade, de modo que a REQUERENTE demonstrou em suas manifestações, e por meio dos pareceres de seu Assistente Técnico¹⁵, a existência de inconsistências no Laudo Pericial, conforme será detalhado abaixo.

¹⁴ Tabela extraída da apresentação feita pela FDTE na Audiência Técnica.

¹⁵ RTE-170 e RTE-173.

V - PERÍCIA DE ENGENHARIA RODOVIÁRIA

19. Abrange os seguinte temas: (i) aumento do peso bruto por eixo; (ii) projeto de melhoria da fluidez Brasília – Luziânia; (iii) aplicação do fator D; e (iv) manutenção e conservação de 4 Retornos Em Nível; (v) implantação de 4 retornos provisórios.

V.1. AUMENTO DO PESO BRUTO POR EIXO (LEI DOS CAMINHONEIROS)

20. O Contrato de Concessão foi diretamente impactado pela Lei Federal nº 13.103/2015 (“**Lei dos Caminhoneiros**”), na medida em que a referida Lei aumentou em 5% o limite de tolerância do peso bruto total dos caminhões e em 10% os limites de peso bruto por eixo, o que reduziu a vida útil do asfalto e exigiu a destinação de mais recursos para a manutenção da rodovia. Posteriormente, com a promulgação da Lei nº 14.229/2021, a tolerância do excesso de peso foi elevada para 12,5% sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo ao pavimento.

21. Assim, nas palavras do Laudo Pericial, “*em pouco mais de seis anos, ampliou-se em 67% a tolerância sobre o limite de carga por eixo*”¹⁶. A questão é incontroversa, na medida em que a ANTT reconheceu o desequilíbrio que a Lei dos Caminhoneiros causou aos contratos de concessão¹⁷.

22. **A FDTE reconheceu o mérito técnico do pedido**, mas ponderou que se trata de um problema setorial cujos impactos afetam outras concessões de rodovias e devem ser tratados de forma isonômica, “*no âmbito de competências específicas*”¹⁸.

23. Por essa razão, não quantificou o valor devido à REQUERENTE. Consignou que, caso o Tribunal Arbitral necessite de referência para a quantificação desse pleito de reequilíbrio, “*a Perícia recomenda o uso do cálculo inicial feito pela ANTT, exposto na Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11/07/2016*”¹⁹.

¹⁶ Laudo Pericial, §51.

¹⁷ Impugnação da ANTT ao Laudo Pericial, § 20.

¹⁸ Laudo Pericial, §66.

¹⁹ Laudo Pericial, §71.

24. **Impacto reconhecido, mas reequilíbrio negado.** A ANTT, por sua vez, reconheceu o mérito do pedido por meio da 1^a RO e 3^a RE (2016) recomendando a inclusão do valor R\$ 479.593.668,78 (quatrocentos e setenta e nove milhões, quinhentos e noventa e três mil, seiscentos e sessenta e oito reais e setenta e oito centavos) por meio de Fluxo de Caixa Marginal para fins de reequilíbrio contratual em razão dos impactos da Lei dos Caminhoneiros no Contrato²⁰. Esse valor levou em consideração os 30 (trinta) anos previstos inicialmente para a concessão.

21. No entanto, **essa posição da ANTT foi revogada**²¹, sob os fundamentos de que **(i)** o valor apurado nas referidas revisões baseado em estudo do DNIT que utilizou a metodologia da “Lei da Quarta Potência” tinha caráter provisório e foi utilizado até a criação de uma solução definitiva; e **(ii)** o Acórdão nº 290/2018 do TCU determinou que a ANTT “*abstenha-se de utilizar os custos médios gerenciais do DNIT como base de cálculo para os valores de investimentos a serem incluídos nos contratos de concessão de rodovias*”²².

22. Segundo a ANTT, em atendimento ao Acórdão nº 290/2018 do TCU, na 4^a RO e 6^a RE, o valor foi reduzido de R\$ 479.593.668,78 para R\$ 115.125.088,26 (cento e quinze milhões, cento e vinte e cinco mil, oitenta e reais e vinte e seis centavos)²³.

23. **Contradicoriatamente**, depois de ter quantificado em duas revisões o valor devido à VIA 040 a título de reequilíbrio pelos danos causados em razão da Lei dos Caminhoneiros (uma em 2016 e outra em 2019), a ANTT passou a defender, nesta arbitragem, que não deve haver reequilíbrio desse pleito da REQUERENTE.

24. Argumenta que “*no âmbito do procedimento de rellicitação, a Agência entendeu não caber qualquer reequilíbrio contratual à Via 040 relacionados a eventuais danos aos pavimentos no que se refere à Lei dos Caminhoneiros*”, “*pois com base nos ciclos de investimentos previstos no PER, considerou-se que os serviços de recuperação da pavimentação não foram executados pela Via 040*”²⁴.

²⁰ Nota Técnica 021/2016/GEINV/SUINF – RDA-020, §213.

²¹ Conforme Nota Técnica SEI nº 688/2020/GEFIR/SUINF/DIR - RTE 170.3.

²² RDA-016.

²³ Cf. planilha apresentada na Nota Técnica SEI nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR.

²⁴ Impugnação da ANTT ao Laudo Pericial, §41.

25. Subsidiariamente, a ANTT defende que, caso seja acolhido o pleito da VIA 040, a quantificação do valor a ser objeto de reequilíbrio deve calculado com base na metodologia elaborada pelo Laboratório de Pavimentação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (“**LAPAV**”), o qual teria sido concluído em 2.4.2020 e representaria uma “*solução definitiva*” que estaria sendo aplicada para todos os contratos de concessão rodoviária.

V.1.A. Necessário aclaramento das confusas manifestações da ANTT

25. **A ANTT tenta confundir este Tribunal Arbitral com argumentos confusos e contraditórios.** Como visto acima, a ANTT defende que a VIA 040 não obteve o reequilíbrio e, na sua visão, não faz jus a esse valor. Essas foram as afirmações da ANTT em sua Impugnação ao Laudo Pericial e na Audiência Técnica.

26. Veja, no entanto, que a redação da ANTT nos seus Comentários sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial transmite a ideia de que houve o reequilíbrio com base no estudo LAPAV. Isso porque a redação diz que a ANTT “já procedeu ao reequilíbrio”, primeiro de forma provisória e, depois, “por estudo conclusivo desenvolvido pela LAPAV”. Confira-se:

8. Todavia, a conclusão pericial não se sustenta. Primeiramente, conforme já explicitado na manifestação apresentada pela Requerida, a Agência já procedeu ao reequilíbrio desse contrato provisoriamente, em um primeiro momento valendo-se de estudo elaborado pelo DNIT e, em seguida, nos termos do Acórdão nº 290/2018-Plenário do TCU(RDA-016), por estudo conclusivo desenvolvido pela LAPAV.

27. Portanto, esse tópico se presta apenas a desfazer a confusa narrativa da ANTT e reiterar que **não houve reequilíbrio do valor referente aos impactos da Lei dos Caminhoneiros no Contrato**. A ANTT jamais procedeu com o reequilíbrio do Contrato (como deu a entender no trecho acima), como atestado pela FDTE ao responder ao Quesito 6.1.1²⁵.

²⁵ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 98: “[...] o item 40 da NOTA TÉCNICA SEI 688/2020/GEFIR /SUINF/DIR confirma que o cenário do Contrato de Concessão definido pelo Termo Aditivo para rellicitação não considera no cálculo da tarifa valores para compensar os efeitos do aumento de carga promovidos pela Lei dos Caminhoneiros”.

Feitos esses esclarecimentos, a VIA 040 passa a demonstrar as razões pelas quais faz jus ao pleito objeto desse capítulo.

V.1.B. Argumento frágil: aumento do peso do tráfego causa danos ao pavimento independentemente de obras de recuperação

26. **A ANTT faz com que a VIA 040 tenha que defender o óbvio.** Sempre com o devido respeito à REQUERIDA, o seu fantasioso argumento de que a inexecução de obras de recuperação do pavimento inviabilizaria o pleito de reequilíbrio dos custos de manutenção majorados pelo aumento do peso em razão da Lei dos Caminhoneiros atenta contra a lógica e evidencia a postura abusiva da ANTT em relação às concessionárias.

27. Como bem esclarecido pelo Assistente Técnico da REQUERENTE na Audiência Técnica, com o advento da Lei dos Caminhoneiros “*o fato de ter feito a recuperação ou não, não altera a maior demanda que a concessionária teve para manter aquele pavimento mesmo nas condições em que estava*”²⁶.

28. Nesse sentido, a FDTE, contrariando a ANTT, afirmou de forma categórica que “*não considerar o impacto porque a concessionária não executou os serviços de recuperação não possui amparo técnico*”²⁷.

O item 38 do documento (Figura 187) esclarece que o impacto da Lei dos Caminhoneiros deve ser considerado apenas sobre os custos de manutenção. No entendimento da FDTE, não considerar esse impacto porque a concessionária não executou os serviços de recuperação não possui amparo técnico.

29. Em *primeiro lugar*, a ANTT não apresentou qualquer evidência que demonstrasse em qual medida a ausência de obras de recuperação altera os custos com a manutenção do pavimento. Ainda que se considere que a não recuperação do pavimento alterou os custos de manutenção, o que se cogita apenas por argumentação, isso não exclui o fato de que a Lei dos

²⁶ Estenotipia, Linhas 1665/1666.

²⁷ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 98.

Caminhoneiros causou impactos no Contrato em razão do aumento de peso do tráfego e imputou maiores custos à VIA 040, isso é evidente.

30. O Laudo Pericial fulmina esse argumento da REQUERIDA no trecho em que afirma que “*em pouco mais de seis anos, ampliou-se em 67% a tolerância sobre o limite de carga por eixo, mesmo com o aperfeiçoamento constante dos equipamentos de pesagem disponíveis no mercado, que apresentam imprecisões cada vez menores*”²⁸ e que os pavimentos são projetados para suportar a ação de cargas totais, que não podem ultrapassar os limites máximos previstos em Lei. Logo, com a alteração abrupta do limite de tolerância, o “*excesso de carga não é considerado no dimensionamento do pavimento*”²⁹.

31. Se a ANTT entende que a ausência de obras de recuperação majora os custos de manutenção, cabe a ela comprovar essa diferença ou qual a parcela da majoração dos custos de manutenção refere-se à falta de recuperação e qual refere-se ao aumento do limite de peso, visto que o impacto da Lei dos Caminhoneiros sobre o pavimento é evidente e ocorre nos dois cenários (com ou sem recuperação). Este exercício foi indicado pela Equipe Pericial na Audiência Técnica como alternativa para verificação da hipótese levantada pela REQUERIDA.

“Sr. Dario Lopes [FDTE]: Então eu o que faria? Trabalharia com esses dois cenários, faria uma avaliação do surgimento dessas trincas em um cenário em que está o pavimento recuperado, no cenário em que o pavimento não está recuperado. A diferença de custos que eu vou ter ao longo do tempo, pode ter uma avaliação disso. Como avaliar trinca, o senhor deve estar perguntando. Isso aí tem que ser acompanhamento praticamente diariamente. Você filma, você mede. Então isso precisa, durante um tempo você ter no pavimento existente, esse acompanhamento para saber qual é o grau de deterioração que está acontecendo ao longo do tempo”³⁰.

32. Como visto, a Equipe Pericial foi bastante didática ao esclarecer que estimar o aumento dos custos de manutenção em uma rodovia com obras de recuperação ou não demandaria – teoricamente – um acompanhamento detalhado dos dois cenários para apurar se haverá alguma diferença de deterioração que implique em mais custos de manutenção.

²⁸ Laudo Pericial, §51.

²⁹ Laudo Pericial, §61.

33. No entanto, embora tenha como função a fiscalização da rodovia e tenha admitido na Audiência Técnica que apura anualmente os parâmetros de desempenho da pavimentação³¹, a ANTT não providenciou qualquer comprovação de monitoramento que indicasse que as condições da pavimentação excluiria os danos causados pelo aumento do limite de peso.

34. Embora os procuradores da ANTT tenham se esforçado para tanto, a Equipe Pericial em nenhum momento afirmou que a inexecução de obras de recuperação do pavimento seria irrelevante para a deterioração do asfalto em razão do aumento do peso do tráfego.

35. Diante de toda essa complexidade que poderia ou não – teoricamente – apontar uma diferença de custos entre a manutenção de uma pavimentação com ou sem obras de recuperação, **não pode a ANTT simplesmente alegar, de forma leviana e sem qualquer comprovação, que nada irá pagar à Via 040 porque não foram feitas obras de recuperação, especialmente enquanto assume que todas as outras concessionárias serão reequilibradas com base nesse mesmo fundamento (quebra de isonomia).**

36. Em *segundo lugar*, o frágil argumento da ANTT é refutado pelas suas próprias afirmações. Ora, se a própria ANTT diz que o estudo LAPAV apresenta uma solução definitiva para a aplicação de reequilíbrio nos contratos “*considerando os dados específicos de cada concessão (volume de tráfego, estrutura real e condição estrutural do pavimento*³²)”³³, então a ausência de obras de recuperação não a impediria de quantificar os custos de manutenção.

37. Em *terceiro lugar*, o argumento ventilado nesta arbitragem sobre não promover o reequilíbrio ora discutido em razão da ausência de conclusão de obras de recuperação do pavimento contraria a conduta da ANTT na via administrativa. Afinal, a REQUERIDA promoveu

³¹ “Sr. Fernando Bezerra [Assist. Técnico da ANTT]: ANTT anualmente, ela apura os parâmetros de desempenho, as entregas de obra, de investimento e também a realização dos serviços da fase de recuperação e manutenção. Então anualmente é instaurado um processo administrativo, onde é dado o contraditório, ampla defesa para a concessionária, para apurar o cumprimento desses parâmetros”. (Estenotipia, linhas 1756/1761).

³² O que foi reforçado na Audiência pelo Assistente Técnico da ANTT: “Sr. Fernando Bezerra [Assist. Técnico da ANTT]: “Por isso que ANTT desenvolveu uma metodologia que a gente tem aplicado nos contratos que envolve três premissas: Estudo de tráfego, dependendo do tráfego que afeta o pavimento; **a estrutura do pavimento**, que cada rodovia tem uma estrutura de base e sub-base; **e também as condições do pavimento**. E com isso, com essa metodologia, você pega os dados da concessionária, da própria concessionária e calcula.” (Estenotipia, linhas 1977/1982).

³³ Comentários da ANTT aos Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §9.

o cálculo desse pleito em duas revisões, uma em 2016 (1^a RO e 3^a RE) e outra em 2019 (4^a RO e 6^a RE).

38. Além disso, na Nota Técnica SEI nº 688/2020/GEFIR/SUINF/DIR³⁴ é possível verificar que a Gerência de Fiscalização das Rodovias emitiu orientação no sentido de que a verificação destes impactos deve se aplicar sobre os custos de manutenção e conservação:

Assim, orienta-se a verificação destes impactos e se aplique apenas sobre os custos de manutenção, não sendo cabível em primeira análise, qualquer impacto sobre os custos de recuperação do pavimento, levando estes efeitos às próximas revisões das TBP das concessões federais caso necessário.”

39. Assim, na esteira do que consignou a perícia técnica, a alegação da ANTT de que a REQUERENTE não faz jus ao pleito de reequilíbrio objeto desse tópico por não ter realizado obras de reparação da pavimentação não possui qualquer amparo técnico e deve ser desconsiderada.

40. A REQUERENTE não só deve ser remunerada pelos custos adicionais ocasionados pelos impactos da Lei dos Caminhoneiros como esse pleito deve ser quantificado com base nos critérios que a VIA 040 demonstrará no próximo tópico.

V.1.C. Inadequação do estudo LAPAV para quantificação do pleito da Requerente

“Eu não estou confortável em usar a metodologia, por mais robusta que ela até agora seja”³⁵ [...] E eu repito: Eu não estou confortável em trazer para o Tribunal, que tem que tomar uma decisão tão importante como essa, um número que pode ser objeto de críticas, como o próprio relatório já colocou”³⁶. (resposta da Equipe Pericial ao ser perguntada na Audiência Técnica sobre o porquê de não ter indicado o estudo LAPAV)

41. Uma vez esclarecido que a ANTT não promoveu o reequilíbrio pelos efeitos da Lei dos Caminhoneiros ao Contrato, a REQUERENTE passa a expor o correto critério para quantificação desse pleito. A ANTT alega que a quantificação deve ser feita com base no estudo desenvolvido pelo LAPAV. No entanto, esse não é o entendimento da REQUERENTE e da FDTE.

³⁴ RTE-170.3, p. 5.

³⁵ Estenotipia, linhas 2106/2107.

³⁶ Estenotipia, linhas 2213/2222.

42. **A Equipe Pericial não recomendou a metodologia do LAPAV.** Segundo o Laudo Pericial, o estudo da LAPAV pode ser uma referência, “*mas não a proposta definitiva*”³⁷ e o tema “*permanece controverso entre concessionárias, institutos de pesquisa e universidades, reflexo de sua complexidade*”³⁸, de modo que a realidade defendida pela ANTT no sentido de que não haveria discussões abertas sobre a questão não prospera.

43. Na Audiência Técnica, o coárbitro, Dr. Sérgio Guerra, perguntou ao membro da FDTE a razão pela qual ele consignou no Laudo Pericial que o método LAPAV não seria definitivo. “*Eu não estou confortável em usar a metodologia, por mais robusta que ela até agora seja*”³⁹ respondeu o membro da Equipe Pericial.

44. Em seguida justificou que não indiciou o método LAPAV “*porque a responsabilidade pelo núcleo seria minha. E eu repito: Eu não estou confortável em trazer para o Tribunal, que tem que tomar uma decisão tão importante como essa, um número que pode ser objeto de críticas, como o próprio relatório já colocou*”⁴⁰.

45. O restante das considerações feitas Sr. Dario Lopes demonstram a inadequação do método LAPAV para quantificação dos cálculos objeto desse pedido. Ele destaca que o próprio relatório do estudo LAPAV apresenta limitações ao destacar que a avaliação foi feita com tipo de cimento asfáltico *utilizado em lugares frios em com pouco tráfego* (o que certamente não é o caso da rodovia BR-040 no trecho que liga Juiz de Fora/MG a Brasília/DF).

“Dr. Sérgio Guerra [Coárbitro]: Só para encerrar, senhor Presidente, eu faria a pergunta ao nosso Árbitro... perito aqui da nossa Arbitragem. Nessa página que está sendo exibida ali, está dizendo aqui que a FDTE entende também que estudos realizados em laboratório, que é o LAPAV com apoio e etc., decorre das alterações de limite, mas não definitivo. O tema é controverso, nesse cenário, FDTE entende-se necessário aguardar a conclusão dos estudos em andamento. Mas esses estudos já se encerraram, não é isso? Só para eu compreender os dois lados e o posicionamento do nosso perito.

Sr. Dario Lopes [FDTE]: Por que eu escrevi isso? *No próprio relatório da LAPAV, no próprio relatório que foi feito, que apresenta a*

³⁷ Esclarecimentos prestados pela FDTE, §23.

³⁸ Laudo Pericial, §69.

³⁹ Estenotipia, linhas 2106/2107.

⁴⁰ Estenotipia, linhas 2213/2222.

metodologia, ele apresenta também algumas limitações. Uma delas, por exemplo, toda a avaliação foi feita considerando um tipo de CAP, CAP 2080 70, 50-70. CAP 50-70, é muito bom para lugar que não tem muito tráfego, lugar frio. Lugar quente, lugar que tem um tráfego pesado, você usa CAP 30-45. Então isso é o que está colocado, não sou eu que estou falando, está colocado no relatório.

Sr. Dario Lopes [FDTE] por eu não ter condições de avaliar o quanto impactante eram as limitações colocadas no relatório em função do resultado, é que a gente resolveu fazer: É melhor eu não falar porque se eu calcular em cima desse relatório, eu vou estar sujeito às mesmas críticas que o próprio relatório faz. Então por isso que a perícia pede uma orientação, pediu uma orientação ao Tribunal, porque eu [ininteligível] que sou o responsável por fazer, **eu não estou confortável em usar a metodologia, por mais robusta que ela até agora seja,** e ela é robusta, mas é um assunto muito sério para que eu coloque algo que seja sujeito a críticas.”⁴¹

Sr. Dario Lopes [FDTE]: Porque a responsabilidade pelo núcleo seria minha. **E eu repito: Eu não estou confortável em trazer para o Tribunal, que tem que tomar uma decisão tão importante como essa, um número que pode ser objeto de críticas, como o próprio relatório já colocou”.**⁴²

46. **Aplicação do estudo LAPAV é matéria controvertida por outras concessionárias.** Embora a ANTT alegue que o método LAPAV seja aplicado para fins de cálculo de reequilíbrio para todas concessionárias de rodovia, foi admitido na Audiência Técnica que há controvérsia das concessionárias sobre a aplicação deste método⁴³.

47. Por fim, a inadequação do método LAPAV ao Contrato de Concessão pode ser aferida pela própria argumentação do técnico da ANTT na Audiência Técnica⁴⁴, ao reconhecer que a metodologia foi elaborada em circunstâncias diferentes da concessão da rodovia BR-040

⁴¹ Estenotipia, linhas 2067/2071.

⁴² Estenotipia, linhas 2213/2222.

