

**À CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CÂMARA DE
COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI**

Procedimento Arbitral nº 23433/GSS

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO BR-153 S/A
REQUERENTE

ANTT E UNIÃO FEDERAL
REQUERIDAS

Brasília, 31 de Janeiro de 2020

Excelentíssimos Senhores Membros do Tribunal Arbitral,

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO BR-153 SPE S/A (“REQUERENTE” OU “CONCESSIONÁRIA”), devidamente qualificada perante essa d. Câmara, vem, por seus advogados, diante do prazo fixado para **apresentação de documentos novos pelas partes**, apontar os pontos controvertidos debatidos na Audiência Inaugural do caso e indicar a documentação que complementa os fundamentos apresentados pela Requerente em suas manifestações, suficientes para o acolhimento dos pedidos formulados por ela nesse procedimento.

I. OBJETO DA ARBITRAGEM

1. Como se sabe, a presente Arbitragem se volta ao reconhecimento de que a inexecução do Contrato de Concessão se deveu pela materialização de risco alocado contratualmente ao Poder Concedente, condenando-se às Requeridas, (i) ao pagamento de indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados devida à Concessionária; bem como (ii) a declaração da inexistência das infrações que ensejaram a aplicação de multas administrativas e a sua conseqüente inexigibilidade.

2. No dia 12 de dezembro de 2019, foi realizada a Audiência Inaugural do caso, onde as partes tiveram a oportunidade de apresentar verbalmente aos árbitros os fatos e fundamentos de seus pedidos.

3. Na oportunidade, provocado pelo envio extemporâneo do Documento R2-87, pela União Federal, o Tribunal Arbitral determinou que os termos do referido documento não poderiam ser objeto daquela Audiência Inaugural. Além disso, para garantir a equidade de tratamento entre as partes, o Tribunal concedeu a elas a oportunidade de **juntarem ao procedimento toda documentação que ainda entendessem necessária para subsidiar os seus pedidos** até o dia 31 de janeiro de 2020.

4. Passa-se, então, à exposição das controvérsias ainda remanescentes entre as partes e ao apontamento da documentação complementar que será juntada, nessa oportunidade, pela Requerente, a fim de que sejam elas esclarecidas e, finalmente, acolhidos todos os pedidos formulados pela Concessionária.

II. PRELIMINARMENTE: O DOCUMENTO EXTEMPORÂNEO DA UNIÃO

5. Como mencionado anteriormente, o prazo adicional fixado para a juntada de documentos novos e complementares pelas partes resultou, essencialmente, do cuidado desse Tribunal Arbitral em garantir a elas igualdade de tratamento e de oportunidades para manifestação, diante da **juntada extemporânea do Documento R2-87**, pela Requerida 2, no dia 3 de dezembro de 2019 – isto é, a apenas 9 (nove) dias da Audiência Inaugural.

6. Como se sabe, o curso regular de um processo, seja ele arbitral, judicial ou administrativo, demanda o respeito a uma série de atos concatenados e sucessivos, que devem ser praticados na forma e momento oportunos. Não por outra razão, no início da arbitragem, partes e Tribunal deliberaram e construíram conjuntamente um cronograma, restando ali fixado os prazos para a prática de todos os atos processuais.

7. Evidentemente, ao longo do processo, esses tempos e movimentos preestabelecidos poderão ser alterados por fatores alheios à vontade das partes. É o que ocorre, por exemplo, em caso de fato novo e superveniente, cuja ocorrência represente impacto ao direito debatido pelas partes, ou, ainda, quando se viabiliza a obtenção de um documento desconhecido ou inacessível à parte no início do processo.

8. No caso do Documento R2-87, juntado a apenas 9 (nove) dias da Audiência Inaugural, não está demonstrada nenhuma razão que justificasse a inviabilidade de sua apresentação nos prazos fixados no Cronograma dessa arbitragem. Ao contrário, como se observa, cuida-se de **documento produzido pelo BNDES em novembro de 2019, em resposta a pedido formulado pela própria União Federal**, através de ofício datado de 11 de outubro de 2019.

9. Portanto, não se trata propriamente de “*documento novo*”, mas de documento produzido em resposta à solicitação da própria União – e que, justamente por isso, **poderia e deveria ter sido obtido para apresentação no momento processual oportuno**. O que se reforça ainda mais pelo **teor do documento, que apresenta argumentos inéditos**, até então desconhecidos pela Requerente.

10. De toda sorte, apesar da inadequação da juntada extemporânea dessa documentação, a apenas 9 (nove) dias da Audiência Inaugural, quando, portanto, não

haveria tempo hábil à garantia do contraditório pela Requerente, há que se reconhecer e prestigiar a postura do Tribunal Arbitral em conceder às partes novo prazo para juntada de documentos novos.

III. A DOCUMENTAÇÃO ORA APRESENTADA PELA REQUERENTE

11. Nos tópicos abaixo, serão indicados os documentos novos que estão sendo apresentados pela Requerente e, ainda, brevemente explorados os pontos de controvérsia que cada um deles pretende afastar.

12. Naturalmente, os pontos de discussão e fundamentos ora mencionados serão explorados detalhadamente pela Concessionária após a disponibilização da documentação complementar das Requeridas, quando, então, será concedido prazo às partes para apresentação de Alegações Finais.

13. Requer-se, portanto, a juntada dos documentos aqui mencionados, garantindo-se, desde já, o direito de explorá-los mais detidamente e contraditar eventuais novos documentos apresentados pelas Requeridas no momento oportuno.

III.A. A FIANÇA BANCÁRIA APRESENTADA PELA REQUERENTE

14. Além de todas as razões que, equivocadamente, a União alega terem contribuído para a não obtenção do financiamento perante o BNDES, o já mencionado documento R2-87 aponta, como fator determinante para a não obtenção do financiamento, que a carta-fiança apresentada pela Concessionária seria insuficiente para garantia do valor total do contrato de empréstimo-ponte, o que, supostamente, também teria levado à não

liberação desses valores em favor da Concessionária.

15. Ora, como já exaustivamente demonstrado e comprovado pela Requerente, **todas as formalidades para a concessão do empréstimo-ponte foram cumpridas pela Concessionária em 1º de dezembro de 2014.** O que, naturalmente, incluiu a apresentação da carta do Banco Santander Brasil S.A., confirmando a sua disposição para emitir garantia do empréstimo, na forma de fiança bancária, **até o montante de R\$500 milhões, que foi o valor efetivamente solicitado pela Requerente perante o BNDES.**

16. Agora, com o seu “*novo documento*”, insistindo em sua tese de que o risco da não obtenção do financiamento deveria ser totalmente imputado à Requerente, a Requerida 2 alega que a não liberação do empréstimo-ponte pelo BNDES se deu fundamentalmente pela suposta insuficiência da carta de intenção de fiança bancária emitida pelo Banco Santander, visto que o empréstimo-ponte seria celebrado no valor aproximado de R