⁴³ Ao ser perguntado se há questionamento das outras concessionárias sobre aplicação do método LAPAV, o Assistente Técnico da REQUERIDA respondeu que sim: “**Sr. Matheus Rodero [Assist. Técnico ANTT]: Sim. Existe questionamento por parte de outras concessionárias,** mas como até o meu colega Fernando falou, ontem a gente teve reunião até com o grupo Arteris e eles solicitaram para a gente aplicar novamente a LAPAV lá para essa nova lei que depois dessa surgiu, que é a tolerância de 10 para 12,5. E também a gente nunca teve solicitação das outras concessionárias de aplicar a lei da quarta potência. Apesar de a gente, como eu disse, ter questionamento sim em relação à metodologia da LAPAV. Acho que é isso”. (Estenotipia, linhas 2496/2501).

⁴⁴ “**Sr. Fernando Bezerra [Assist. Técnico ANTT]:** “Então a metodologia da LAPAV, rapidamente para eu falar aqui, ela foi desenvolvida através de um recurso de desenvolvimento tecnológico, todo contrato tem e através de uma concessionária, a ECOPONTE, uma concessionária teoricamente isenta porque a estrutura dela, boa parte dela é concreto, não é pavimento flexível e foi dividido em três grandes grupos, a matriz de cálculo: Tráfego, níveis de tráfego, de pavimento e da condição do pavimento” (Estenotipia, linhas 1160/1167).

através da concessionária Ecoponte, que administra a ponte Rio-Niterói e tem estrutura diversa, com pavimento em maior parte de concreto. Feitos esses esclarecimentos, a VIA 040 demonstrará no próximo tópico o critério a ser adotado para o correto cálculo do valor devido à REQUERENTE.

V.1.D. Lei da Quarta Potência: metodologia de cálculo mais adequada a ser adotado por este Tribunal Arbitral

48. Como visto, a FDTE recomendou a este Tribunal Arbitral a utilização do “*cálculo da ANTT constante na Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF*”, que aponta o seguinte valor de reequilíbrio.

213. Com isso, em virtude do exposto, recomenda-se que o montante apurado de R\$ 479.593.668,78 (*quatrocentos e setenta e nove milhões, quinhentos e noventa e três mil, seiscentos e sessenta e oito reais e setenta e oito centavos*), a preços iniciais, seja incluído no Contrato de Concessão através de Fluxo de Caixa Marginal.

Figura 5 - Excerto da Nota Técnica 021/2016/GEINV/SUINF de 11/07/2016, com proposta inicial da ANTT de reequilíbrio para os impactos decorrentes da Lei do Caminhoneiro (RDA-020, pág. 70)

48. Veja-se que, ao projetar o valor de referência de R\$ 479.593.668,78 (*quatrocentos e setenta e nove milhões e noventa e três mil, seiscentos e sessenta e oito reais e setenta e oito centavos*), para os 30 (trinta) anos de concessão. Em outra revisional (4^a RO e 6^a RE), atendendo o Acórdão nº 290/2018 do TCU, o valor foi reduzido para R\$ 115.125.088,26 (*cento e quinze milhões, cento e vinte e cinco mil, oitenta e vinte e seis centavos*)⁴⁵.

49. No entanto, como se sabe, o Contrato de Concessão teve início em 22.4.2014 e se encerrou em 5.8.2024. Consequentemente, os cálculos a serem realizados em fase de liquidação deverão observar esse período de tempo, uma vez que o valor indicado no §213 do Laudo Pericial, como visto, considerou os 30 (trinta) anos de concessão.

50. **Esse valor indicado como referência pela FDTE foi apurado com base na metodologia da Lei da Quarta Potência.** Isto é, a Equipe Pericial indicou como referência o

⁴⁵ Cf. planilha apresentada na Nota Técnica SEI nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR (RDA-104).

método da Lei da Quarta Potência para quantificação do valor devido à REQUERENTE, conforme se extrai do Laudo Pericial:

**“A FDTE ressalta que todo o cálculo preliminar do impacto da Lei do Caminhoneiro já foi feito com base na “Lei da Quarta Potência”.
[...]**

Considerações complementares levaram a ANTT a adotar o percentual de 10,5 % de acréscimo apenas do custo médio de manutenção do pavimento estabelecido no CMG/DNIT, gerando um valor de reequilíbrio que, no cenário atual, a perícia recomenda como referência (com todos os cuidados e limitações apontadas no presente Laudo)”.⁴⁶

51. Essa metodologia é mundialmente consagrada para fins da estimativa de efeitos de excesso de peso sobre o pavimento, o que foi reconhecido pela própria Equipe Pericial na Audiência Técnica:

“Sr. Dario Lopes [FDTE]: A lei da quarta potência é extremamente didática, porque ela permite, até para aqueles que não têm o conhecimento técnico específico, entenderem a gravidade e a não linearidade que existe entre carga e patologia, então isso é muito importante. Então criticar, você pode criticar a lei da quarta potência por essa questão metodológica mesmo de não refletir todas as patologias. Mas ela tem um mérito muito grande de ser ainda o principal elemento até que o colega da ANTT usou para convencer o parlamento da relação entre patologia e a questão do excesso de peso”.⁴⁷

52. **Em suma, não há dúvidas de que a Equipe Pericial considera a Lei da Quarta Potência mais adequada em detrimento do método LAPAV.** Embora a FDTE tenha feito ressalvas sobre a existência de limitações em relação às duas metodologias na Audiência Técnica, fato é que o Laudo Pericial⁴⁸ indicou como referência para a quantificação do pleito o método que utiliza a Lei da Quarta Potência e ressaltou na Audiência Técnica o caráter didático dessa metodologia⁴⁹. Caso tivesse considerado o método LAPAV melhor, a Equipe Pericial teria indicado esse método como referência, mas não foi o que ocorreu.

⁴⁶ Laudo Pericial, §§73 a 76.

⁴⁷ Estenotipia, linhas 2159/2167.

⁴⁸ Laudo Pericial, §71.

⁴⁹ Estenotipia, linhas 2159/2167.

53. Já em relação ao estudo LAPAV, a FDTE ressalvou que não o considera como solução definitiva no Laudo Pericial e o membro da Equipe Pericial reiterou na Audiência Técnica que não se sente confortável em indicar esse método, como já demonstrado.

V.1.E. Cálculo alternativo apresentado pelo Assistente Técnico da REQUERENTE

54. **O Assistente Técnico da REQUERENTE apresentou, ainda, um cálculo alternativo** também baseado na Lei da Quarta Potência e que se aproxima com o valor reconhecido pela ANTT. Como visto nas revisionais 4^a RO e 6^a RE, o valor do impacto da Lei dos Caminhoneiros contabilizado pela ANTT foi reduzido para R\$ 115.125.088,26 (cento e quinze milhões, cento e vinte e cinco mil, oitenta reais e vinte e seis centavos) considerando os 30 anos de concessão (Cf. planilha apresentada na Nota Técnica SEI nº 2675/2019/GEFIR/SUINF/DIR)⁵⁰.

55. Repita-se, o valor total da tabela acima (feita pela própria ANTT) considera os 30 anos de concessão. Se o este valor de R\$ 115.125.088,26 for aplicado de forma proporcional ao período considerado para este cálculo (setembro/2016 a dezembro/2020), chegar-se-ia ao valor de R\$ 17.100.040,24⁵¹, com base nos valores da própria ANTT (valor muito próximo do valor apurado pelo Assistente Técnico da REQUERENTE com base no critérios dos custos reais incorridos, que será explicado nos parágrafos seguintes).

56. Conforme esclarecido nos pareceres RTE-170 (p. 9) e RTE-173 (p. 7), foi proposto pelo Assistente Técnico da REQUERENTE a aplicação do percentual de impacto indicado na Lei da Quarta Potência (10,5%) sobre os custos reais incorridos pela VIA 040 para realização dos serviços de manutenção e conservação da rodovia (cf. mencionado na Audiência Técnica⁵²).

57. Os documentos que possibilitam a apuração dos custos reais incorridos pela REQUERENTE foram apresentados por meio do Anexo F.03-09 do Laudo Pericial.

⁵⁰ RDA-104.

⁵¹ RDA-104 - Nota Técnica nº 2675.2019-GEFIR-SUINF-DIR, considerando a soma do Valor do Reajuste Proposto para os Anos 03 a 05 (abril/16 a mar/19)

⁵² “Sr. Guilherme Campos [Assistente Técnico Via 040]: “[...] Então essa é a razão pela qual, a gente propôs como alternativa ao estudo que foi feito inicialmente pela ANTT, trabalhar com os custos reais, foram gastos valores expressivos da ordem de 180 milhões de reais no período de 2016 a 2020, com serviços específicos de manutenção do pavimento, que é fresagem, recapeamentos, tapas buracos e outros. E esse custo então, ele foi majorado por esse feito da maior velocidade de degradação do pavimento”. (Estenotipia, linhas 1667/1673).

58. Com base no critério dos custos reais incorridos, verifica-se que os impactos da Lei dos Caminhoneiros totalizou o montante de R\$ 17.016.979,25 (dezessete milhões, dezesseis mil, novecentos e setenta e nove reais e vinte e cinco centavos). A Equipe Pericial não considerou esse critério, mas não justificou o porquê⁵³. Repita-se que esse valor é muito próximo do valor da ANTT⁵⁴ considerando a janela de tempo em discussão (R\$ 17.100.040,24), conforme explicado no §55 e no parecer do Assistente Técnico da REQUERENTE⁵⁵).

59. Assim, a VIA 040 requer a este Tribunal Arbitral a condenação da ANTT a pagar o valor do reequilíbrio contratual pelos impactos da Lei dos Caminhoneiros, que deve ser quantificado em sede de liquidação de sentença com base nas seguintes balizas:

(i) **Metodologia indicada pela Equipe Pericial (V.1.D):** referência indicada pela FDTE no Laudo Pericial⁵⁶, baseado na Lei da Quarta Potência, que deverá ser contabilizada da data da entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros (2.3.2015) até novembro de 2020 (entrada em vigor do 1º Termo Aditivo ao Contrato), tendo em vista o disposto na OP nº 11, §§ 32 e 34⁵⁷; ou, subsidiariamente,

(ii) **Metodologia sugerida pelo Assistente Técnico da REQUERENTE (V.1.E):** metodologia sugerida pelo Assistente Técnico da REQUERENTE (RTE-170, p. 9 e RTE-173, p. 7), que deverá ser contabilizada da data da entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros (2.3.2015) até novembro de 2020 (entrada em vigor do 1º Termo Aditivo ao Contrato), tendo em vista o disposto na OP nº 11, §§ 32 e 34.

V.2. PROJETO DE MELHORIA DA FLUIDEZ BRASÍLIA – LUZIÂNIA

60. Trata-se de um pleito de reequilíbrio pelos custos adicionais incorridos pela Concessionária devido à solicitação feita pela ANTT para elaboração de um projeto para

⁵³ Laudo Pericial, resposta ao quesito de esclarecimento 2, p. 98.

⁵⁴ Considerando a Nota Técnica nº 2675.2019-GEFIR-SUINF-DIR, considerando a soma do Valor do Reajuste Proposto para os Anos 03 a 05 (abril/16 a mar/19) (RDA-104).

⁵⁵ RTE-170, p. 9 e RTE-173, p. 7.

⁵⁶ Laudo Pericial, §73.

⁵⁷ 32. Desde já, o Tribunal Arbitral adianta que nenhum assunto sobre o objeto da relicitação será discutido neste procedimento, visto que a Via 040 juntou o aditivo contratual correspondente, celebrado em 17 de novembro de 2020, e que consigna expressamente que “processos judiciais e arbitrais em curso na data de celebração do presente Termo Aditivo somente produzirão efeitos em relação ao período compreendido até a celebração deste.”.

[...]

34. O Tribunal Arbitral, portanto, entende desde já que a matéria de relicitação está prejudicada para análise neste procedimento, devendo o Tribunal Arbitral se ater aos fatos e consequências que ocorreram até o dia 17 de novembro de 2020.

melhoria da fluidez no trecho compreendido entre Brasília/DF e Luziânia/GO, o qual demandou gastos não previstos no Contrato de Concessão e que não foram objeto de reequilíbrio.

61. A análise das conclusões da Equipe Pericial em conjunto com as alegações da ANTT não deixam dúvidas de que a VIA 040 deve ser remunerada pelo projeto. Isso porque, como será demonstrado a seguir, a FDTE confirma a realização dos trabalhos extra escopo e indica a referência de remuneração e a ANTT reconhece o direito ao reequilíbrio e confessa que foi ela quem perdeu o interesse no projeto, verdadeira razão de não ter havido a aceitação.

**V.2.A. Evidente dever de resarcimento:
serviços extra escopo devidamente prestados**

62. **A FDTE reconheceu que a VIA 040** (i) empreendeu esforços na elaboração do projeto para melhoria da fluidez de tráfego no trecho Brasília/Luziânia⁵⁸ e (ii) que o serviço era extra escopo⁵⁹, conforme esclarecido na Audiência Técnica:

“Sr. Cláudio Dall’acqua [FDTE]: A análise e a posição da FDTE é a seguinte: Em 2015, a ANTT solicitou à VIA 040 a elaboração de projetos para melhoria da fluidez no trecho entre Brasília e Luziânia e a VIA 040 apresentou esse projeto. Esse projeto teve revisões em abril de 2016, maio de 2017, maio de 2018 e julho de 2020 [...]

A FDTE entende que é um serviço efetivamente extra escopo, ainda não remunerado, ainda que tenha inconsistências que pudessem impossibilitar o seu aceite, mas trata-se efetivamente de um serviço extra escopo, e em 14 de maio de 2024, cinco meses passados, a VIA 040 apresentou, através do documento RTE 173, o contrato que teve e as respectivas notas fiscais referentes aos custos efetivamente incorridos para a apreciação então do Tribunal e da ANTT”.⁶⁰

63. **A REQUERIDA não contesta o direito de a REQUERENTE obter a remuneração pelos custos despendidos com o projeto**, mas apresenta duas posições diferentes (uma na esfera administrativa e outra nesta arbitragem): (i) na esfera administrativa não contesta o direito da REQUERENTE ao reequilíbrio pelo projeto, mas alega que a remuneração depende da regularização de pendências do projeto e aceitação, o que não foi possível fazer diante da

⁵⁸ Esclarecimentos sobre o Laudo Pericial, p. 99, Resposta ao Quesito de esclarecimento 3.

⁵⁹ Em resposta ao Quesito 26 da Requerente, a FDTE atesta que “analisando o conjunto de atividades previstas no PER (RDA-008) pode-se afirmar que o projeto de melhoria de fluidez no trecho entre Brasília/DF e Luziânia extrapola o escopo da Concessão” (Laudo Pericial, p. 130).

⁶⁰ Estenotipia, linhas 251/269.

desistência do projeto; e (ii) nesta arbitragem, no entanto, diz que o reequilíbrio pleiteado depende da comprovação dos gastos por meio de notas fiscais e comprovantes de pagamento, conforme trecho abaixo da Impugnação da ANTT ao Laudo Pericial.

86. Todavia, no que se refere aos custos pela elaboração do projeto, a ANTT não se opõe ao direito da Concessionária por sua remuneração, desde que a Requerente comprove, por meio de notas fiscais e comprovantes de pagamentos, os custos relacionados à elaboração do projeto, de forma a se chegar no valor para o reequilíbrio financeiro do contrato.

64. Portanto, a ANTT não se opõe à remuneração da VIA 040. Quanto às condicionantes que impõe, em nenhuma dessas hipóteses os argumentos da REQUERIDA devem ser acolhidos.

65. Em *primeiro lugar, a própria ANTT reconhece que foi ela quem abandonou o projeto por não ter mais interesse*, considerando, ainda, o contexto da rellicitação, conforme se extrai das manifestações abaixo feitas pela REQUERIDA:

“[...] a Requerida não contesta o direito ao reequilíbrio em si decorrente do projeto em epígrafe, apenas ressalta que a Requerente não realizou os devidos ajustes e complementações necessárias de modo a possibilitar a aceitação do projeto e seu respectivo reequilíbrio.”⁶¹

“Por fim, considerando o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) e a situação atual de rellicitação da concessão da BR-040/DF/GO/MG, bem como de que a obra pretendida não está contemplada no Programa de Exploração Rodoviária respectivo, inserindo-se como Extra PER (EPER), torna-se inviável o prosseguimento desta ação, pois as análises serão interrompidas.

Assim sendo, considerando a não entrega do produto por parte da Concessionária em conformidade, a situação da rellicitação, além do disposto na Resolução ANTT 5.859/19, recomenda-se que a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, informe à Concessionária VIA 040, que a ANTT não tem mais interesse no projeto tratado em tela, não cabendo mais a apresentação de

⁶¹ Comentários da ANTT aos Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §75.

projetos por parte da Concessionária.” (Despacho GEFOP, de 22.7.2020⁶²)

66. Além disso, ao analisar o Laudo Pericial, nota-se que diversos pontos levantados pela ANTT já haviam sido atendidos, como a apresentação de estudos geotécnicos complementares e adequações no projeto de pavimentação.

67. Este Tribunal Arbitral deve considerar ainda que **diversas versões do projeto foram entregues pela REQUERENTE**⁶³, **como reconheceu a FDTE**⁶⁴. Além disso, haviam revisões que dependiam de elementos técnicos a serem fornecidos pela ANTT⁶⁵, a exemplo do projeto das passarelas que dependem de informações relacionadas ao Projeto BRT Valparaíso/Luziânia.

68. Isto é, a conduta da VIA 040 sempre foi de empreender esforços para atender os pedidos da ANTT, inclusive em relação a adequações do projeto, como reconhecido pela FDTE na Audiência Técnica⁶⁶. Ao perder o interesse no projeto, a ANTT tirou a oportunidade de a VIA 040 elaborar novos ajustes, de modo que a aceitação não ocorreu verdadeiramente pela perda de interesse da REQUERIDA no projeto, não por culpa da REQUERENTE.

69. Em *segundo lugar*, não pode a ANTT condicionar a remuneração à apresentação de notas fiscais e comprovantes de pagamento, se ela própria criou um regramento para remunerar projetos como este ora em discussão, como será explicado no tópico a seguir.

⁶² RDA-106.

⁶³ A primeira versão foi entregue pela VIA 040 em outubro de 2015 (cf. Ofício PC 0424.2015, RTE-110, p.1). Outras três revisões do projeto executivo foram entregues, sendo a primeira em 12 de abril de 2016 (cf. Carta OF-GCC-0155-2016), a segunda em 22 de maio de 2017 (cf. Carta OF-GCC0232-2017) e a terceira em 4 de maio de 2018 (cf. Carta OF-GCC-0144-2018).

⁶⁴ “**Cláudio Dell'aqua [FDTE]**: Em 2015, a ANTT solicitou à VIA 040 a elaboração de projetos para melhoria da fluidez no trecho entre Brasília e Luziânia e a VIA 040 apresentou esse projeto. **Esse projeto teve revisões em abril de 2016, maio de 2017, maio de 2018 e julho de 2020**” (Estenotipia, linhas 252/255).

⁶⁵ RDA-067, p. 4.

⁶⁶ “**Sr. Cláudio Dall'acqua [FDTE]**: **Esse projeto teve revisões em abril de 2016, maio de 2017, maio de 2018 e julho de 2020.** Entretanto, essas revisões e o projeto não foram aprovados pela ANTT por conterem ainda inconsistências. Do ponto de vista também da ANTT, em função do início do processo de licitação, a agência perdeu o interesse que fossem feitos novos ajustes nesses projetos” (Estenotipia, linhas 252/260).

70. Não há dúvidas, portanto, sobre o direito de a VIA 040 obter o ressarcimento pelos valores despendidos com o projeto. O Tribunal Arbitral, por sua vez, deverá determinar o critério a ser adotado para quantificação desse pleito em sede de liquidação.

V.2.B. Quantificação do pleito com base no regramento da própria ANTT

71. **Critério mais adequado de quantificação (regramento da própria ANTT).** A FDTE demonstrou que a ANTT detém um regramento para remuneração de projetos executivos como o que se trata nesse tópico⁶⁷. Com base nesse regramento, a referência da remuneração é de R\$ 4.744.420,07 (quatro milhões, setecentos e quarenta e quatro mil, quatrocentos e vinte reais e sete centavos - valor histórico que deve ser atualizado em sede de liquidação de sentença). Confira-se⁶⁸⁶⁹

O regramento relativo ao valor da remuneração do projeto está no Anexo I da Portaria 28, de 07/02/2019 (RDA-095) e o cálculo da remuneração é feito com base na tabela da Figura 194.

A remuneração máxima relativa à elaboração do Projeto Executivo basear-se-á nos índices referenciais, incidentes sobre o preço de venda do empreendimento e variáveis conforme o valor total da obra, consoante os parâmetros estabelecidos abaixo:

Faixa	Valor Total da Obra (R\$)	Índices Aplicados sobre o Preço de Venda (valores máximos)
a	Até 10 milhões	6,7% do PV
b	Entre 10 milhões e 100 milhões	5,5% do PV
c	Maiores que 100 milhões	3,5% do PV

Figura 12- Faixas de Valores de Obras para Fins de Remuneração do Projeto Executivo

Os valores atinentes à remuneração de elaboração do Projeto Executivo já consideram: todos os estudos preliminares; ensaios comuns; ensaios especiais; levantamentos de campo; serviços de cadastro (físico e documental) e avaliação para fins de desapropriação; levantamentos especiais ou quaisquer especificidades necessárias ao desenvolvimento do respectivo projeto. Inclui também os custos decorrentes de suas análises, não cabendo a aplicação de custos adicionais decorrentes de fatores específicos da obra em questão ou quaisquer outros.

Figura 194 - Excerto das Diretrizes para Elaboração de Estudos e Projetos de Rodovias Rev.01 (RDA-095, pág.160)

Nessas condições, a referência de remuneração é R\$ 4.744.420,07.

⁶⁷ Cf. Anexo I da Portaria 28 de 7.2.2019 (RDA-095).

⁶⁸ Esclarecimentos sobre o Laudo Pericial, p. 101, Resposta ao Quesito de esclarecimento 6.

⁶⁹ Laudo Pericial, resposta ao quesito 27.

Quesito 27. Considerando (i) que a ANTT considera a representatividade do preço do projeto executivo como sendo 3,5% do valor da obra; (ii) que a VIA-040 apresentou o orçamento para implantação das obras dimensionadas por meio dos projetos de melhoria de fluidez, queira o Sr. Perito quantificar o valor de referência para remunerar a VIA-040 pelo Projeto elaborado a pedido da ANTT.

[Resposta]

A planilha abaixo indica, considerando a representatividade, praticada pela ANTT, de preço do projeto executivo como sendo 3,5% do valor da obra²⁷, um valor de R\$ 4.744.420,07 para remuneração do projeto executivo do projeto de melhoria da fluidez (Figura 184).

72. Esse critério criado pela ANTT considera como remuneração pelo projeto o equivalente a 3,5% do valor das obras. Portanto, a FDTE considerou o orçamento da obra era de R\$ 135.554.859,21 para chegar ao valor de R\$ 4.744.420,07 como referência de valor devido à VIA 040. Esse foi o raciocínio adotado pela FDTE no Laudo Pericial⁷⁰.

Quesito 27. Considerando (i) que a ANTT considera a representatividade do preço do projeto executivo como sendo 3,5% do valor da obra; (ii) que a VIA-040 apresentou o orçamento para implantação das obras dimensionadas por meio dos projetos de melhoria de fluidez, queira o Sr. Perito quantificar o valor de referência para remunerar a VIA-040 pelo Projeto elaborado a pedido da ANTT.

[Resposta]

A planilha abaixo indica, considerando a representatividade, praticada pela ANTT, de preço do projeto executivo como sendo 3,5% do valor da obra²⁷, um valor de R\$ 4.744.420,07 para remuneração do projeto executivo do projeto de melhoria da fluidez (Figura 184).

⁷⁰ Laudo Pericial, p. 131.

VIA 040	INVEPAR	Rodovia: BR-040/DF/GO/MG Trecho: Fluidez Brasília Subtrecho: Km 0+0 (DF) ao Km 24+0 (GO) Extensão: 32,4 km	
PROJETO EXECUTIVO PARA MELHORIA DA FLUIDEZ DE TRÁFEGO DA BR-040 /DF/GO TRECHO BRASÍLIA - LUZIÂNIA			
ITEM	DESCRIÇÃO RESUMO DO ORÇAMENTO	VALOR TOTAL (R\$) Data Base - Nov/2015	VALOR TOTAL (R\$) Data Base - Nov/2012
1	SERVIÇOS PRELIMINARES	R\$ 779.370,92	629.811,76
2	TERRAPLENAGEM	R\$ 9.898.670,42	8.000.412,54
3	PAVIMENTAÇÃO	R\$ 58.879.964,13	47.588.613,75
4	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES	R\$ 4.005.811,01	3.237.620,74
5	OBRAS COMPLEMENTARES	R\$ 18.390.243,31	14.863.565,20
6	CONTENÇÕES	R\$ 5.208.094,27	4.209.343,37
7	SINALIZAÇÃO	R\$ 2.872.636,39	2.321.753,85
8	MEIO AMBIENTE / PAISAGISMO	R\$ 1.398.156,10	1.130.033,14
9	OBRAS DE ARTE ESPECIAL	R\$ 15.033.943,26	12.150.899,37
10	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD 6,99%	R\$ 8.141.035,60 6.579.837,54
11	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD 2,80%	R\$ 3.261.072,91 2.635.700,30
12	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD 0,50%	R\$ 582.334,45 470.660,77
13	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD 0,50%	R\$ 582.334,45 470.660,77
PREÇO SEM BDI		R\$ 129.033.667,22 R\$ 104.289.013,09	
PREÇO COM BDI		CD 29,98% R\$ 167.717.960,65 135.554.859,21	
14	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAÇÕES, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	P/V 3,50% R\$ 5.870.128,62 4.744.420,07	
15	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	P/V 4,00% R\$ 6.708.718,43 5.422.194,37	
16	GESTÃO AMBIENTAL	P/V 0,50% R\$ 838.589,80 677.774,30	
17	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	P/V 6,24% R\$ 10.465.600,74 8.458.623,21	
TOTAL DO ORÇAMENTO		R\$ 191.600.998,25 R\$ 154.857.871,16	
		R\$ 148.176.841,20 por km S/ O.A.E R\$ 5.186.189,44 4.191.639,21 Nov/2012 sem OAE	

Figura 179 - Exerto da "Planilha de Orçamento - Fluidez" da VIA-040 (RTE-111)

73. A VIA 040 e seu Assistente Técnico convergem com esse critério. No entanto, o Assistente Técnico da REQUERENTE demonstrou (por meio do Anexo 7 da Nota Técnica nº NTHETC584_03) que a última versão do projeto de fluidez teve o valor revisado de R\$ 135.554.859,21 para R\$ 175.482.038,46, conforme esclarecido na tabela a seguir⁷¹ e no parecer técnico RTE-173⁷²:

⁷¹ RTE-173 – Parecer Técnico sobre Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 9.

⁷² RTE-173 – Parecer Técnico sobre Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 9.

VIA 040	Rodovia: BR-040/DF/GO/MG Trecho: Fluidez Brasília Subtrecho: Km 0+0 (DF) ao Km 24+0 (GO) Extensão: 32,4 km	invepar	
PROJETO EXECUTIVO PARA MELHORIA DA FLUIDEZ DE TRÁFEGO DA BR-040 /DF/GO TRECHO BRASÍLIA - LUZIÂNIA			
ITEM	DESCRIÇÃO RESUMO DO ORÇAMENTO	VALOR TOTAL (R\$) Data Base - Nov/2016	VALOR TOTAL (R\$) Data Base - Nov/2012
1	SERVIÇOS PRELIMINARES	R\$ 1.848.641,34	1.387.705,95
2	TERRAPLENAGEM	R\$ 16.434.521,48	12.336.780,91
3	PAVIMENTAÇÃO	R\$ 73.467.642,35	55.149.412,70
4	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES	R\$ 7.029.274,70	5.276.613,75
5	OBRAS COMPLEMENTARES	R\$ 24.806.898,91	18.621.611,87
6	CONTENÇÕES	R\$ 7.207.550,12	5.410.438,44
7	SINALIZAÇÃO	R\$ 3.220.886,73	2.417.649,13
8	MEIO AMBIENTE / PAISAGISMO	R\$ 3.178.379,74	2.385.890,85
9	OBRA DE ARTE ESPECIAL	R\$ 19.895.716,17	14.934.970,38
10	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD 6,99%	R\$ 8.242.683,06
11	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD 2,80%	R\$ 3.301.790,07
12	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD 0,50%	R\$ 589.605,37
13	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD 0,50%	R\$ 589.605,37
PREÇO SEM BDI		R\$ 174.039.248,26	R\$ 130.644.757,64
PREÇO COM BDI		CD 34,32%	R\$ 233.769.518,26
14	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAGENS, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	PV 3,50%	R\$ 8.181.933,14
15	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	PV 4,00%	R\$ 9.350.780,73
16	GESTÃO AMBIENTAL	PV 0,50%	R\$ 1.168.847,59
17	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	PV 6,24%	R\$ 14.587.217,94
TOTAL DO ORÇAMENTO		R\$ 267.058.297,66	R\$ 200.470.680,73

74. Assim, considerando a regra de remuneração do projeto no patamar de 3,5% do orçamento das obras o valor histórico devido à VIA 040 é de R\$ 6.141.871,35 (seis milhões, cento e quarenta e um mil, oitocentos e setenta e um reais e trinta e cinco centavos).

V.2.C. Subsidiariamente: quantificação com desconto da parte do projeto não aprovada.

75. Como alternativa, caso o Tribunal Arbitral entenda que o projeto não deva ser remunerado por inteiro, por considerar que o projeto continha inconsistências que não foram sanadas até que a ANTT tenha perdido o interesse no projeto, então a REQUERENTE propõe a sugestão de quantificação indicado pelo seu Assistente Técnico⁷³.

76. No caso, as pendências que remanesceram até que a ANTT viesse a desistir do projeto se referem aos trabalhos de contenção e sinalização (vide Resposta ao Quesito de Esclarecimento nº 5⁷⁴).

⁷³ RTE-173 – Parecer Técnico sobre Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 10/11.

⁷⁴ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 100.

77. Com a dedução da parcela projetada para as obras de contenção e sinalização, o valor das obras de melhoria e fluidez diminuiria de R\$ 175.482.038,46 para R\$ 163.832.816,48, o que corresponde a uma redução de 7%, conforme demonstrado no parecer do Assistente Técnico da REQUERENTE.⁷⁵ Consequentemente, o valor histórico do projeto totalizaria R\$ 5.734.148,58 (cinco milhões, setecentos e trinta e quatro mil, cento e quarenta e oito reais e cinquenta e oito centavos).

78. Assim, confia a REQUERENTE que este Tribunal Arbitral irá determinar que o valor do ressarcimento pelos custos com o projeto fluidez Brasília/Luziânia seja apurado em fase de liquidação de sentença, considerando o regramento da ANTT para remuneração de projetos executivos, como exposto no Laudo Pericial (V.2.B). Subsidiariamente, requer a quantificação desse valor com o desconto da parcela do projeto que não teve aprovação pela ANTT, isto é, com dedução dos custos com sinalização e contenção (V.2.C).

V.2.D. Ainda subsidiariamente: quantificação com base nos documentos RTE 173.1.

79. Caso este Tribunal Arbitral entenda pela inadequação dos métodos de quantificação do pleito esclarecidos acima, o que se admite *ad argumentandum*, já que se trata do regramento da própria ANTT para remuneração de projetos extra escopos, então a VIA 040 requer que a quantificação se dê com base nos custos que a REQUERENTE conseguiu apresentar à Equipe Pericial, por meio de contratos e notas fiscais.

80. A VIA 040 apresentou o contrato firmado com a empresa JM Souto Engenharia e Consultoria para elaboração do projeto de melhoria para fluidez do trecho Brasília/Luziânia e o aditivo deste contrato⁷⁶, que totalizou o valor histórico de R\$ 1.840.281,05 (um milhão, oitocentos e quarenta mil, duzentos e oitenta e um reais e cinco centavos).

CLÁUSULA PRIMEIRA - OBJETO

1.1. O objeto do presente Contrato é a prestação, pela CONTRATADA à CONTRATANTE, dos serviços de elaboração dos Projetos Executivos de Melhorias para Fluidez da BR-040, no trecho Brasília/DF a Luziânia/GO, tendo como base e escopo as especificações, mas sem se limitar, dos anexos II, III, X, XI e XII ("Serviços").

⁷⁵ RTE-173, p. 10/11.

⁷⁶ RTE 173.1 - Anexo 01 ao Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE.

81. Conforme detalhado no parecer do Assistente Técnico da REQUERENTE⁷⁷, a VIA 040 comprovou o pagamento do valor do global do contrato por meio de boletins de medição e notas fiscais⁷⁸. A comprovação dos gastos nesse valor foi reconhecida pela FDTE na Audiência Técnica⁷⁹.

82. Aplicando-se sobre esses valores a taxa de administração da concessionária (6,24%⁸⁰), o valor dos custos com a contratação da empresa JM Souto Engenharia para elaboração do projeto executivo de fluidez totaliza o valor histórico de R\$ 1.922.344,69 (um milhão, novecentos e vinte e dois mil, trezentos e quarenta e quatro reais e sessenta e nove centavos).

83. **A VIA 040 esclarece que o critério de quantificação objeto deste pedido subsidiário não é o mais adequado**, e reitera que deve ser adotado o primeiro critério de quantificação ou, alternativamente, o segundo critério tratado neste tópico, pelos seguintes motivos a seguir sintetizados:

- (i) os gastos da REQUERENTE com a empresa JM Souto Engenharia não representam o total dos custos incorridos pela VIA 040 na elaboração do projeto e nas diversas adequações requeridas pela ANTT;
- (ii) A REQUERENTE apresentou esses gastos comprovados no documento RTE-173.1 como elementos técnicos adicionais para justificar seu pleito de reequilíbrio, mas no contrato e nas notas fiscais e medições não estão abrangidos custos como abertura de poços de visita, sondagens, topografia, dentre outros.

84. Justamente pela dificuldade de comprovação de cada gasto despendido com um projeto executivo é que a ANTT possui um regramento próprio para remunerar a concessionária,

⁷⁷ RTE 173 – Parecer sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 11/14.

⁷⁸ RTE 173.1 - Anexo 01 ao Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE.

⁷⁹ “Sr. Cláudio Dall’acqua [FDTE]: A FDTE entende que é um serviço efetivamente extra escopo, ainda não remunerado, ainda que tenha inconsistências que pudessem impossibilitar o seu aceite, mas trata-se efetivamente de um serviço extra escopo, e em 14 de maio de 2024, cinco meses passados, a VIA 040 apresentou, através do documento RTE 173, o contrato que teve e as respectivas notas fiscais referentes aos custos efetivamente incorridos para a apreciação então do Tribunal e da ANTT. Caso o Tribunal entenda que deva remunerar o que foi feito até o momento, o entendimento da FDTE é que o valor a ser remunerado é um milhão, oitocentos e dois mil, trezentos e noventa reais” (Estenotipia, linhas 262/271).

⁸⁰ Taxa praticada pela VIA040 ao longo das revisionais para remuneração de serviços extras.

como já explicado, razão pela qual o valor referencial apontado no Laudo Pericial é o que deve ser adotado para fins de remuneração da VIA 040.

85. Assim, requer a VIA 040 a este Tribunal Arbitral, seja julgado procedente o pleito de reequilíbrio em relação aos resarcimentos pelos custos do projeto de fluidez Brasília-Luziânia. Requer, ainda, seja determinada a liquidação do valor da seguinte forma:

- (i) com base no critério apontado no Laudo Pericial⁸¹, que tomou como base o regramento da própria ANTT⁸² para apontar o valor referencial histórico de R\$ 4.744.420,07, mas devendo ser considerada a revisão dos valores apresentadas pelo Assistente Técnico da Requerente, que culminam no valor de **R\$ 6.141.871,35**, que deverá ser atualizado em sede de liquidação de sentença (V.2.B);
- (ii) subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda que o projeto executivo em questão possuía pendências que não foram sanadas (ainda que por culpa da desistência da ANTT), seja a quantificação realizada com base no critério acima, com a dedução da parcela projetada para as obras de contenção e sinalização, o que totalizaria o valor histórico de R\$ **R\$ 5.734.148,58** (V.2.C).
- (iii) ainda subsidiariamente, somente na remota hipótese de este Tribunal Arbitral desconsiderar o regramento da ANTT para remuneração de projeto executivo extra escopo, o que não se espera, é que a VIA 040 requer que a quantificação do seu pleito seja feita com base nos documentos RTE-173.1, conforme detalhado no parecer técnico do seu Assistente Técnico⁸³, que comprovam os custos de **R\$ 1.922.344,69** (V.2.D).

V.3. APLICAÇÃO DO FATOR D

86. Antes de mais nada, a REQUERENTE esclarece que não se opõe à aplicação do fator D, apenas discorda da aplicação do desconto na tarifa com base nesse fator quando a ANTT deu causa à inexecução dos investimentos ao impedir a execução do cronograma de obras por não ter obtido as licenças que se obrigou a obter.

87. Explica-se: de acordo com o Contrato de Concessão, o “desconto de equilíbrio” (fator D) seria aplicado “*em função do não atendimento aos parâmetros de desempenho e a*

⁸¹ Esclarecimentos sobre o Laudo Pericial, p. 101, Resposta ao Quesito de esclarecimento 6.

⁸² Cf. Anexo I da Portaria 28 de 7.2.2019 (RDA-095).

⁸³ RTE 173 – Parecer sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 11/14.

inexecução das obras e serviços da frente de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço, tal como previstos no PER e no Anexo 5, mediante a aplicação do fator D”.

88. Pressupõe-se, então, para aplicação do fator D, uma inexecução de investimento injustificada do cronograma de obras e serviços estabelecidos no Contrato.

89. No entender da REQUERENTE, a ANTT, além de ter aplicado o Fator D em desacordo com o que foi estabelecido no contrato de concessão, também agiu de forma unilateral ao aplicar o desconto sobre o valor da tarifa, mesmo quando os atrasos eram de responsabilidade da própria ANTT.

90. Isso porque, a execução das obras de ampliação e melhoria estavam diretamente vinculadas à emissão da Licença de Instalação, pré-requisito para liberação das obras. Como ratificado pela Perícia, a Licença foi emitida de forma parcial em julho de 2016, liberando cerca de 9% das obras de duplicação projetadas.

91. Posteriormente, em abril de 2017 foram liberados mais 64% das obras, totalizando a parcela de 73% de trechos liberados para execução. Até a assinatura do 1º Termo Aditivo no contexto da relicitação, os demais trechos da concessão ainda não haviam sido liberados.

92. Este cenário foi ratificado pela perícia de meio ambiente, em que a FDTE consignou que houve atraso na obtenção das licenças pela ANTT e confirmou que as licenças foram emitidas em atraso como supracitado.

93. Destarte, a possibilidade de realizar os investimentos atrelados à execução das obras de ampliação e melhorias foram deslocados em pelo menos 24 meses (considerando a data em que a VIA040 poderia ter iniciado sua remobilização para execução das obras). Ou seja, não é coerente que a ANTT penalize a VIA040 com a aplicação do Fator D pela não execução de obras que sequer estavam liberadas.

94. Dessa forma, a VIA 040 requer a este Tribunal Arbitral, que seja julgado procedente o pedido de reequilíbrio (i) pela incorreta aplicação do fator D, com a consequente determinação de que sua aplicação considere o deslocamento dos investimentos do ano 2 (início

previsto das obras) para a data em que as obras foram de fato liberadas (abril de 2017); e (ii) seja calculado, em sede de liquidação, o percentual correto do Fator D a ser aplicado considerando as novas datas e metas do cronograma de investimentos deslocado, conforme item (i).

V.4. MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DE 4 (QUATRO) RETORNOS DEFINITIVOS E IMPLANTAÇÃO DE 4 (QUATRO) RETORNOS PROVISÓRIOS

95. A pedido da ANTT, a VIA 040 apresentou um projeto para implantação de 45 (quarenta e cinco) retornos em nível como solução para mitigar problemas de tráfego e segurança.

96. O TCU determinou a exclusão de 41 (quarenta e um) desses retornos, de modo que foram mantidos 4 (quatro) retornos que são objeto do pleito da Via 040, os quais foram identificados da seguinte forma: km 71+300, km 115+000, km 120+500 e km 172+000.

97. A ANTT solicitou a implantação 4 (quatro) retornos provisórios, em caráter de urgência, no prazo de 15 (quinze) dias, para serem utilizados pelos usuários enquanto os 4 (quatro) retornos definitivos não ficavam prontos.

98. Com a implantação dos 4 (quatro) retornos definitivos, a VIA 040 então passou a realizar a manutenção e conservação destas áreas adicionais não previstas no Contrato. Desse modo, a REQUERENTE realizou três serviços adicionais extra escopo com a inclusão dos retornos definitivos: (i) a implantação dos retornos provisórios (utilizados até que os definitivos ficassem prontos); (ii) a implantação de retornos definitivos; e (iii) a manutenção e conservação dos retornos definitivos.

99. Apenas a implantação dos retornos definitivos (item ii) foi objeto de reequilíbrio por meio das revisionais. Equivocadamente, no entanto, a ANTT considera que todos os custos desse pedido extra escopo já foram objeto de reequilíbrio, o que contraria a posição da REQUERENTE e da Equipe Pericial.

100. Por esse motivo, a REQUERENTE formulou 2 (dois) pleitos de forma separada: (i) os custos pela implantação dos retornos provisórios (que demandou gastos não abrangidos na implantação dos retornos definitivos); e (ii) os custos pelo serviço de manutenção e conservação

dos 4 (quatro) retornos definitivos (o que não se confunde com a implantação destes retornos definitivos).

V.4.A. Um ou dois pedidos?
Necessário esclarecimento sobre o pleito da REQUERENTE

101. Inicialmente, no Laudo Pericial, a FDTE tratou dos dois pleitos (implantação dos retornos provisórios e custos de manutenção e conservação dos retornos definitivos) de forma separada, conforme pleiteado pela REQUERENTE. Confira-se:

(i) **Implantação dos retornos provisórios:** “Com base nas informações expostas, a FDTE entende que há mérito técnico no pleito da VIA-040 em relação aos retornos provisórios” (§143).

(ii) **Custos de manutenção dos retornos definitivos:** “Já em relação ao pleito de reequilíbrio dos custos de conservação e manutenção dos referidos retornos, a FDTE se posiciona pelo reconhecimento do mérito técnico do pleito, mas entende que este deva ser objeto de análise após a correção de todas as não conformidades e recebimento das obras por parte da ANTT” (§146).

102. Nos Esclarecimentos ao Laudo Pericial, a FDTE alegou ter alterado sua posição, para acolher o argumento da ANTT “*quanto ao não reconhecimento do desequilíbrio de R\$ 402.810,00 referente às obras dos retornos provisórios*”⁸⁴.

103. No entanto, o que ficou evidenciado na Audiência Técnica, é que a FDTE não entendeu pela ausência do direito da REQUERENTE ao reequilíbrio pela implantação dos retornos provisórios, **mas tão somente passou a tratar do tema como um único pleito** (o qual englobaria tanto os custos de implantação dos retornos provisórios quanto os custos de manutenção dos retornos definitivos) em vez de dois, como evidenciado nos trechos abaixo:

“Sr. Dario Lopes [FDTE]: O entendimento da perícia é que se trata de um pleito único, um empreendimento único. Ele pode ser feito em uma ou duas fases, mas o reequilíbrio do empreendimento é único”⁸⁵.

⁸⁴ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §§45 e 46.

⁸⁵ Estenotipia, linhas 2535/2543.

“Sr. Dario Lopes [FDTE]: É o mesmo trabalho que foi feito para você facilitar a vida do cliente e já poder usar de uma maneira não ideal, e depois ao longo do tempo, foi construído da maneira ideal do ponto de vista da segurança e da fluidez de tráfego. Então tem que pagar esse provisório? Claro que tem, mas não tem que pagar o provisório e o definitivo, isso aqui tem que ser feito um reequilíbrio único 2622 porque é um empreendimento só, é uma discussão única. A perícia não entende que essa discussão tenha que ser dividida. Porque não são dois empreendimentos, é um empreendimento que foi feito no mesmo lugar em que uma solução temporária foi implantada”.⁸⁶

104. Em resumo, a Equipe Pericial entendeu que a discussão não deveria ser dividida em duas, mas manteve o entendimento de que deve ser feito o pagamento pela implantação dos retornos provisórios e pelos custos de manutenção dos retornos definitivos, só que de forma única.

V.4.B. Manutenção e conservação de 4 (quatro) retornos definitivos

105. **Entendimento da FDTE.** Em seus Esclarecimentos ao Laudo Pericial, a FDTE reconheceu o mérito técnico para o reequilíbrio dos custos de conservação e manutenção de três retornos (km 71+300, 115+000 e 120+500) a partir da data de assinatura do termo de recebimento, e quantificou os custos de manutenção em R\$ 678,87 por dia.⁸⁷ Por fim, entendeu pela ausência de mérito técnico em relação ao retorno do km 172+000, por considerar que não houve aceite da ANTT diante de inconformidades naquele retorno, conforme resumido na Audiência Técnica.

“Sr. Cláudio Dall’acqua [FDTE]: O quarto pleito trata da manutenção e conservação de quatro retornos em nível e a implantação de quatro retornos provisórios. O pleito refere-se ao reequilíbrio, referente a custos de manutenção dos retornos definitivos localizados no quilômetro 71,3, quilômetro 15,0, quilômetro 120,5 e quilômetro 172,5. A nossa análise é a seguinte: Os retornos provisórios 289 nos quilômetros 71,3, no quilômetro 115 e no quilômetro 120,5, foram aceitos pela ANTT, portanto, está reconhecido o mérito técnico do pleito da VIA 040 nesse ponto. Com relação ao retorno do quilômetro 172,5, esse retorno ele apresenta inconformidades técnicas que comprometem a segurança, distância mínima de entrelaçamento não está respeitada e, portanto, ele impede que seja aceito do ponto de vista técnico”.⁸⁸

⁸⁶ Estenotipia, linhas 2617/2626.

⁸⁷ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, Resposta ao Quesito Complementar nº 14.

⁸⁸ Estenotipia, linhas 284/296.

106. **A REQUERENTE concordou com o cálculo do custo diário feito pela perícia (R\$ 678,87 referente aos três retornos que tiveram o mérito reconhecido). No entanto, a divergência da REQUERENTE é em relação ao período de tempo contabilizado pela FDTE para quantificar os custos de manutenção dos retornos definitivos (apenas 67 dias).**

107. A FDTE contabilizou os custos de manutenção dos retornos apenas a partir da emissão do Termo de Recebimento Definitivo da Obra, que ocorreu somente em **17.8.2023**, até o protocolo do Laudo Pericial, em **23.10.2023**. Considerando esse período de tempo e o custo diário de cada um dos 3 (três) retornos definitivos por apenas 67 dias, a FDTE apurou o custo de manutenção em somente R\$ 45.484,29 (quarenta e cinco mil, quatrocentos e oitenta e quatro reais e vinte e nove centavos), conforme trecho dos Esclarecimentos colacionado abaixo⁸⁹.

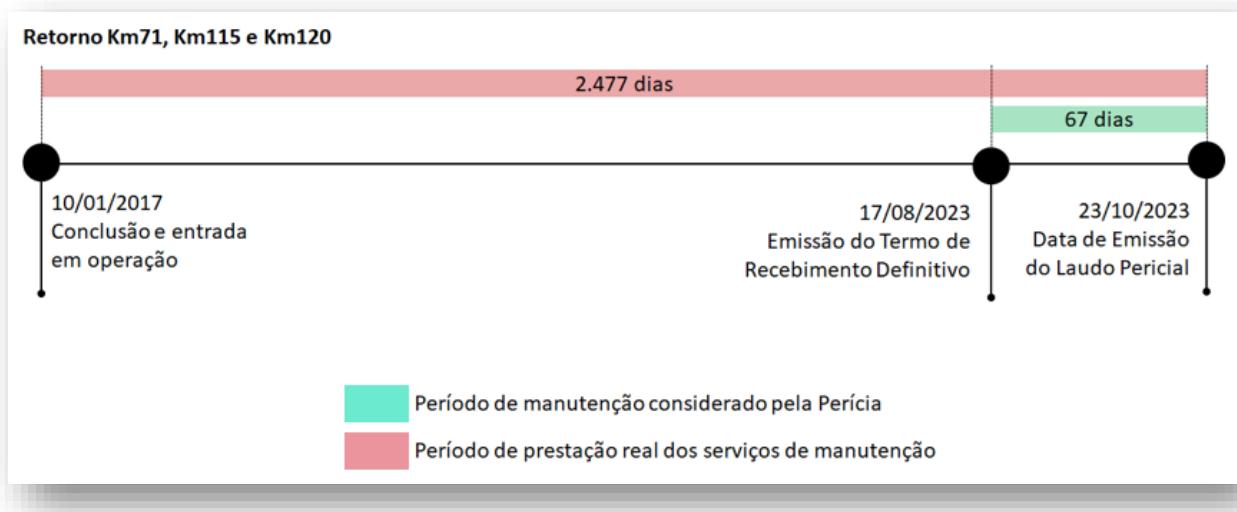
O custo unitário para manutenção e conservação da rodovia é de 173,18 R\$ / km e por dia.

Em função dos documentos enviados pela ANTT após a reunião de esclarecimentos do Laudo Pericial, em 19/02/2024, em especial o TERMO DE RECEBIMENTO DEFINITIVO DE OBRA – PORTARIA SUROD 136/2022, ALTERADA PELA PORTARIA SUROD 6/2023, a Perícia confirma o recebimento definitivo dos três retornos pela ANTT na data de 17/08/2023.

O custo diário adicional de manutenção e conservação destes três retornos é de R\$ 678,87/dia. O Laudo Pericial foi protocolado em 23/10/2023, 67 dias após o recebimento definitivo dos três retornos pela ANTT. Assim, os custos para manutenção e conservação da rodovia associados a esses três retornos, desde o recebimento pela ANTT até a data de emissão do Laudo Pericial, são de R\$ 45.484,29.

108. Com efeito, embora os 3 (três) retornos definitivos que tiveram mérito técnico reconhecido tenham entrado em operação em 10.1.2017, a FDTE só computou os custos de manutenção a partir de 17.8.2023, quase sete anos após os retornos entrarem em operação (quando se iniciaram os custos com manutenção e conservação da área). **A diferença é relevante**, conforme demonstrado no quadro abaixo:

⁸⁹ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 111.



109. **O entendimento da FDTE sobre os dias computados para incidência dos custos de manutenção não deve prevalecer, pelas seguintes razões abaixo sintetizadas:**

(i) **prestação de serviço sem remuneração:** o acolhimento do entendimento da Equipe Pericial de que os custos de manutenção devem ser resarcidos somente a partir do termo de recebimento da obra, **imporia à REQUERENTE o ônus de ter arcado com um serviço extra escopo por 2410⁹⁰ (dois mil quatrocentos e dez) dias sem direito à remuneração.**

(ii) **inércia da ANTT:** a REQUERIDA é quem emite o Termo de Recebimento da Obra e o lapso temporal entre a data da início da operação dos retornos e a data de emissão do referido termo (confirmado pela FDTE⁹¹) evidencia a postura de inércia da ANTT, que não pode se beneficiar da própria torpeza.

110. O Tribunal Arbitral deve reconhecer, ainda, que houve um **apego excessivo à formalidade por parte da Equipe Pericial**, o que deve ser afastado.

111. Em *primeiro lugar*, há um evidente equívoco da Equipe Pericial ao ter afirmado na Audiência Técnica que a responsabilidade da concessionária pela manutenção e conservação dos retornos se iniciaria com a expedição do Termo de Recebimento da Obra⁹².

⁹⁰ Considerando o termo final contabilizado no Laudo Pericial (23.10.2023).

⁹¹ Laudo Pericial, §138.

⁹² “Sr. Dario Lopes [FDTE]: O entender da perícia, a responsabilidade pela conserva e manutenção de qualquer ativo no corredor começa com a expedição do termo de recebimento definitivo” (Estenotipia, linhas 2900/2902).

112. Isso porque, uma vez implantado o retorno, a concessionária já é responsável pela manutenção daquela área, ainda que o Termo de Recebimento de Obra não tenha sido emitido. Caso contrário a concessionária poderá ficar sujeita a penalidades contratuais ou ao não aceite daquela obra.

113. Em *segundo lugar*, a Equipe Pericial na Audiência Técnica rechaçou até mesmo o Termo de Recebimento Provisório (expedido em 2017) para fins de considerar o início do cômputo dos custos de manutenção, por entender que esse documento é emitido pelo engenheiro da obra, enquanto o termo definitivo é emitido por uma comissão. E, repita-se, não se discute a remuneração da implantação destes retornos definitivos, mas a realização dos serviços de manutenção e conserva em área de pavimento acrescida à rodovia.

114. Sempre com o devido respeito, a diferenciação entre recebimento provisório ou definitivo diz respeito ao recebimento da obra, mas o pleito da VIA 040 é a respeito da prestação de serviços (manutenção e conservação). Assim, uma vez que os retornos entram em operação e estão disponíveis aos usuários, a REQUERENTE passou a ter que arcar com esse serviço de manutenção, como didaticamente exposto pelo Assistente Técnico da REQUERENTE⁹³.

V.4.C. Quantificação dos valores dos 3 retornos cujo mérito técnico foi reconhecido pela FDTE

115. Quantificando-se assim os custos incorridos pela VIA 040 a partir da implantação dos retornos definitivos (10.1.2017) até a data do Laudo Pericial, a REQUERENTE apurou o montante de R\$ 1.793.473,75 (um milhão, setecentos e noventa e três mil, quatrocentos e setenta e três reais e setenta e cinco centavos), conforme detalhado no parecer técnico RTE-173.⁹⁴

⁹³ “Sr. Guilherme Campos [Assist. Técnico]: A natureza do pedido aqui é o reequilíbrio então por prestação de serviço. O momento em que houve a incorporação desse pavimento na gestão da concessionária. Então para nós, o fato gerador é a partir do momento que esses dispositivos entram em operação, são disponibilizados para o usuário. Que, de forma conservadora, a gente está considerando um recebimento provisório. A conclusão aconteceu em dezembro de 2016, houve as primeiras vistorias em fevereiro de 2017 e o recebimento provisório aconteceu em setembro de 2017. Então com o recebimento provisório, ANTT já vistoriou, já verificou a adequação das obras, pode ter apontado um ajuste ou outro na sinalização, mas o tráfego passa a usar utilizar esses dispositivos. Com a emissão do termo de recebimento definitivo, é um assunto meramente protocolar lá na frente, quando 2915 atendidos todos os *checklists*, digamos assim. Então pela lógica do pedido, o fato gerador e a disponibilidade dele para o usuário, passa a contar no momento em que ele fica aberto ao tráfego” (Estenótipia, linhas 2903/2918).

⁹⁴ Páginas 23/24.

116. Deve-se observar, no entanto, que esse cálculo foi feito só até a data do Laudo Pericial porque assim também foi feito pela FDTE, por considerar que essa foi a solicitação das Partes.

117. **A FDTE, no entanto, reconheceu que nada impediria que o cálculo fosse feito até o término da concessão**, conforme esclareceu na Audiência Técnica ao afirmar que o “*nossa cálculo foi até o momento do laudo pericial, como pedia o quesito. Não foi até o final da relíctitação. O que não impede de ser feito*”⁹⁵. Com efeito, em sede de liquidação de sentença o cálculo deve ser feito da data da implantação dos retornos definitivos até o término da concessão porque os serviços de manutenção dos retornos foram prestados pela REQUERENTE nesse período.

118. Assim, considerando que os três retornos definitivos cujo mérito técnico foi reconhecido (km 71+300, km 115+000 e km 120+500) foram executados pela REQUERENTE e encontram-se em operação,⁹⁶ requer a VIA 040 a este Tribunal Arbitral o reconhecimento de que a ANTT deve remunerá-la pelos custos de manutenção e conservação desses retornos desde a entrada em operação (10.1.2017) até o encerramento da concessão (5.8.2024), com base no custo diário indicado pela Equipe Pericial⁹⁷. Requer, ainda, seja o referido cálculo realizado em sede de liquidação de sentença.

V.4.D. Mérito técnico em relação ao retorno do km 172 também deve ser reconhecido: retorno em operação a despeito das alegações de inconformidades

119. A FDTE entendeu que não deve haver a remuneração da REQUERENTE pelos custos de manutenção do retorno do km 172+000, por considerar que o retorno “*possui não conformidades técnicas que impedem o seu aceite*”⁹⁸.

120. No entanto, apesar de a ANTT e a FDTE alegarem que há inconformidades técnicas, **o retorno encontra-se em operação**, como reconhecido pela Equipe Pericial⁹⁹.

⁹⁵ Estenotipia, linhas 3028/3031.

⁹⁶ Laudo Pericial, p. 43, § 138.

⁹⁷ Custo diário de R\$ 678,87 (seiscentos e setenta e oito reais e oitenta e sete centavos) pelos três retornos (valor histórico), conforme Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 111.

⁹⁸ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §47.

⁹⁹ Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 108.

Quesito de Esclarecimento 11. Queira o Sr. Perito informar se o retorno localizado no Km 172 se encontra em operação.

[Resposta]

Conforme informado pelos ATs da ANTT em reunião do dia 19/02/2024, o retorno no km 172 se encontra em operação.

121. Reitera-se, aqui, que o pleito é de remuneração por prestação de serviço (manutenção e conservação). Assim, independentemente de a ANTT não ter emitido o Termo de Recebimento Definitivo dessa obra por considerar que há inconsistências, a demanda de serviço de manutenção existiu e foi prestada pela VIA 040 desde sua implantação.

122. **Quantificação dos valores referente ao retorno do km 172.** Mesmo que a FDTE não tenha quantificado os custos referentes ao retorno do km 172, pode-se fazê-lo com base nos parâmetros fornecidos. A Equipe Pericial confirmou que a extensão do referido retorno corresponde a 0,75km e que o custo por dia e por km despendido pela VIA 040 foi de R\$ 173,18, o que totaliza um custo diário de R\$ 129,88 por dia de prestação de serviços.

123. Considerando esse custo diário desde a implantação do retorno até a data de entrega do Laudo Pericial, a VIA 040 apurou o montante de R\$ 343.136,89 (trezentos e quarenta e três mil, cento e trinta e seis reais e oitenta e nove centavos), conforme detalhado no parecer de seu Assistente Técnico¹⁰⁰.

124. Assim, requer a VIA 040 a este Tribunal Arbitral o reconhecimento de que a ANTT deve remunerá-la pelos custos de manutenção e conservação do retorno do km 172+000 desde a data da entrada em operação até o encerramento da concessão (5.8.2024), com base no custo diário indicado (R\$ 129.88). Requer, ainda, seja o referido cálculo realizado em sede de liquidação de sentença.

¹⁰⁰ RTE-173 - Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 25.

V.4.E. Implantação dos 4 (quatro) retornos provisórios

125. **A FDTE reconheceu na Audiência Técnica que a implantação dos 4 (quatro) retornos provisórios deve ser remunerada pela ANTT¹⁰¹.** Conforme reconhecido pela Equipe Pericial¹⁰², a ANTT autorizou a implantação dos quatro retornos provisórios. Essa solicitação foi feita em caráter de urgência pela ANTT, que determinou que os retornos fossem concluídos em 15 dias, conforme indicado na Nota Técnica nº 031/2017¹⁰³, o que foi feito pela REQUERENTE.

70. Inicialmente, a Concessionária, em sua contestação ao pleito em questão, informa, que a ANTT, motivada por solicitação do MPF, propôs que a Concessionária VIA 040 implantasse os 4 (quatro) retornos em nível provisórios no prazo de apenas 15 (quinze) dias corridos.

126. Os retornos tinham caráter provisório e foram construídos com o objetivo de disponibilizar o retorno para uso dos usuários enquanto estavam sendo implantados os retornos de forma definitiva, a partir de um projeto executivo aprovado, tal como foi feito pela VIA 040.

127. **Marotamente, a ANTT tenta induzir o Tribunal Arbitral a erro.** Alega que a implantação dos retornos provisórios estaria englobada no projeto de implantação dos retornos definitivos. Com efeito, deveria apresentar apenas um projeto executivo no qual estaria contemplado os custos de implantação dos retornos provisórios junto com os retornos definitivos.

128. **ANTT se contradiz e expõe a fragilidade dos seus argumentos.** Na Audiência Técnica, a REQUERIDA tentou emplacar a tese de que solicitou um projeto único de retornos definitivos (um único empreendimento) e a escolha da estratégia e forma, inclusive com a implantação de retornos provisórios e os locais, incumbiria somente à VIA 040.

¹⁰¹ “Sr. Dario Lopes [FDTE]: É o mesmo trabalho que foi feito para você facilitar a vida do cliente e já poder usar de uma maneira não ideal, e depois ao longo do tempo, foi construído da maneira ideal do ponto de vista da segurança e da fluidez de tráfego. Então tem que pagar esse provisório? Claro que tem, mas não tem que pagar o provisório e o definitivo, isso aqui tem que ser feito um reequilíbrio único porque é um empreendimento só, é uma discussão única. A perícia não entende que essa discussão tenha que ser dividida. Porque não são dois empreendimentos, é um empreendimento que foi feito no mesmo lugar em que uma solução temporária foi implantada” (Estenotipia, linhas 2611/2626).

¹⁰² Laudo Pericial, §119.

¹⁰³ RDA-071.

129. Defendeu, assim, que os custos da implantação dos retornos provisórios estariam englobados dentro dos custos desse “empreendimento único”. Contudo, a própria ANTT, nas manifestações escritas, reconhece que os retornos provisórios foram solicitados em caráter de urgência e a implantação deles foi autorizada antes da finalização dos projetos executivos.

Alegações do Assistente Técnico da ANTT na Audiência Técnica	Comentários da ANTT aos Esclarecimentos ao Laudo Pericial
<p>Argumento: projeto dos retornos definitivos já englobaria a implantação dos retornos provisórios, que seriam uma opção da concessionária implantar ou não</p> <p>“Sr. Paulo Rychardson Henrique Santos [Assist. Técnico]: Deixa eu tentar clarear, deixar em linguagem um pouco mais simples. Quando a ANTT autoriza a realização do retorno, ela está autorizando a realização daquele empreendimento. A escolha da metodologia e da forma com que vai ser feito esse empreendimento, é da concessionária. Então se ela entende que cabe fazer alguma estrutura anexa ou provisória, responsabilidade e risco dela. E uma coisa que é importante até a gente vê na foto aqui, é utilizado até uma faixa da própria rodovia. Então, o que o colega Fernando falou foi que no momento em que foi feita a autorização para a realização dessa obra, já estava abarcado ali todos os custos da realização do empreendimento. Se a concessionária decide por solução A, B, ou C, se faz um retorno provisório a dois quilômetros, faz três ou faz quatro, é risco dela e escolha dela.”¹⁰⁴.</p>	<p>Argumento: retornos provisórios eram soluções temporárias e foram autorizados <u>antes</u> da finalização dos projetos executivos</p> <p>“Nesse contexto, repisando argumentos já lançados, para fins de esclarecimento, lembramos que os retornos provisórios foram inicialmente instalados como soluções temporárias, com planos de serem substituídos por estruturas definitivas. Essa decisão foi tomada em resposta a necessidade urgente de atender a problemas no sistema rodoviário. Conforme Ofício 1661/2015/GEINV/SUINF, de 15 de julho de 2015 (RTE-68, p. 1) a implantação desses retornos provisórios foi autorizada antes da finalização dos projetos executivos”¹⁰⁵.</p>

130. **Os retornos provisórios não poderiam estar englobados no projeto executivo dos retornos definitivos.** Para a implantação dos retornos provisórios, a VIA 040 apresentou um croqui que foi aprovado pela ANTT (como reconheceu a FDTE¹⁰⁶) e, consequentemente, autorizada a sua implantação da forma como apresentado. Estas informações foram ratificadas pelo Laudo Pericial:

¹⁰⁴ Estenotipia, linhas 2701/2710.

¹⁰⁵ Comentários da ANTT sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §67.

¹⁰⁶ Laudo Pericial, §120.

¹¹⁹ Por meio do Ofício 1661/2015/GEINV/SUINF, de 15/07/2015 (Figura 29) a ANTT autoriza a implantação de retornos provisórios nos Km 114,5/GO, Km 122,0/GO e Km 167,5/MG, e através do Ofício 1854/2015/GEINV/SUINF, de 07 de agosto de 2015 (Anexo 9) a ANTT autoriza a implantação de um retorno provisório no Km 71,5/GO (Figura 30).

131. Os retornos então foram executados em caráter de urgência, conforme indicado na correspondência PC301/2015¹⁰⁷ e passaram a ser utilizados pelos usuários da rodovia.

132. Veja-se que **a ideia de apresentação de um projeto formal era incompatível com a solicitação da ANTT**. Isso porque a ANTT solicitou a implantação dos retornos provisórios em caráter de urgência, no período de 15 (quinze) dias apenas, conforme indicado nas notas técnica nº 031/2017¹⁰⁸:

70. Inicialmente, a Concessionária, em sua contestação ao pleito em questão, informa, que a ANTT, motivada por solicitação do MPF, propôs que a Concessionária VIA 040 implantasse os 4 (quatro) retornos em nível provisórios no prazo de apenas 15 (quinze) dias corridos.

133. **Os argumentos a ANTT beiram a má-fé.** Afinal, é evidente que os retornos tinham caráter provisório e seriam posteriormente implantados de forma definitiva, a partir de um projeto executivo então aprovado, tal como foi feito pela VIA 040, conforme reconhecido pela própria ANTT no trecho já citado dos seus comentários aos Esclarecimentos ao Laudo Pericial¹⁰⁹.

134. A emissão dos projetos executivos serviu para a implantação dos retornos definitivos, o que ocorreu em momento posterior. Em suma, **não é possível vincular a remuneração de um serviço provisório à aprovação de seu dispositivo definitivo**, visto que a VIA 040 executou os retornos em conformidade com o croqui apresentado, caracterizando assim a execução dos serviços, que resultou em custos adicionais em desfavor da concessionária e em benefícios para os usuários da rodovia. Consequentemente, deve haver a remuneração da REQUERENTE.

¹⁰⁷ RTE-69.

¹⁰⁸ RDA-069.

¹⁰⁹ Comentários da ANTT sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §67.

135. **Quantificação do pleito.** Inicialmente, a FDTE tinha quantificado o pleito em R\$ 402.810,00 (quatrocentos e dois mil, oitocentos e dez reais) no Laudo Pericial¹¹⁰. Já nos Esclarecimentos ao Laudo Pericial, a Equipe Pericial recalcoulou o valor das obras dos retornos provisórios em R\$ 296.001,55 (duzentos e noventa e seis mil, um real e cinquenta e cinco centavos).

136. A FDTE reduziu o valor quantificado por entender que **(i)** esse era o valor comprovado através dos documentos RTE-131 a RTE-134; e **(ii)** a taxa de 15% incluída nos cálculos pela VIA 040 referente aos custos de uma demanda de urgência em menor prazo, não seria cabível.

A partir das informações disponíveis nos documentos RTE 131 a 134, tem-se os seguintes valores “as built” declarados pela VIA 040 para as obras realizadas para implantação dos quatro retornos em nível provisórios, na referência julho de 2015:

- km 71,5 = R\$ 61.527,93;
- km 115 = R\$ 84.074,40;
- km 122 = R\$ 80.583,98;
- km 167,57 = R\$ 69.815,24.

A Perícia esclarece que, nas planilhas orçamentárias destes retornos, os custos diretos (terraplenagem, drenagem, pavimentação e sinalização) foram incrementados em 15%, a título de “*Incremento de custo, devido a necessidade de execução da obra em menor prazo*”.

Contudo, a FDTE não vê sentido nesse incremento de 15% por não haver previsão contratual que ampare tal procedimento.

Esclarecimentos ao Laudo Pericial - Resposta ao Quesito de Esclarecimento nº 07

137. No entanto, a REQUERENTE insiste que o valor correto é R\$ 402.810,00, uma vez que **(i)** foram fornecidos à Equipe Pericial todos os elementos necessários para quantificação dos custos referentes aos retornos provisórios, conforme detalhado no parecer do Assistente Técnico da REQUERENTE¹¹¹; **(ii)** a resposta ao quesito de esclarecimento nº 7 demonstra que a FDTE não analisou o documento RTE-167 e o Anexo 23 da Nota Técnica nº NTHECT584-04; e **(iii)** a taxa de 15% exigida pela execução das obras refere-se aos esforços necessários para atendimento da demanda indicada pela ANTT de realização das obras em modo emergencial.

¹¹⁰ Laudo Pericial, p. 190, item 5 da tabela 7.

¹¹¹ RTE-170 - Parecer sobre Laudo Pericial, p. 15/17.

138. Subsidiariamente, caso esse Tribunal Arbitral acolha o valor quantificado pela FDTE (R\$ 296.001,55), requer a VIA 040 a condenação da ANTT ao pagamento dessa quantia com correção monetária pelo índice contratual.

VI - PERÍCIA DE MEIO AMBIENTE

139. Abrange os seguintes temas: **(i)** atrasos da ANTT na obtenção de licenças ambientais e **(ii)** paralisação das obras durante a Copa do Mundo e Eleições.

VI.1. ATRASOS DA ANTT NA OBTENÇÃO DE LICENÇAS AMBIENTAIS

140. A REQUERENTE pleiteia o valor histórico de R\$ 71.489.158,00 como reparação pelos prejuízos suportados em razão do atraso na obtenção da licença ambiental de instalação do empreendimento dentro do prazo de 12 meses¹¹², cuja responsabilidade era exclusiva da ANTT¹¹³, o que implicou no comprometimento do cumprimento do cronograma das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias (cláusula 3.2.1 do PER¹¹⁴) e na remuneração da mobilização da forma como foi feita frente às obras executadas.

141. Considerando que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi celebrado em 22.4.2014, a licença correspondente às metas anuais das Obras de Ampliação e Capacidade deveria ter sido obtida pelo Poder Concedente até 22.4.2015, a fim de possibilitar a execução das referidas obras nos prazos estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (“PER”).

142. Contudo, a licença de instalação - LI nº 1.121/2016 - foi emitida apenas em 6.7.2016, ou seja, com mais de um ano de atraso, e abarcando apenas o Distrito Federal e o Estado

¹¹² “Cláusula 10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1 I. do PER, de acordo com as seguintes condições. (i) A licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção” (Contrato de Concessão – RTE-2).

¹¹³ “Cláusula 5.2 O Poder Concedente deverá: 5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.”” (Contrato de Concessão – RTE-2).

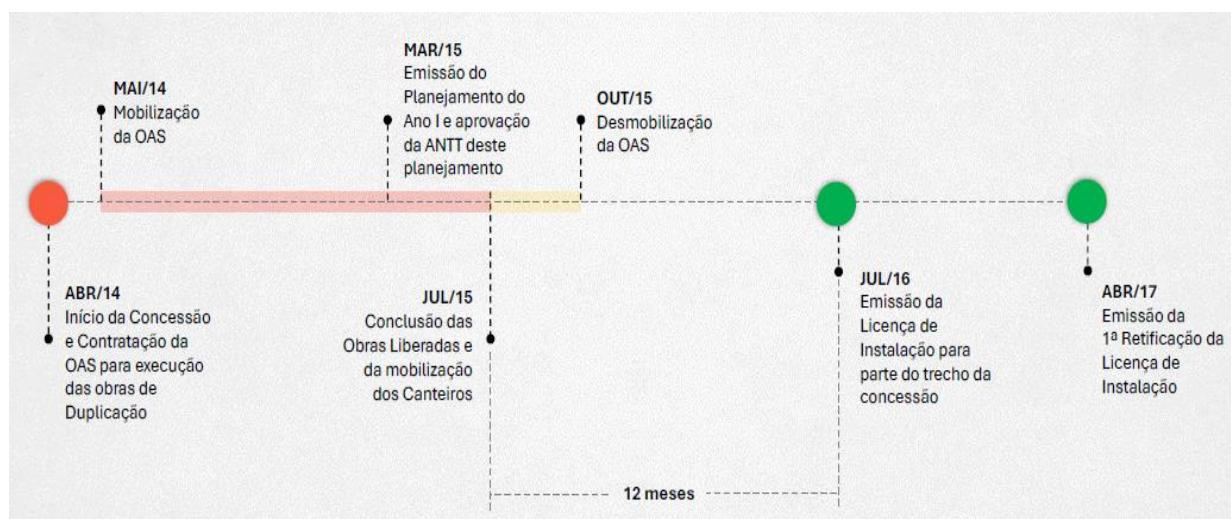
¹¹⁴ 3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

- Objeto: conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.

- Período: inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação e deve ser concluída em até 48 (quarenta e oito) meses, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo”.

de Goiás, portanto, abarcando apenas 16,70% de todo o trecho concedido¹¹⁵. Além de não liberar o início das obras, a licença apresentava diversos trechos bloqueados que exigiam estudos ambientais complementares, transferindo o risco, originalmente alocado ao Poder Concedente para a VIA 040, sem a devida contrapartida.

143. Apenas em 13.4.2017, 2 anos após o prazo contratual¹¹⁶, fora obtida a licença ambiental referente ao trecho rodoviário situado no Estado de Minas Gerais, mas com diversos trechos ainda bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais (“IEF”). Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só demonstra ter havido uma importante alteração do cenário real em que se desenvolveu à concessão, em face daquele que foi previsto. A linha do tempo a seguir ilustra as datas em que as licenças parciais foram sendo emitidas.



144. Tudo isso representa violação das obrigações da ANTT e quebra de legítima expectativa da VIA 040, pois a REQUERIDA, no período que antecedeu a contratação da OAS, sempre informou que o cronograma das licenças seria cumprido¹¹⁷.

¹¹⁵ RTE-3 - Nota Técnica nº 003/GEPROMINF/2018 (§18).

¹¹⁶ RTE-2 – Contrato de Concessão, itens 4.2.1 e 4.2.2.

¹¹⁷ RDA-076.

Subcláusula 5.2.1 da Cláusula 5.2 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 27: A Licença Previa e Licença de Instalação será entregue a Concessionaria de toda extensão do lote, em prazo compatível ao cumprimento do contrato?

Resposta: Para a formulação da Proposta, deve-se considerar o cronograma de entrega das Licenças Ambientais, conforme estabelecido na subcláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão. Os licitantes interessados poderão entrar em contato com a entidade do Poder Concedente executora dos estudos, Empresa de Planejamento e Logística, a fim de obter as informações que necessite. No que tange a entregas de projeto dos trechos que sofrerão a ampliação de capacidade a concessionária poderá indicar a prioridade das ampliações, sem, no entanto, que isso implique em obrigação de disponibilização de licenças conforme priorização.

145. **A FDTE foi categórica ao afirmar a existência de mérito técnico em relação ao reconhecimento de atraso da ANTT na obtenção da licença ambiental¹¹⁸.** A discussão recai sobre o fato de a FDTE ter entendido que não seria possível confirmar os valores apresentados pela REQUERENTE como devidos a título de gastos com mobilização e desmobilização adicional em razão do atraso da liberação das frentes de trabalho (R\$ 71.489.158,00).

146. De forma equivocada e emitindo verdadeiro juízo de valor, afirmou a FDTE que “*o reconhecimento do mérito técnico sobre mobilizações adicionais e desmobilização esbarra na previsibilidade de que dispôs a VIA-040 após ter recebido o EIA-RIMA e ter participado do processo de licenciamento, inclusive por meio da documentação para as desapropriações*”¹¹⁹.

147. A FDTE considera que a VIA 040 teve ciência sobre as frentes com e sem restrições e impedimentos para execução dos serviços em 17.11.2014, quando a VIA 040 recebeu o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) (“EIA-RIMA”), “*exetuadas aquelas dispensadas de licenciamento integrado por meio da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288, de 16/07/2013*”¹²⁰.

148. **A ANTT, por sua vez, alega que (i)** houve reequilíbrio em relação a esse pleito considerando a data de 6.7.2016, pois “*reconheceu os custos adicionais demonstrados pela Requerente, no total de R\$ 1.389.509,61 (um milhão, trezentos e oitenta e nove mil, quinhentos*

¹¹⁸ Laudo Pericial, tabela 9, p. 301.

¹¹⁹ Laudo Pericial, §167.

¹²⁰ Laudo Pericial, §156.

e nove reais e sessenta e um centavos”¹²¹; (ii) a responsabilidade pelo planejamento das frentes de trabalho e adequações do cronograma diante das restrições impostas pela ausência do licenciamento ambiental eram da VIA 040, já que “a Concessionária tinha ciência e acompanhou todo o processo de licenciamento ambiental”¹²²; e (iii) apesar dos atrasos na obtenção da Licença, a ANTT obteve a disponibilização de pequenos trechos para obras, conforme Portaria interministerial MMA/MT nº 288/2013¹²³.

VI.1.A. Participação da VIA 040 em reuniões do IBAMA não afasta obrigação da ANTT

149. A responsabilidade pelo atraso nas obras em decorrência do atraso na obtenção de licenças é exclusiva do Poder Concedente:

“Cláusula 21.2. A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

21.2.10. Atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do Poder Concedente” (RTE-2; grifou-se)

150. Trata-se, portanto, de um risco alocado no Contrato ao Poder Concedente, e o fato de a REQUERENTE ter conhecimento do *status* do processo de licenciamento e ter recebido o EIA-RIMA em 17.11.2014 não retira a responsabilidade da ANTT de obter as licenças na forma estabelecida contratualmente.

151. Aliás, uma das principais linhas argumentativas da ANTT nesta arbitragem é invocar a alocação de riscos e responsabilidade estabelecidas no Contrato de Concessão para impor exclusivamente à REQUERENTE os prejuízos causados pela imprevisível alteração do cenário econômico e condições de financiamento logo após a assinatura do Contrato de Concessão. Contradicoratoriamente, em relação a essa controvérsia, a ANTT tenta se furtar à alocação desse risco (obrigação) que recaiu sobre o Poder Concedente.

¹²¹ E complementa que os valores “foram devidamente incluídos na tarifa, conforme Nota Técnica nº 031/2017/GEINV/SUINF (RDA-071), de 05/06/2017, Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF (RDA-072), de 05 de julho de 2017 e Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017 (RDA-073)”. – Comentários da ANTT aos Esclarecimentos do Laudo Pericial, § 109.

¹²² Comentários da ANTT aos Esclarecimentos do Laudo Pericial, § 128.

¹²³ RDA-068.

152. Ao tratar da “previsibilidade” da VIA 040 sobre o atraso na obtenção das licenças, a FDTE cita a participação da REQUERENTE em reuniões com o IBAMA em datas em que o prazo para obtenção das licenças já havia sido extrapolado¹²⁴, isto é, quando a obrigação da ANTT já havia sido descumprida e os prejuízos da VIA 040 efetivados.

153. Seja como for, a própria FDTE ressalta que “*a participação da VIA 40 em tratativas com o IBAMA não afasta da ANTT a responsabilidade pela obtenção tempestiva das licenças ambientais*”¹²⁵.

154. **Convenientemente a ANTT se coloca em uma posição muito confortável.** Apesar de ter se obrigado a obter as licenças em 12 meses, alega que a emissão das licenças é feita pelo IBAMA, órgão sobre o qual não possuem ingerência¹²⁶, que possui seus prazos próprios¹²⁷, e que havia previsão de atraso (se havia, então por qual motivo a ANTT se obrigou a obter as licenças em 12 meses?).

155. Por outro lado, quando a REQUERENTE pleiteia reequilíbrio por custo adicional exigido de si pela OAS, a ANTT diz que a empresa é uma “parte relacionada” e que a ANTT nada tem a ver com a relação e com os valores exigidos pela construtora contratada para execução das obras da concessão¹²⁸, risco que, segundo a REQUERIDA, é unicamente da VIA 040, já que ela não tem relação com a construtora.

124

125 Esclarecimentos ao Laudo Pericial, §119.

126 “**Sr. Fernando Bezerra [Assist. Técnico]:** É claro que ANTT, ela não formalizou um ofício, porque quem emite, quem expede a licença é o IBAMA, a ANTT não tem uma ingerência sobre o IBAMA. Então a gente entende que a concessionária, ela sabia do andamento do processo de licenciamento sim” (Estenotipia, linhas 3132/3136).

127 “**Sra. Andréa Fontana [Assist. Técnica]:** Então era previsto desde então, da assunção da rodovia, que esse procedimento de licenciamento, ele tem os seus prazos próprios, eles dependem não tão somente do IBAMA, mas sim de órgãos intervenientes como o Iphan, como institutos florestais de Minas Gerais que foram consultados, como INCRA e outros órgãos, precisam de manifestação desses intervenientes para que o IBAMA possa consolidar na licença prévia no caso, as condicionantes ambientais para que os estudos sejam aprofundados para fins de emissão de LI.” (Estenotipia, linhas 3157/3165).

128 “**Sr. Fernando Bezerra [Assist. Técnico]:** Só para registrar, a ANTT, ela não tem relação com terceiros da concessionária. O contrato de concessão é firmado entre ANTT, concessionária. E a gente desconhecia da época da contratação as condições estabelecidas, como é que seria emitida a ordem de serviço. A imagem anterior é de um contrato privado. Então se ali foi adotado premissas pela concessionária, ela assumiu o risco. Então ANTT não participa dessa negociação, só para deixar registrado. A relação da ANTT é com a concessionária e não com a construtora.

156. Da mesma forma, a Via 040 também não tem relação com o IBAMA e outros órgãos ambientais. A Requerente tão somente confiou que a ANTT cumpriria a obrigação que assumiu no Contrato e nada pôde fazer, já que quem assumiu o risco foi a REQUERIDA.

157. Evidente, portanto, que o fato de a REQUERENTE ter conhecimento do *status* do processo de licenciamento e ter recebido o EIA-RIMA em 17.11.2014 não retira a responsabilidade da ANTT de obter as licenças na forma estabelecida contratualmente, razão pela qual a REQUERIDA deve ser responsabilizada pelo inadimplemento contratual.

VI.1.B. Mobilização compatível com o PER e devidamente comprovadas

158. Antes de mais nada, é necessário esclarecer a VIA 040 só teve ciência do EIA-RIMA em 17.11.2014 e só participou de reuniões com o IBAMA no segundo semestre de 2015, após a contratação da OAS (maio/2014) e a mobilização para o início das obras (junho/2014) e depois do prazo final da ANTT para obtenção das licenças (22.4.2015).

159. **O Contrato previa um grande volume de investimentos em um curto prazo, essa foi uma das características das concessões da 3^a etapa do PROCROFE¹²⁹.** A execução do vultuoso programa de investimento em 60 (sessenta) meses após a data de assunção, sendo 12 (doze) meses para a obtenção da licença e mais 48 (quarenta e oito) meses para a realização das obras, era condição primordial da equação financeira que permitiu o deságio oferecido.

160. Considerando o tamanho do projeto, não prospera o argumento da ANTT de que a mobilização dos canteiros de obras poderia ser aproveitada em frentes esparsas e descontinuadas que estavam liberadas. O Assistente Técnico da Requerente refutou de forma categórica esse frágil argumento da ANTT.

“Sr. Guilherme Campos [Assist. Técnico]: Posso comentar? Com todo respeito, isso aí, o que poderia ter sido feito, essa questão do que foi liberado por meio das portarias, o início do ano 1 a partir da LI. Então eu

¹²⁹ A exposição de motivos da Medida Provisória 800/2017, editada para estabelecer as diretrizes para a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais diante do cenário de crise das concessionárias que integraram a 3^a etapa do PROCROFE, destaca que “**Tais modelagens, formuladas sob a perspectiva de crescimento econômico acelerado, guardaram objetivo político de adiantar investimentos, em face de um cenário de abundância de recursos financeiros. Os contratos preveem a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias concedidas no curto espaço de tempo de 5 anos a contar do início da concessão”.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/medpro/2017/mediaprovisoria-800-18-setembro-2017-785455-exposicaodemotivos-153775-pe.html>. Acesso em 7.12.2024.

rerito e aqui eu acredito que todos concordam com isso, era uma concessão muito ambiciosa de fazer essa quantidade de obra em cinco anos. Seria muito, muito, muito assim.. um êxito imenso conseguir. **Nós vivemos no Brasil e todos sabemos, duplicar 550 quilômetros de rodovia é um esforço muito grande. Então o aspecto fático não foi pensado para fazer essa obra pegando pedaços liberados por portaria e aguardando que viessem a ser liberados as licenças de forma fracionada. Então o que a gente frisa, a decisão tomada foi uma mobilização de grande porte. Então daí decorre o dano que se reclama nesse pedido,** da decisão que foi tomada. Hoje mais cedo foi colocado que o próprio DNIT estabelece percentuais para fins de orçamento de obra. 0,5% de mobilização, mais 2,8% de instalação de canteiro. Então esses percentuais a partir da decisão da VIA 040, eles incidiram sobre três bilhões, porque foi feita uma mobilização de grande porte. Concorde com o que o colega Fernando falou, essa tomada de decisão foi um risco”¹³⁰.

161. Ao questionar a ANTT sobre qual data prevista para conclusão dos estudos ambientais, a VIA 040 foi orientada pela REQUERIDA a considerar o cronograma de entrega das licenças ambientais, conforme estabelecido na cláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão¹³¹:

Cláusula 7.1 da Parte VII - Minuta do Contrato.

Pergunta 30: Os estudos ambientais contratados pelo Poder Concedente encontram-se em que estágio? Há data prevista para conclusão?

Resposta: Para a formulação da Proposta, deve-se considerar o cronograma de entrega das Licenças Ambientais, conforme estabelecido na subcláusula 10.3.2 do Contrato de Concessão. Os licitantes interessados poderão entrar em contato com a entidade do Poder Concedente executora dos estudos, Empresa de Planejamento e Logística, a fim de obter as informações que necessite. No que tange a entregas de projeto dos trechos que sofrerão a ampliação de capacidade a concessionária poderá indicar a prioridade das ampliações, sem, no entanto, que isso implique em obrigação de disponibilização de licenças conforme priorização.

162. **Com o intuito de cumprir essa obrigação contratual é que a VIA 040 celebrou contrato de empreitada robusto**, abrangendo um pacote fechado para execução das obras em sua integralidade. E como não poderia deixar de ser, esse contrato com a OAS tinha o prazo de 5 (cinco) anos contados a partir da assinatura do contrato¹³², prazo este que levava em consideração a liberação das frentes de trabalho mediante obtenção das licença, já que foi levou em consideração as premissas do PER.

¹³⁰ Estenotipia, linhas 3397/3413.

¹³¹ RDA-076.

¹³² Cláusula 15 – Prazos das Obras Civis. 15.1. O prazo para execução das Obras Civis é de 5 (cinco) anos, contados a partir da assinatura do Contrato. – RTE-102.

163. À época da contratação da OAS (maio/2014), não havia discussões ou sinalizações sobre atraso na liberação das frentes pelo atraso na obtenção das licenças. Isso pode ser comprovado pelas seguintes provas:

- (i) A FDTE consignou que em 17.11.2014 é que a VIA 040 teve ciência inequívoca de que ocorreria atraso na obtenção das licenças (o que sequer significa que a REQUERENTE deveria desmobilizar os canteiros de obras e isentar a responsabilidade da ANTT de obter a licença);
- (ii) As reuniões do IBAMA com participação da VIA 040 citadas nos Laudo Pericial são todas posteriores a setembro de 2015¹³³, isto é, posteriores à contratação da OAS;
- (iii) Boletins de Medição emitidos pela OAS demonstram que a mobilização dos recursos destinados à execução das obras civis ocorreu em maio de 2014¹³⁴.

164. Além disso, na Audiência Técnica a Equipe Pericial confirmou que à época da contratação da OAS para as obras previstas no PER não havia sinalização da ANTT para a VIA 040 sobre atraso na emissão das licenças.

“Dra. Fabiana Videira [Adv. Reqte.]: Minha última pergunta é se à época da assinatura do contrato, quando a VIA se obrigou com a OAS, se foi trazido ao conhecimento da perícia algum entendimento mantido entre as Partes, no sentido de que a licença não sairia no prazo previsto, que seria abril de 2015.

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Só para eu entender, quando você refere à época da assinatura do contrato, você diz entre VIA 040 e OAS, essa é a pergunta? Por favor

Dra. Fabiana Videira [Adv. Reqte.]: É isso, exatamente. Se quando houve assinatura do contrato com a OAS, estava em discussão qualquer atraso na emissão da licença que estava prevista para abril de 2015.

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Não há nos autos documento que diga sobre discussões entre VIA 040 e OAS sobre eventual atraso da licença.

Dr. Lauro Gama [Coárbito]: Desculpe, eu acho que a pergunta não foi bem essa. Acho que a pergunta era sobre se havia discussões com ANTT, não é com a OAS.

Dra. Fabiana Videira [Adv. Reqte.]: É, o que eu ia dizer era isso, só que na época da celebração do contrato com a OAS, exatamente. Se havia qualquer sinalização por parte da ANTT, no sentido de que haveria 3111 um atraso na emissão da licença.

¹³³ Vide figuras 118, 119, 120 e 121 dos Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 57/58.

¹³⁴ RTE-170 – Parecer sobre Laudo Pericial, p. 34.

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Então, só vou repetir: **Uma sinalização da ANTT para a VIA 040 no sentido de um eventual ou possível atraso da licença. Este documento expresso não existe.**¹³⁵

165. **A Equipe Pericial confirmou** também que **(i)** as metas anuais das obras de ampliação e capacidade estabelecidas no PER consideraram que a licença seria emitida em até 12 meses; **(ii)** o Cronograma das Obras Civis da OAS estava vinculado aos prazos estabelecidos no PER, o que inclui o prazo de 12 meses para a emissão da licença.

166. Com efeito, não houve qualquer desídia da REQUERENTE, que somente agiu de forma proativa para atender o cronograma de obras ao iniciar a mobilização e depois promover a desmobilização dos canteiros de obras. Os prejuízos incorridos pela VIA 040 decorrem exclusivamente do inadimplemento contratual pela ANTT, que confessa o atraso na obtenção das licenças.

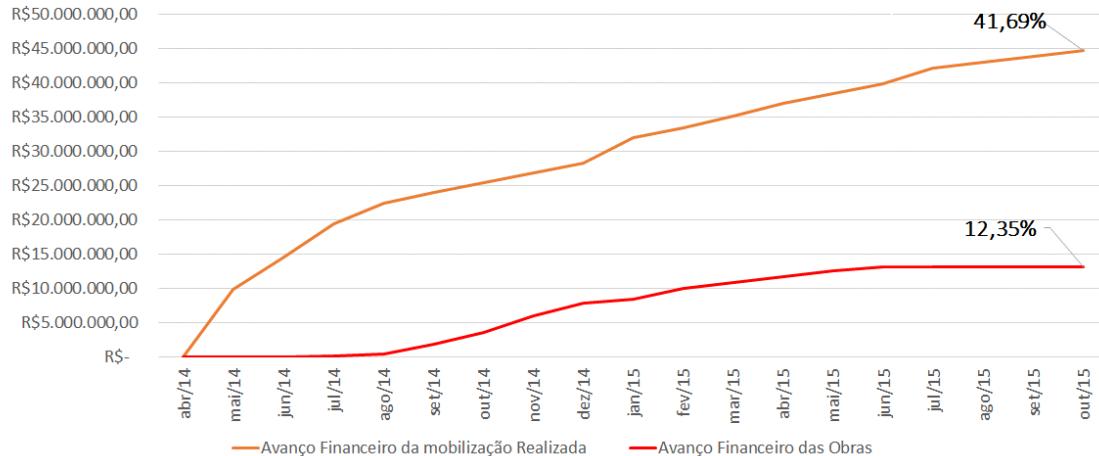
VI.1.C. Quantificação dos prejuízos da REQUERENTE devidamente comprovados

167. Como consequência direta da frustação do planejamento em razão de falhas da ANTT ao atrasar os licenciamentos de sua responsabilidade, há um descolamento entre os esforços de mobilização que foram empreendidos e a proporção de obras possíveis de executar até a desmobilização da construtora, em virtude da falta de frentes.

168. Esta condição – gerada pelos atrasos da ANTT em obter as licenças - pode ser observada no gráfico a seguir, em que a curva laranja representa como a VIA 040 experimentou os esforços de mobilização, enquanto a curva vermelha indica o avanço físico das obras que foi possível atingir. O descolamento entre as curvas representa a diferença entre o que a VIA 040 pagou ao empreiteiro e o investimento em obras efetivamente recuperado por meio da tarifa:

¹³⁵ Estenotipia, linhas 3093/3115.

Mobilização Implantada pela VIA040 x Mobilização Remunerada pelas Obras Concluídas



169. Nota-se, portanto, que em razão do atraso da licença ambiental e a consequente falta de frentes de serviço, houve a desmobilização imprevista da Construtora após 19 meses da contratação, quando havia sido atingido o avanço de 12% das obras, não sendo possível, naquele cenário, a continuidade da execução das obras de duplicação da Rodovia contratadas.

170. **Os custos dessa mobilização/desmobilização desnecessária são perfeitamente quantificáveis.** Na Audiência Técnica, a Equipe Pericial respondeu ao coárbitro, Dr. Sérgio Guerra, que a FDTE reconheceu o mérito técnico do pleito da REQUERENTE, mas considerou que não foram comprovados os custos decorrentes do atraso na obtenção das licenças.

“Dr. Sérgio Guerra [Coárbitro]: Eu fui encontrar o quadro que foi apresentado aqui no início, na página 301, onde tem um resuminho de cada pleito e ali vocês colocam como mérito técnico reconhecido, mas impossibilitado de confirmação dos valores. A senhora poderia explicar isso, por favor?

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Pois não. Bom, acontece o seguinte: O mérito técnico de engenharia, ele existe, porque havia uma previsão de emissão de licença contada a partir do décimo segundo mês da assuncão. Então a partir do momento que essa premissa é quebrada, sim, eles têm mérito, mérito técnico, isso está correto. A licença foi emitida dia 16 de julho de 2016, em lugar de ser emitida dia 22 de abril de 2015, então sim, assiste o mérito. A questão do cálculo, que ela ficou prejudicada é porque mobilização adicional, ela não foi comprovada por meio de todos os estudos que nós fizemos. E isso impossibilitou o cálculo especificamente.

Dr. Sérgio Guerra [Coárbitro]: Muito obrigado, agora entendi. Vamos dizer assim, o que vocês estão tratando só em relação ao atraso.

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Exato.

Dr. Sérgio Guerra [Coárbitro]: Mas vocês não apontam valores porque vocês não conseguiram identificar pelo material nos autos, quantificação que representasse essa compensação, é isso?

Sra. Renata Teodoro [FDTE]: Perfeitamente. O mérito assiste, está correto, a licença foi comprovada, ela foi expedida com quase 13 meses de atraso, a partir da data limite esperada. **Então, sim, o potencial de dano, ele é real.** Mas a partir do momento que vai se apurar os efeitos desse atraso, não se conseguiu comprovar a mobilização adicional. Esse é o principal aspecto, mobilização adicional estava relacionada a este pleito, **então não se comprovou, portanto não houve cálculo a ser apresentado.**¹³⁶

171. No entanto, em seguida o mesmo coárbitro solicitou os comentários dos Assistentes Técnicos das Partes. Na ocasião, o Assistente Técnico da VIA 040, contrariando o Laudo Pericial, esclareceu a forma de se apurar os prejuízos suportados pela Via 040 e a mobilização adicional, bem como a forma como foi possível quantificar o valor de R\$ 71.489.158,00.

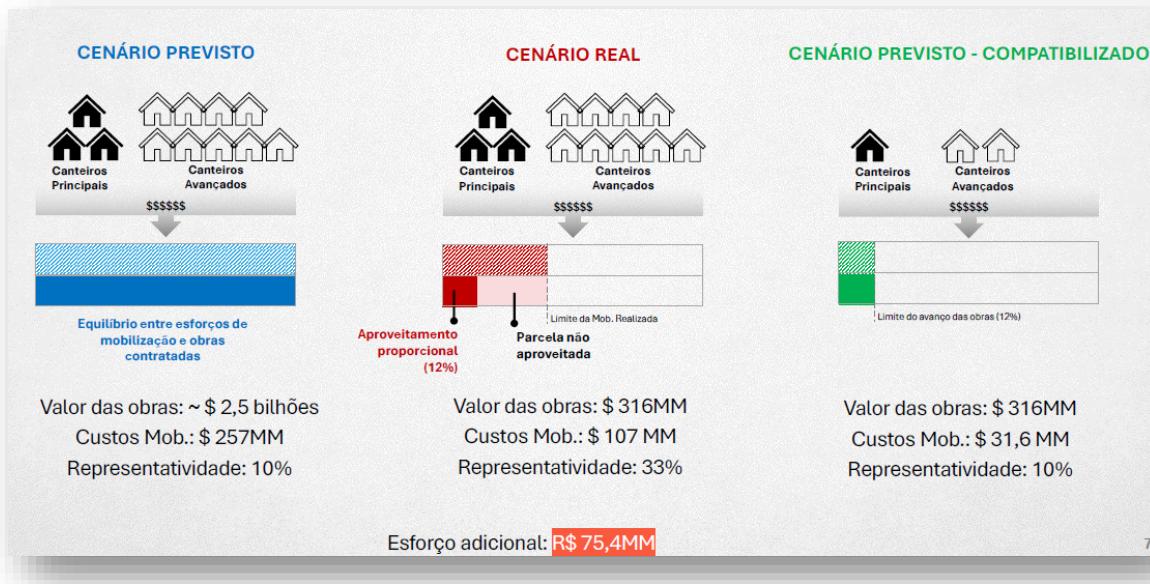
Dr. Sérgio Guerra [Coárbitro]: Se o senhor me permitir, só antes de passar para a Requerida, aqui no laudo consta que o pleito é de setenta e um milhões, quatrocentos e oitenta e nove. Esses valores que foram levantados pela Requerente, foram apresentados aos peritos para avaliação ou não?

Sr. Guilherme Campos [Assist. Técnico]: Foram, foram. Inclusive esse é o primeiro valor que está nas alegações iniciais, então é um valor já defasado, o valor atual é da ordem de 75, ele guarda relação de ordem de grandeza. Se puder, por favor, colocar na nossa apresentação. Há uma desproporção, portanto, que é o cenário verde, previsto e compatibilizado. **Se a VIA soubesse que teria 316 milhões de obra para fazer, ela teria feito uma mobilização compatível de 31 milhões. Ao passo que ela tomou uma decisão de contratar um contrato de 3 bi, ela acabou incorrendo em um custo real, esse custo foi validado pela perícia, 3 de 107.** Então o pedido é: Quanto ela incorreu menos **aquilo que ela poderia, se soubesse a situação real, o quanto ela teria gasto.** Isso foi apresentado pela perícia, mas com toda a franqueza, a

¹³⁶ Estenotipia, linhas 3231/3254.

nossa sensação é que a perícia não percebeu essa causa de pedir. Ela focou na questão da previsibilidade que veio depois.¹³⁷

172. Para facilitar a visualização do racional do cálculo dos danos suportados pela VIA 040, os esclarecimentos do Assistente Técnico da REQUERENTE citados acima podem ser ilustrados da seguinte forma:



173. A Equipe Pericial, portanto, alega que não foi comprovado o dano, mas sequer analisou a metodologia de cálculo apresentada pelo Assistente Técnico da REQUERENTE, explicada acima.

174. Assim, requer a REQUERENTE a este Tribunal Arbitral seja julgado procedente o pleito de reequilíbrio contratual relacionado aos prejuízos suportados pela VIA 040 em razão do atraso da ANTT em obter as licenças ambientais. Confia a REQUERENTE, ainda, que esse Tribunal Arbitral irá homologar os cálculos apresentados pelo Assistente Técnico da REQUERENTE¹³⁸ ou, subsidiariamente, determinará a apuração do valor devido em sede de liquidação.

¹³⁷ Estenotipia, 3255/3304.

¹³⁸ RTE-170 e RTE-173.

VI.2. PARALISAÇÃO DAS OBRAS DURANTE A COPA DO MUNDO E ELEIÇÕES

175. Conforme sustentado pela REQUERENTE ao longo do presente procedimento, as restrições e suspensões – não previstas no Contrato de Concessão – e que foram impostas às concessionárias de rodovias federais pelo Poder Público durante o período de realização da Copa do Mundo e das eleições, no ano de 2014, acarretaram prejuízos significativos à VIA 040, sobretudo em razão dos impactos ao cronograma de obras e ao programa de exploração da rodovia BR 040, conforme recapitulado abaixo:

- (i) em junho de 2014, através do Ofício Circular nº 041/2014/SUINF, o Poder Público, em atenção a atos normativos editados pela ANATEL – posteriores à celebração do Contrato, diga-se – comunicou às concessionárias de rodovias federais que, durante o período de realização da Copa do Mundo, estavam vedadas as execuções de obras previstas nos respectivos programas de exploração rodoviária. Isso porque, segundo o Poder Público, a execução das obras possuía o condão de impactar negativamente a infraestrutura das redes de cabeamento de transmissão de dados por fibra ótica e de energia elétrica;
- (ii) em 18 de junho de 2014, atenta ao Ofício Circular nº 041/2014/SUINF, a VIA 040 comunicou à ANTT, por meio da Carta PC 027/2014, que o ato arbitrário praticado pelo Poder Concedente repercutiria, inevitavelmente, nos prazos contratuais pactuados em seu Cronograma de Execução de Obras, mas que envidaria esforços para mitigar os impactos gerados;
- (ii.1) nesse quadro, em 24 de junho de 2014, por meio da Carta PC 034/2014, a CONCESSIONÁRIA reiterou sua disposição em cumprir com as determinações do Ofício Circular nº 041/2014/SUINF, com a ressalva de que iria executar as atividades que não teriam o condão de causar os impactos que o Poder Público pretendia evitar¹³⁹, bem como que os serviços de remoção de interferências previstos seriam potenciais geradores de impactos a serem suportados pela AGÊNCIA;
- (ii.2) por meio da mesma Carta PC 034/2014, a VIA 040 também ratificou que, em razão da decisão arbitrária do Poder Concedente, houve: **(a)** suspensão de serviços de remoção de interferências, que antecede as atividades de terraplenagem; e **(b)** atrasos nos serviços de drenagem profunda, construção de sub-base e base e aplicação de CBUQ – tendo em vista o potencial risco de impacto na infraestrutura de redes de cabeamento de transmissão de dados por

¹³⁹ - V.g., serviços de topografia, destocamento/desmatamento e limpeza onde não estavam alocados os serviços de telecomunicação.

fibra ótica e de energia elétrica. Essas condutas compulsórias, enfim, também implicaram em atraso na conclusão das praças de pedágio.

(iii) posteriormente, em 26 de setembro de 2014, a ANTT solicitou a postergação das obras em execução que pudessem representar risco de interferência nas redes de fibras óticas listadas pela empresa Oi S.A, em virtude da aproximação do período eleitoral em território nacional;

(iii.1) frente a essa solicitação, a VIA 040, no dia 1º de outubro de 2024, por meio da Carta PC 125/2024, sinalizou à AGÊNCIA que a postergação pretendida impactaria as atividades de terraplanagem e, consequentemente, o cronograma de execução, além do fato de que geraria custos adicionais pela necessidade de desmobilização das equipes para cumprimento da referida solicitação.

176. Todos esses impactos, com efeito, deveriam ser suportados pela ANTT. Afinal, o prejuízo decorreu exclusivamente da deliberação arbitrária do Poder Público. Mas a ANTT pretende se esquivar desse prejuízo, sob o frágil fundamento de que não houve paralisação total das obras e que outras frentes poderiam ser aceleradas.

177. **O entendimento exarado pela FDTE não deve ser considerado pelo Tribunal Arbitral.** A Equipe Pericial, extrapolando as questões técnicas, limitou-se a afirmar que, pelo mero fato de a Copa do Mundo e as eleições configurarem eventos previsíveis, não foi possível reconhecer o mérito técnico desse pleito da REQUERENTE.

178. Apesar da previsibilidade dos eventos, a REQUERENTE não poderia prever em qual medida impactariam a execução das obras. Não se revela crível, enfim, que seja imputada à VIA 040 a obrigação de, à época do leilão, prever e quantificar todos esses impactos decorrentes dos mencionados eventos.

179. A FDTE, portanto, *d.m.v.*, parece confundir a previsibilidade de eventos como a Copa do Mundo e as eleições com a previsibilidade dos impactos de tais eventos no orçamento e planejamento do programa de exploração da Rodovia BR 040. São, de fato, coisas completamente diferentes. Ao fim e ao cabo, não é possível orçar algo que ainda não é conhecido em sua ampla medida.

180. No Laudo Pericial a FDTE reconheceu que houve replanejamentos nas obras feitos pela VIA 040¹⁴⁰. Como decorrência lógica, o replanejamento somente demonstra que o planejamento inicial não pôde ser efetivado, justamente em razão da necessidade de paralisação das atividades na Copa do Mundo e eleições.

181. **A ausência de previsão da paralisação em momento anterior ao Contrato foi comprovada pela VIA 040.** O documento RTE-168 demonstra que a ANTT solicitou a paralisação nas obras em 2014, isto é, após o leilão e início da concessão. Em resposta, a VIA 040 informou que enfrentaria impactos no cronograma (RTE-67 e RTE-68) que demandariam custos adicionais por meio do pagamento de pleito para construtora encarregada das obras (cf. comprovado através do Anexo 08 da NTHECT584_04).

182. Por essas razões, é evidente o direito da REQUERENTE ao reequilíbrio em razão dos impactos decorrentes da paralisação das obras durante a Copa do Mundo e eleições.

183. **Quantificação do pleito.** A partir dos comprovantes de pagamento e notas fiscais carreados ao presente procedimento, é possível confirmar que a VIA 040 incorreu em custos no valor de R\$ 14.388.548,63 (catorze milhões, trezentos e oitenta e oito mil, quinhentos e quarenta e oito reais e sessenta e três centavos), pagos à Construtora OAS a título de ociosidade dos recursos mobilizados (mão de obra e equipamentos) no período, conforme detalhado no parecer do Assistente Técnica da REQUERENTE¹⁴¹.

VII - PERÍCIA ECONÔMICO-FINANCEIRA

184. Abrange os temas (i) aumento do valor do cimento asfáltico de petróleo (CAP); e (ii) majoração das alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis.

VII.1. AUMENTO DO VALOR DO CIMENTO ASFÁLTICO DE PETRÓLEO (CAP)

185. Embora a ANTT tenha reiterado que o risco pelo aumento do CAP é da REQUERENTE, o Contrato de Concessão prevê que recai sobre o Poder Público a responsabilidade relativa às “alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação alteração

¹⁴⁰ Laudo Pericial, Resposta ao Quesito nº 52.

¹⁴¹ RTE-173 – Parecer sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 42/45.

ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda” (RTE-2, item 21.2.5 – g.n). Essa previsão decorre do fato de que todo e qualquer negócio – e os ajustes com a administração público não fogem à regra – é ajustado de acordo com projeções mantidas entre as partes.

186. A FDTE reconheceu ser “*incontroverso que os preços dos insumos asfálticos tiveram aumentos expressivos acima dos índices de inflação após a assinatura do Contrato*”¹⁴², na esteira do TCU¹⁴³. É evidente que, no momento da licitação, não era possível prevê-lo em curto prazo, o que provocou a majoração dos custos previstos originalmente no orçamento do programa de exploração da Rodovia BR 040 e, consequentemente, impõe a necessidade de reequilíbrio do Contrato.

187. A controvérsia da REQUERENTE em relação ao Laudo Pericial decorre do fato de a Equipe Pericial ter concluído pela impossibilidade de aferir a comprovação dos gastos excepcionais da VIA 040 com o pagamento de valores adicionais à Construtora OAS pelo aumento extraordinário do CAP.

188. A Equipe Pericial reconheceu lançamento no SAP referente ao desequilíbrio econômico devido ao aumento extraordinário do CAP. Na Audiência Técnica, a advogada da REQUERENTE indagou ao membro da FDTE se havia, no sistema SAP, nota com o valor de R\$ 14.316.187,00 para pagamento do desequilíbrio econômico financeiro do Contrato devido ao aumento excessivo dos materiais betuminosos¹⁴⁴. A Equipe Pericial respondeu que sim.

“Sr. Carlos Renato [FDTE]: Sim, a OAS emitiu uma nota fiscal a 309/2015, no valor de quatorze milhões, trezentos e dezesseis cento e oitenta e sete e meia trés. No corpo da nota fiscal, é importante dizer isso, é uma nota fiscal de serviços. Portanto, a questão da quantificação e da tipificação do asfalto, do CBUQ não é possível trazer através desta nota. E, de fato, na nota não consta o que é um equilíbrio sobre esse aumento extraordinário, mas consta no lançamento do SAP da empresa. **Esse no lançamento do SAP, consta que é o contrato de obras civis e etc. E é o pagamento referente ao desequilíbrio econômico e financeiro do contrato, devido aos aumentos sucessivos dos materiais**

¹⁴² Laudo Pericial, §184.

¹⁴³ O TCU asseverou que “notória é a atipicidade da curva de preços desses materiais após as altas do final de 2014”, de modo que, se tratando de evento imprevisível, “não há dúvidas quanto à [...] necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos em andamento” (Acórdão 1604/2015).

¹⁴⁴ Estenotipia, linhas 4237/4245.

ligantes betuminosos, que compõe a mistura CBUQ. Também foi enviado através desse rastreio a inserção no SAP em uma conta em termos de parte relacionada inclusive, claro como parte relacionada, exatamente no dia 21 de dezembro de 2015. Então a nota é nessa data e também o lançamento nessa data e o pagamento também nessa data”¹⁴⁵.

189. Não obstante, a FDTE tornou a suscitar, naquela oportunidade, que “*a questão da quantificação e da tipificação do asfalto, do CBUQ não é possível através desta nota [emitida pela VIA 040]*”¹⁴⁶. Em resposta a esse posicionamento o Assistente Técnico da REQUERENTE, esclareceu na Audiência Técnica que a premissa adotada pela FDTE é equivocada, na medida em que a quantificação dos prejuízos incorridos pela VIA 040 com o aumento do preço dos insumos asfálticos torna-se viável mediante a análise da variação não capturada pelo reajuste contratual sobre o valor dos serviços medidos, na proporção da representatividade destes insumos (21%), conforme fórmula paramétrica. Veja-se:

“Sr. Guilherme Campos [Assist. Técnico]: [...] Então houve a confirmação da nota fiscal, em que pese ali o descritivo da nota ser um descritivo padrão de prestação de serviço, o que a gente está falando aqui, de fato, é uma prestação de serviço, porque a forma como o cálculo foi feito, ela pode ser entendida como um reajustamento adicional do serviço que foi prestado. O que foi colocado pela OAS foi a correção da fórmula paramétrica de reajustamento, fazendo ali uma ponderação específica da parcela, do componente do material betuminoso. Então o que está sendo colocado: Ah, não sabe se foi colocado CAP, em que quantidade, quais as notas do CAP, não foi esse o conceito do pleito. O que se sabe é: Dentro da proporção do serviço executado no período, supondo 300 milhões que foi medido, 21% disso diz respeito a uma parcela que tem relação com o material betuminoso é um percentual e desses 21% houve um aumento extraordinário, é um conceito econômico que gerou um cálculo do período todo, de toda a medição que foi avaliada mês a mês desse dano que foi pleiteado pela OAS de 15 milhões. Ao fim e ao cabo, o valor que veio a ser efetivado foi de 14, com relação a essa prestação de serviço e a descrição do SAP, que é um dos RPs, um dos softwares de gestão mais conhecidos de mercado, um software muito sofisticado, é que traz esse descritivo que nos permite fazer a vinculação da despesa com a natureza que a deu causa. **Então o que a gente tem aqui é um fato de que houve um aumento extraordinário, um pleito apresentado de forma contemporânea à execução das obras, calculado com base na forma do contrato, diante de uma variação de preço que foi experimentada ali no componente e na proporção que ele representa, que ao final após a desmobilização que aconteceu em**

¹⁴⁵ Estenotipia, linhas 4246/4260.

¹⁴⁶ Estenotipia, linhas 4250/4251.

outubro, veio a ser remunerado ou resarcido aqui para a OAS por meio dessa nota fiscal”¹⁴⁷

190. Assim, se a FDTE reconheceu (**i**) o aumento extraordinário do CAP; e (**ii**) que há comprovação no SAP sobre o pleito de reequilíbrio da construtora no montante de R\$ 14.316.187,63, pode-se concluir que, por meio da prova técnica requerida, foi possível comprovar o pleito de reequilíbrio da REQUERENTE.

191. Como visto, os custos incorridos pela REQUERENTE com o aumento extraordinário do CAP atingiu no montante histórico de R\$ 14.316.187,63, valor que a VIA 040 entende ser devido pela ANTT.

192. Subsidiariamente, caso este Tribunal Arbitral entenda que o referido valor não restou suficientemente comprovado, o que se admite apenas *ad argumentandum*, então o valor deverá ser apurado em sede de liquidação de sentença, que deverá quantificar o valor devido pela REQUERIDA com base na via econômica, apontada pela FDTE como alternativa viável para o cálculo da variação de custos¹⁴⁸.

VII.2. MAJORAÇÃO DAS ALÍQUOTAS DE PIS, COFINS E CIDE-COMBUSTÍVEIS

193. Os impactos decorrentes das mudanças provocadas pelas edições 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 em quase 300%, devem ser suportados integralmente pelo Poder Público, na forma do item 21.2.5 do Contrato de Concessão.

194. No entanto, embora tenha sido pleiteado pela VIA 040, por meio de diversos pedidos de reequilíbrio formulados em sede administrativa, a ANTT jamais contemplou nas suas revisões os desequilíbrios gerados em razão dos insumos referentes ao diesel, gasolina e etanol utilizados na operação da concessão.

¹⁴⁷ Estenotipia, linhas 4261/4288.

¹⁴⁸ “**Dra. Fabiana Videira [Adv. Reqte.]**: A segunda pergunta foi: Se a via econômica é também uma alternativa viável para o cálculo de variação de custos a partir do comportamento de índice de mercado. **Sr. Carlos Renato [FDTE]**: **Sim**. (Estenotipia, linhas 4173/4178).

195. A prova técnica, no entanto, evidenciou o dever de a ANTT promover o reequilíbrio desse pleito da VIA 040. A FDTE reconheceu que houve o aumento significativo das alíquotas de PIS, COFINS e CIDE, cuja diferença com relação ao IPCA soma R\$ 2.075.479,42 (dois milhões, setenta e cinco mil, quatrocentos e setenta e nove reais e quarenta e dois centavos) no período analisado – montante esse que reflete os valores aos quais a VIA 040 faz jus a título de reequilíbrio em razão dos mencionados aumentos tributários decorrentes de “alterações na legislação e regulamentação”.

196. Esse entendimento, aliás, foi ratificado pela Equipe Pericial na Audiência Técnica, ocasião em que consignou expressamente que as alterações tributárias decorrentes da edição dos Decretos de nº 8.395/15 e nº 9.101/2017 acarretaram em aumentos nos preços dos insumos e no consequente prejuízo à REQUERENTE.

“Dra. Isabella Cavalcanti [Adv. Reqda.]: “[...] É possível afirmar que a alteração tributária sobre um determinado insumo necessariamente provoca alteração do seu preço final?”

José Antônio Stark [FDTE]: Sim. Porque inclusive ele é repassado. Nós apresentamos inclusive um quadro em que nós mostramos uma evolução das alíquotas [...] nesse quadro, nós apontamos uma evolução das alíquotas, que ocorreram em outubro de 2014, fevereiro de 2015, maio de 2015 e agosto de 2017. Apontamos também a respectiva legislação que são decretos PIS PASEP, COFINS, por exemplo decreto 5059, decreto 8395, etc [...] Então, ali a gente mostra uma evolução desses valores, que, obviamente foram repassados para o preço final do litro do combustível. Seguramente. Então nós podemos dizer que ocorreu esse efeito”¹⁴⁹.

197. Não há dúvidas, pois, de que a REQUERENTE comprovou, ao longo desta arbitragem, que faz jus o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão da majoração das alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis.

198. Por essas razões, a REQUERENTE confia em que esse Tribunal Arbitral reconhecerá que a VIA 040 faz jus o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão da majoração das alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis, no valor histórico de R\$ 2.075.479,42 (dois milhões, setenta e cinco mil, quatrocentos e setenta e nove reais e quarenta e dois centavos).

¹⁴⁹ Estenotipia, linhas 4891/4907.

VIII. CONCLUSÃO E PEDIDOS

199. Pelo exposto, a REQUERENTE confia que este Tribunal Arbitral julgará integralmente procedentes os pedidos formulados, através de sentença arbitral parcial reconhecendo o direito da REQUERENTE ao reequilíbrio econômico financeiro do contrato de concessão. Além disso, considerando o encerramento do Contrato de Concessão pela rellicitação e a impossibilidade de restabelecimento do reequilíbrio pela nova tarifa, deverá ser determinado à REQUERIDA o pagamento de indenização por todos prejuízos experimentados pela VIA 040 durante o período do Contrato de Concessão, acrescidos de juros e correção monetária, em valores a serem apurados em fase de liquidação de sentença, da seguinte forma:

(i) Aumento do peso bruto por eixo (Lei dos Caminhoneiros): condenação da ANTT a pagar o valor do reequilíbrio contratual pelos impactos da Lei dos Caminhoneiros, que deve ser quantificado em sede de liquidação de sentença com base nas seguintes balizas:

(i.1) Metodologia indicada pela Equipe Pericial (V.1.D): referência indicada pela FDTE no Laudo Pericial¹⁵⁰, baseado na Lei da Quarta Potência, que deverá ser contabilizada da data da entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros (2.3.2015) até novembro de 2020 (entrada em vigor do 1º Termo Aditivo ao Contrato), tendo em vista o disposto na OP nº 11, §§ 32 e 34¹⁵¹; ou, subsidiariamente,

(i.2) Metodologia sugerida pelo Assistente Técnico da REQUERENTE (V.1.E): metodologia sugerida pelo Assistente Técnico da REQUERENTE (RTE-170, p. 9 e RTE-173, p. 7), que deverá ser contabilizada da data da entrada em vigor da Lei dos Caminhoneiros (2.3.2015) até novembro de 2020 (entrada em vigor do 1º Termo Aditivo ao Contrato), tendo em vista o disposto na OP nº 11, §§ 32 e 34.

(ii) Projeto de melhoria da fluidez Brasília – Luziânia: resarcimento pelos custos administrativos do projeto, em valor a ser quantificado com base no regramento da própria ANTT¹⁵² com base no

¹⁵⁰ Laudo Pericial, §73.

¹⁵¹ 32. Desde já, o Tribunal Arbitral adianta que nenhum assunto sobre o objeto da rellicitação será discutido neste procedimento, visto que a Via 040 juntou o aditivo contratual correspondente, celebrado em 17 de novembro de 2020, e que consigna expressamente que “processos judiciais e arbitrais em curso na data de celebração do presente Termo Aditivo somente produzirão efeitos em relação ao período compreendido até a celebração deste.”.

[...]

34. O Tribunal Arbitral, portanto, entende desde já que a matéria de rellicitação está prejudicada para análise neste procedimento, devendo o Tribunal Arbitral se ater aos fatos e consequências que ocorreram até o dia 17 de novembro de 2020.

¹⁵² Cf. Anexo I da Portaria 28 de 7.2.2019 (RDA-095).

critério apontado no Laudo Pericial¹⁵³, que tomou como base o regramento da própria ANTT¹⁵⁴ para apontar o valor referencial histórico de R\$ 4.744.420,07, mas devendo ser considerada a revisão dos valores apresentadas pelo Assistente Técnico da Requerente, que culminam no valor de **R\$ 6.141.871,35**, que deverá ser atualizado em sede de liquidação de sentença (V.2.B).

(ii.1) subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda que o projeto executivo em questão possuía pendências que não foram sanadas (ainda que por culpa da desistência da ANTT), seja a quantificação realizada em sede de liquidação com base no critério exposto no capítulo V.2.B, com a dedução da parcela projetada para as obras de contenção e sinalização, o que totalizaria o valor histórico de R\$ **R\$ 5.734.148,58** (V.2.C).

(ii.2) ainda subsidiariamente, somente na remota hipótese de este Tribunal Arbitral desconsiderar o regramento da ANTT para remuneração de projeto executivo extra escopo, o que não se espera, é que a VIA 040 requer que a quantificação do seu pleito seja feita com base nos documentos RTE-173.1, conforme detalhado no parecer técnico do seu Assistente Técnico¹⁵⁵, que comprovam os custos de **R\$ 1.922.344,69** (V.2.D).

(iii) Aplicação do Fator D:

julgar procedente o pedido de reequilíbrio (a) pela incorreta aplicação do fator D, com a consequente determinação de que sua aplicação considere o deslocamento dos investimentos do ano 02 (início previsto das obras) para a data em que as obras foram de fato liberadas (abril de 2017); e (b) seja calculado, em sede de liquidação, o percentual correto do fator D a ser aplicado considerando as novas datas e metas do cronograma de investimentos deslocado, conforme item (a) (V.3).

(iv) Manutenção e conservação de 4 retornos em nível:

(iv.1) 3 (três) retornos definitivos cujo mérito técnico foi reconhecido pela FDTE (V.4.B e V.4.C): deverá ser determinada a apuração dos custos de manutenção e conservação desde o dia da implantação dos retornos (10.1.2017) até o término da relíctação (5.8.2024), considerando o custo diário para cada retorno estimado na perícia (R\$ 173,18);

(iv.2) retorno do km 172+000 (V.4.D): deverá ser determinada a apuração dos custos de manutenção e conservação desde o dia da implantação dos retornos (10.1.2017) até o término da relíctação (5.8.2024), considerando o custo diário para cada retorno estimado de R\$ 129,88;

¹⁵³ Esclarecimentos sobre o Laudo Pericial, p. 101, Resposta ao Quesito de esclarecimento 6.

¹⁵⁴ Cf. Anexo I da Portaria 28 de 7.2.2019 (RDA-095).

¹⁵⁵ RTE 173 – Parecer sobre os Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 11/14.

(v) Implantação de 4 retornos provisórios: a condenação da ANTT a pagar o valor histórico de R\$ 402.810,00, que deverá ser atualizado até a data do pagamento (V.4.D);

(v.1) Subsidiariamente, requer a condenação da ANTT ao pagamento do valor apontado no Laudo Pericial (R\$ 296.001,55), devidamente atualizado.

(vi) Atrasos da ANTT na obtenção de licenças ambientais: diante dos atrasos da ANTT na obtenção de licenças ambientais, deverá ser determinada a apuração dos valores adicionais despendidos pela REQUERENTE com a mobilização de recursos, considerando o descolamento entre os esforços de mobilização que foram empreendidos e a proporção das obras que foram possíveis de serem executadas até a desmobilização, haja vista a falta de frentes, quantificada em R\$ 75.461.093,23 pelo Assistente Técnico da REQUERENTE¹⁵⁶ (VI.1);

(vii) Paralisação das obras durante a Copa do Mundo e Eleições: condenação da ANTT a pagar o valor histórico de R\$ 14.388.548,63, que deverá ser atualizado até a data do efetivo pagamento (VI.2);

(viii) Aumento do valor do Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP): condenação da REQUERIDA a pagar o valor histórico de R\$ 14.316.187,63, com as devidas atualizações (VII.1).

(viii.1) Subsidiariamente, caso este Tribunal Arbitral entenda que o referido valor não restou suficientemente comprovado, o que se admite apenas *ad argumentandum*, então o valor deverá ser apurado em sede de liquidação de sentença, que deverá quantificar o valor devido pela REQUERIDA com base na via econômica.

(ix) Majoração das Alíquotas de PIS, COFINS e CIDE-Combustíveis: condenação da REQUERIDA a pagar o valor histórico de R\$ 2.075.479,42, devidamente atualizado (VII.2).

200. Por fim, requer a REQUERENTE a condenação da REQUERIDA ao pagamento das custas e despesas incorridas com a presente arbitragem.

Brasília, 20 de dezembro de 2024.



Ana Tereza Basilio

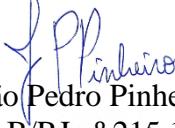


Fabiana Videira Lopes

¹⁵⁶ RTE-173 – Parecer sobre Esclarecimentos ao Laudo Pericial, p. 76.

BASILIO
A D V O G A D O S

OAB/RJ nº 74.802


João Pedro Pinheiro
OAB/RJ nº 215.194

OAB/RJ nº 95.327


Guilherme Góes Gandra
OAB/RJ nº 239.419



Bernardo Dyskant
OAB/RJ nº 256.447

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	Indeferimento efeito suspensivo
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/GEPROM/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/GEPROM/SUINF
RTE 67	Memorando nº 156/2017/GEPROM/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/GEPROM/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 n°2415/2015/SUINF
RTE 90	Ofício n° 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 Llma
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 Cálculorev2
RTE 109	Planilha Quantidades Realizadasrev2
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-RB
RTE 132	CPU - 00 Vol Orcam BR040GO-114.000-RET-GR-OR-A-0001-RB
RTE 133	CPU - 00 Vol Orcam BR040GO-120.000-RET-GR-OR-A-0001-RB
RTE 134	CPU -00 Vol Orcam BR040MG-167.570-RET-GR-OR-A-0001-RB
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 oficio 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 oficio 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
RTE 151	Nota Técnica do Assistente Técnico da Requerente
RTE 152	Sentença arbitral parcial
RTE 153	Correspondência da Secretaria de 17.11.2021 para as partes e tribunal arbitral sobre a sentença arbitral parcial
RTE 154	Termo Aditivo ao contrato de concessão
RTE 155	Deliberação nº 1.015, de 26.11.2019
RTE 156	Despacho nº 48/2019/GM/MINFRA de 20.12.2019, do Ministério da Infraestrutura
RTE 157	Nota Técnica nº NTHECT584_03-00 – Quesitos da Requerente e documentos de suporte
RTE 158	Anexo 01 - Cronograma Físico Financeiro
RTE 159.1	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150715_172611037_HDR
RTE 159.2	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150715_172614102
RTE 159.3	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150715_172616833_HDR
RTE 159.4	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150715_172620482_HDR

RTE 159.5	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145756696
RTE 159.6	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145811455
RTE 159.7	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145815502_HDR
RTE 159.8	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145819455
RTE 159.9	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145822711
RTE 159.10	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145835526
RTE 159.11	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150717_145903136_HDR
RTE 159.12	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150720_120405594
RTE 159.13	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114452598
RTE 159.14	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114512859_HDR
RTE 159.15	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114518536
RTE 159.16	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114529379
RTE 159.17	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114533286_HDR
RTE 159.18	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114551911
RTE 159.19	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114554355
RTE 159.20	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114557640_HDR

RTE 159.21	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114601027
RTE 159.22	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114615706
RTE 159.23	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114618027
RTE 159.24	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114626918
RTE 159.25	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114629733
RTE 159.26	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114649316
RTE 159.27	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114651265_HDR
RTE 159.28	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114653716_HDR
RTE 159.29	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114656125_HDR
RTE 159.30	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114701546
RTE 159.31	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114750432
RTE 159.32	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114703442
RTE 159.33	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114823684
RTE 159.34	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114829136
RTE 159.35	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114912417
RTE 159.36	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114914832

RTE 159.37	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114922088
RTE 159.38	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_115249167_HDR
RTE 159.39	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142144642
RTE 159.40	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142159016
RTE 159.41	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142212824
RTE 159.42	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142216876
RTE 159.43	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142223727
RTE 159.44	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142245289
RTE 159.45	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142235620
RTE 159.46	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142250359
RTE 159.47	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142301473
RTE 159.48	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142304990
RTE 159.49	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142307327
RTE 159.50	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142311441
RTE 159.51	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142317222
RTE 159.52	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142327709

RTE 159.53	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142330561
RTE 159.54	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142334824
RTE 159.55	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142332664
RTE 159.56	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142337161
RTE 159.57	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142340687
RTE 159.58	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142354700_HDR
RTE 159.59	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142423439
RTE 159.60	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142433591
RTE 159.61	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142446250
RTE 159.62	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142459591
RTE 159.63	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142644480
RTE 159.64	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142649977
RTE 159.65	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142658696
RTE 159.66	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142733031
RTE 159.67	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_142739492
RTE 159.68	Anexo 02 - Fotos Equipamentos Mobilizados - IMG_20150722_114659184

RTE 160	Anexo 03 - Ofício n.º 1375_2014_SUINF_Estudos de viabilidade Brasília Luziania
RTE 161	Anexo 04 - PC 012.2014 - Projeto Fluidez Brasília Luziânia sem protocolo
RTE 162	Anexo 05 - Ofício n.º 1543_2014_SUINF_projeto restrição veículos pesados
RTE 163.1	Anexo 06 - Ofícios - GCC 0155.2016 - Resposta ao of 920.2015.GEPRO.SUINF
RTE 163.2	Anexo 06 - Ofícios - GCC 0334.2016 - resposta ao oficio 118.2016.GEINV_ra encontra-se contemplado no projeto fluidez
RTE 163.3	Anexo 06 - Ofícios - PC 012.2014 - Projeto Fluidez Brasília Luziânia sem protocolo
RTE 163.4	Anexo 06 - Ofícios - PC 019.2014 - Resposta Ofício nº 1543-2014-SUINF Última Revisão
RTE 163.5	Anexo 06 - Ofícios - PC 028.2014 - Orçamentos Projeto Fluidez Brasília Luziânia
RTE 163.6	Anexo 06 - Ofícios - PC 029.2014 - Projeto Fluidez Brasília Luziânia Funcional PED
RTE 163.7	Anexo 06 - Ofícios - PC 036.2014 - resposta oficio 1781 2014 - pontos de onibus rev GC
RTE 163.8	Anexo 06 - Ofícios - PC 044.2015 - Resposta Ofício GEINV 015 - Orç.Projeto Fluidez
RTE 163.9	Anexo 06 - Ofícios - PC 061.2015 - projeto fluidez - Resp. Ofício 234 GEINV - Estudo de Passarelas
RTE 163.10	Anexo 06 - Ofícios - PC 079.2014 - Apresentacao estudos Fluidez rev Gc
RTE 163.11	Anexo 06 - Ofícios - PC 0118.2015 - Resp. Ofício 338.2015 GEINV - Novo Estudo de Passarelas
RTE 163.12	Anexo 06 - Ofícios - PC 0173.2015 - alteração localizao passarela aprovada 5+100 GO para 4+100 GO - complementação PC 061.2015

RTE 163.13	Anexo 06 - Ofícios - PC 0193.2014 - resposta oficio 3556.14.Suinf
RTE 163.14	Anexo 06 - Ofícios - PC 0197.2014 - projeto fluidez - encaminha informacao de fechamento de 1 retorno e custo rev GC
RTE 163.15	Anexo 06 - Ofícios - PC 0199.2014 - informa fechamento retorno km3+250
RTE 163.16	Anexo 06 - Ofícios - PC 0310.2015 - Projeto Fluidez Brasília GEINV - projeto funcional
RTE 163.17	Anexo 06 - Ofícios - PC 0351.2015 - Encaminha funcional Projeto Fluidez DF
RTE 163.18	Anexo 06 - Ofícios - PC 0351-2015 - Cronograma
RTE 163.19	Anexo 06 - Ofícios - PC 0424.2015 - encaminha GEPROM Projeto Executivo Fluidez Brasilia-Luziânia
RTE 163.20	Anexo 06 - Ofícios - Ofício n.º 939_2014_SUINF_Estudos de viabilidade Brasília Luziania
RTE 163.21	Anexo 06 - Ofícios - Ofício n.º 1375_2014_SUINF_Estudos de viabilidade Brasília Luziania
RTE 163.22	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 1543_2014_SUINF_projeto restrição veículos pesados
RTE 163.23	Anexo 06 - Ofícios -Oficio n.º 1781_2014_SUINF_Objeção ao Projeto de melhoria de Fluidez Brasilia-Luziania
RTE 163.24	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 1946_2014_SUINF_projeto de ligacao ferroviaria Brasilia Luziania
RTE 163.25	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 2026_2014_SUINF_restricao ao trafego de veiculos de carga
RTE 163.26	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 920_2015_GEPROM_SUINF - Objeção vias amarelas projeto fluidez
RTE 163.27	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 920_2015_GEPROM_SUINF_Objeção às Vias Amarelas do Projeto Fluidez DF
RTE 163.28	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 1498_2015_GEPROM_SUINF Objeção Vias Amarelas Projeto Fluidez

RTE 163.29	Anexo 06 - Ofícios Ofício n.º 2112_2014_SUINF_Objecao ao projeto fluidez
RTE 163.30	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 2113_2014_SUINF_Objecao ao projeto fluidez
RTE 163.31	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 2568_2015_SUINF - Solicitação de Ponto de ônibus
RTE 163.32	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n.º 3556_2014_SUINF - Solicita Manifestação Valparaíso de Goiás
RTE 163.33	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 015_2015_GEINV_SUINF_Projeto Fluidez
RTE 163.34	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 095_2016_GEINV_SUINF Dupl Trecho 7- 24+000 ao 33+500
RTE 163.35	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 118_2016_GEINV_SUINF_solicitação ponto de onibus
RTE 163.36	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 234_2015_GEINV_SUINF_implantacao passarelas fluidez BSB Luziânia
RTE 163.37	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 289_2015_GEINV_SUINF_Projeto Fluidez BSB e Luziania
RTE 163.38	Anexo 06 - Ofícios -Ofício n° 512_2015_GEINV_SUINF_Não Objeção Passarelas Projeto Fluidez Brasilia Luziania
RTE 163.39	Anexo 06 - Ofícios - Ofício n° 1733_2014_GEINV_SUINF_Projeto Fluidez
RTE 163.40	Anexo 06 - Ofícios - -Ofício n° 681_2015_GEINV_SUINF_Alteração localização passarela 5+900 - 4+100_GO
RTE 164.1	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 01- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo I.R05
RTE 164.2	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 02- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo II.R04
RTE 164.3	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 03- Anexo 1 - LI 1121-2016 GO

RTE 164.4	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 03- Anexo 2 - ASV 1131-2016 GO
RTE 164.5	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 03- Anexo 3 - Outorga Rio Sao Bartolomeu km 27
RTE 164.6	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 03- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo III.R03
RTE 164.7	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 04- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo IV_R03
RTE 164.8	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 05- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo V_R02
RTE 164.9	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 06- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo VI.R03
RTE 164.10	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -07- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo VII_R03
RTE 164.11	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -08- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo VIII_R03
RTE 164.12	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -09- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo IX_R03
RTE 164.13	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 10- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo X.R03
RTE 164.14	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 11- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo XI.R02
RTE 164.15	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -12- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo XII.R00
RTE 164.16	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - 03- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo XIII.R03
RTE 164.17	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -14- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo XIV_RB
RTE 164.18	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -15- Volume 1 - Relatório de Projeto_Tomo XV.RA
RTE 164.19	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo- VOLUME 2-PROJ. EXECUTIVO_TOMO I

RTE 164.20	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - VOLUME 2-PROJ. EXECUTIVO_TOMO II
RTE 164.21	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - VOLUME 2-PROJ. EXECUTIVO_TOMO III
RTE 164.22	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - VOLUME 2-PROJ. EXECUTIVO_TOMO IV
RTE 164.23	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Volume 3 - Esquema Construtivo_R02
RTE 164.24	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Volume 4 - TOMO I
RTE 164.25	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Volume 4 - TOMO II
RTE 164.26	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-000.300-FLU-GE-DE-E-0001.R02
RTE 164.27	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-001.000-FLU-GE-DE-E-0002.R02
RTE 164.28	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-002.400-FLU-GE-DE-E-0004.R02
RTE 164.29	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-003.100-FLU-GE-DE-E-0005.R02
RTE 164.30	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-003.800-FLU-GE-DE-E-0006.R02
RTE 164.31	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.020-FLU-GE-DE-E-0058.R02
RTE 164.32	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.200-FLU-GE-DE-E-0008.R02
RTE 164.33	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.500-FLU-GE-DE-E-0059.R02
RTE 164.34	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.580-FLU-GE-DE-E-0060.R02
RTE 164.35	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.640-FLU-GE-DE-E-0013.R02

RTE 164.36	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.640-FLU-GE-DE-E-0014.R02
RTE 164.37	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.640-FLU-GE-DE-E-0015.R02
RTE 164.38	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.900-FLU-GE-DE-E-0009.R02
RTE 164.39	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-006.280-FLU-GE-DE-E-0061.R02
RTE 164.40	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-007.300-FLU-GE-DE-E-0011.R02
RTE 164.41	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-008.000-FLU-GE-DE-E-0012.R02
RTE 164.42	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-GE-DE-E-0016.R03
RTE 164.43	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-GE-DT-E-0004.R02
RTE 164.44	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-GE-DT-E-0005.R02
RTE 164.45	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-GE-DT-E-0006.R02
RTE 164.46	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-GE-DT-E-0007.R02
RTE 164.47	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-001.180-FLU-GE-DE-E-0047.R02
RTE 164.48	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.080-FLU-GE-DE-E-0019.R03
RTE 164.49	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.300-FLU-GE-DE-E-0048.R02
RTE 164.50	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.660-FLU-GE-DE-E-0049.R02
RTE 164.51	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.780-FLU-GE-DE-E-0020.R03

RTE 164.52	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-003.100-FLU-GE-DE-E-0050.R02
RTE 164.53	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - - BR040-GO-003.150-FLU-GE-DE-E-0055.R02
RTE 164.54	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-003.480-FLU-GE-DE-E-0021.R02
RTE 164.55	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-003.480-FLU-GE-DE-E-0021.R02
RTE 164.56	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-003.700-FLU-GE-DE-E-0051.R02
RTE 164.57	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-004.480-FLU-GE-DE-E-0023.R02
RTE 164.58	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-004.820-FLU-GE-DE-E-0063.R02
RTE 164.59	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-005.020-FLU-GE-DE-E-0054.R02
RTE 164.60	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-005.580-FLU-GE-DE-E-0024.R02
RTE 164.61	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.280-FLU-GE-DE-E-0025.R02
RTE 164.62	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.500-FLU-GE-DE-E-0056.R02
RTE 164.63	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.980-FLU-GE-DE-E-0026.R02
RTE 164.64	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-007.680-FLU-GE-DE-E-0027.R02
RTE 164.65	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-008.380-FLU-GE-DE-E-0028.R02
RTE 164.66	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-009.540-FLU-GE-DE-E-0030.R02
RTE 164.67	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-010.300-FLU-GE-DE-E-0031.R02

RTE 164.68	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-011.060-FLU-GE-DE-E-0032.R02
RTE 164.69	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-011.840-FLU-GE-DE-E-0033.R02
RTE 164.70.	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-012.600-FLU-GE-DE-E-0034.R02
RTE 164.71	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-013.340-FLU-GE-DE-E-0035.R02
RTE 164.72	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-014.040-FLU-GE-DE-E-0036.R02
RTE 164.73	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-016.980-FLU-GE-DE-E-0040.R02
RTE 164.74	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-014.740-FLU-GE-DE-E-0037.R02
RTE 164.75	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-018.500-FLU-GE-DE-E-0041.R02
RTE 164.76	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-000.000-FLU-GE-DT-E-0001.R02
RTE 164.77	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Fotos
RTE 164.78	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -GE- DF
RTE 164.79	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-000.300-FLU-DR-DE-E-0001
RTE 164.80	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-001.000-FLU-DR-DE-E-0002
RTE 164.81	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-001.700-FLU-DR-DE-E-0003
RTE 164.82	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-002.400-FLU-DR-DE-E-0004
RTE 164.83	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-003.100-FLU-DR-DE-E-0005

RTE 164.84	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-003.800-FLU-DR-DE-E-0006
RTE 164.85	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-004.500-FLU-DR-DE-E-0007
RTE 164.86	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.200-FLU-DR-DE-E-0008
RTE 164.87	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.640-FLU-DR-DE-E-0013
RTE 164.88	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-005.900-FLU-DR-DE-E-0009
RTE 164.89	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-006.600-FLU-DR-DE-E-0010
RTE 164.90	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-007.300-FLU-DR-DE-E-0011
RTE 164.91	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-008.000-FLU-DR-DE-E-0012
RTE 164.92	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DG-000.000-FLU-DR-DT-E-0001.R02-Model
RTE 164.93	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DG-000.000-FLU-DR-DT-E-0002.R02-Model
RTE 164.94	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DG-000.000-FLU-DR-DT-E-0003.R02-Model
RTE 164.95	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DG-000.000-FLU-DR-DT-E-0004.R00
RTE 164.96	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DG-000.000-FLU-DR-DT-E-0005.R00
RTE 164.97	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-DR-DE-E-0014
RTE 164.98	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.680-FLU-DR-DE-E-0015
RTE 164.99	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-001.380-FLU-DR-DE-E-0016

RTE 164.100	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.080-FLU-DR-DE-E-0017
RTE 164.101	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.780-FLU-DR-DE-E-0018
RTE 164.102	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-003.480-FLU-DR-DE-E-0019
RTE 164.103	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-004.180-FLU-DR-DE-E-0020
RTE 164.104	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-004.480-FLU-DR-DE-E-0021
RTE 164.105	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-004.480-FLU-DR-DE-E-0021
RTE 164.106	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.280-FLU-DR-DE-E-0023
RTE 164.107	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.980-FLU-DR-DE-E-0024
RTE 164.108	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-007.680-FLU-DR-DE-E-0025
RTE 164.109	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-008.380-FLU-DR-DE-E-0026
RTE 164.110	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-009.080-FLU-DR-DE-E-0027
RTE 164.111	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-009.540-FLU-DR-DE-E-0028
RTE 164.112	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-010.300-FLU-DR-DE-E-0029
RTE 164.113	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-011.060-FLU-DR-DE-E-0030
RTE 164.114	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-011.840-FLU-DR-DE-E-0031
RTE 164.115	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-012.600-FLU-DR-DE-E-0032

RTE 164.116	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-013.340-FLU-DR-DE-E-0033
RTE 164.117	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-014.040-FLU-DR-DE-E-0034
RTE 164.118	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-014.740-FLU-DR-DE-E-0035
RTE 164.119	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-015.480-FLU-DR-DE-E-0036
RTE 164.120	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-016.240-FLU-DR-DE-E-0037
RTE 164.121	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-016.980-FLU-DR-DE-E-0038
RTE 164.122	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-018.500-FLU-DR-DE-E-0039
RTE 164.123	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-019.240-FLU-DR-DE-E-0040
RTE 164.124	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-020.740-FLU-DR-DE-E-0041
RTE 164.125	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-021.500-FLU-DR-DE-E-0042
RTE 164.126	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-022.280-FLU-DR-DE-E-0043
RTE 164.127	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-023.760-FLU-DR-DE-E-0044
RTE 164.128	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Fotos
RTE 164.129	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo- BR040-DF-000.300-FLU-HI-DE-E-0001.R01
RTE 164.130	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-000.000-FLU-HI-DE-E-0002.R01
RTE 164.131	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-006.100-FLU-HI-DE-E-0003.R01

RTE 164.132	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-016.700-FLU-HI-DE-E-0004.R01
RTE 164.133	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Fotos
RTE 164.134	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -HI-DF
RTE 164.135	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -HI-GO
RTE 164.136	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-DF-000.300-FLU-IN-DE-E-0001.R00
RTE 164.137	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-002.100-FLU-IN-DE-E-0007.R00
RTE 164.138	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - BR040-GO-022.300-FLU-IN-DE-E-0017.R00
RTE 164.139	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -1081-16-1A MG - Invepar BR-040
RTE 164.140	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Estudo Luminotécnico - Fluidez - BR 040 Brasília Goiás km 5,6
RTE 164.141	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Estudo Luminotécnico - Fluidez - BR040 Viaduto km6,10-GO
RTE 164.142	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Estudo Luminotécnico - BR040-GO-003.700-FLU-GE-DE-E-0051
RTE 164.143	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Planta de Locação - Fluidez - Viaduto km3,5-GO.dwg
RTE 164.144	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Planta de Locação - Fluidez - BR040 Viaduto km6,10-GO.dwg
RTE 164.145	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Planta de Locação - Fluidez - BR040 Viaduto km6,10-GO.bak
RTE 164.146	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo -Planta de Locação - Fluidez - BR 040 Brasília Goiás km 5,6.dwg
RTE 164.147	Anexo 7 - Projeto Fluidez - Arquivos - Portal Corporativo - Memorial BR040 - Fluidez

RTE 165.1	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-044.500-RET-GE-DE-E-0001-RA
RTE 165.2	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-067.000-RET-GE-DE-E-0001-RB
RTE 165.3	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-070.800-RET-GE-DE-E-0001-R00-01
RTE 165.4	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-078.000-RET-GE-DE-E-0010-RC
RTE 165.5	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-084.000-RET-GE-DE-E-0013-RB
RTE 165.6	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-089.000-RET-GE-DE-E-0016-RC
RTE 165.7	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-104.000-RET-GE-DE-E-0020-RB
RTE 165.8	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-114.500-RET-GE-DE-E-0004-R00-01
RTE 165.9	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-121.540-RET-GE-DE-E-0008-R00-01
RTE 165.10	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 1BR040-GO-151+000-RET-GE-DE-E-0001-RA
RTE 165.11	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-GO-131.500-RET-GE-DE-E-0001_ÁREA
RTE 165.12	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-GO-141.700-RET-GE-DE-E-0004_ÁREA
RTE 165.13	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-MG-001.700-RET-GE-DE-E-0007_ÁA
RTE 165.14	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-012.700-RET-GE-DE-E-0009-ÁREA
RTE 165.15	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-MG-023.500-RET-GE-DE-E-0011_ÁREA
RTE 165.16	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-030.200-RET-GE-DE-E-0026_ÁREA

RTE 165.17	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-055.500-RET-GE-DE-E-0033_ÁREA
RTE 165.18	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-060.400-RET-GE-DE-E-0040_ÁREA
RTE 165.19	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-MG-065.000-RET-GE-DE-E-0046_ÁREA
RTE 165.20	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 2BR040-MG-069.100-RET-GE-DE-E-0029_ÁREA
RTE 165.21	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-076.600-RET-GE-DE-E-0060_ÁREA
RTE 165.22	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 2BR040-MG-082.700-RET-GE-DE-E-0011-ÁREA
RTE 165.23	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - TABELA DE ÁREAS DE PAVIMENTAÇÃO DOS RETORNOS
RTE 165.24	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 3BR040-MG-171.486-RET-GE-DE-E-0011.R01-01
RTE 165.25	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 92.5 km 92.5 (1)
RTE 165.26	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 101 km 101 (1)
RTE 165.27	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 124.5 km 124.5 (1)
RTE 165.28	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 130.2 km 130.2 (1)
RTE 165.29	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 137.5 km 137.5 (1)
RTE 165.30	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 153 km 153 (1)
RTE 165.31	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 159.5 km 159.5 (1)
RTE 165.32	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 175 km 175 (1)

RTE 165.33	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 182 km 182 (1)
RTE 165.34	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 187.5 km 187.5 (1)
RTE 165.35	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 3ret 195 km 195 (1)
RTE 165.36	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 204+420 A1 (1)
RTE 165.37	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 217+980 A1 (1)
RTE 165.38	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 226+660 A1 (1)
RTE 165.39	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 235+100 A1 (1)
RTE 165.40	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 243+180 A1 (1)
RTE 165.41	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 4Retorno km 251+820 A1 (1)
RTE 165.42	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 4Retorno km 256+500 A1 (1)
RTE 165.43	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico -LOTE 4Retorno km 294+520 A1 (1)
RTE 165.44	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG- 318.000-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.45	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG- 326.000-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.46	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG- 333.200-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.47	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG- 345.000-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.48	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG- 368.500-ODC-GE-DE-E-0001

RTE 165.49	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG-376.100-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.50	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG-388.000-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.51	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG-397.600-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.52	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG-403.100-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 165.53	Anexo 08 - Retornos Com Geometrico - LOTE 5BR040-MG-407.300-ODC-GE-DE-E-0001
RTE 166	Anexo 09 - Ofício n.º 1854_2015_SUINF Implantação de retorno provisório Cristalina
RTE 167	Anexo 10 - RETORNOS_PROVISORIOS_REV_2 (1)
RTE 168	Anexo 11 - Ofício_Circular_n.º_041_2014_SUINF_copa_do_mundo
RTE 169	Quesitos de Esclarecimento da Requerente
RTE 170	Parecer técnico elaborado pelos assistentes técnicos da Requerente - PTHECT584_01
RTE 170.1	Anexo 01 - PC 0119.2015 - resposta oficio 310.2015.GEINV (1)
RTE 170.2	Anexo 02 - Ofício nº 533_2015_GEINV_SUIN (1)
RTE 170.3	Anexo 03 - SEI_ANTT - 2734884 - NOTA TÉCNICA 688 (1)
RTE 171	Substabelecimento ARB23932
RTE 172	Substabelecimento
RTE 173	Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE, elaborado pelos assistentes técnicos da Requerente.
RTE 173.1	Anexo 01 ao Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE.
RTE 173.2	Anexo 02 ao Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE.
RTE 173.3	Anexo 03 ao Parecer Técnico sobre os Esclarecimentos da FDTE.
RTE 174	Quesitos de Esclarecimento da Requerente.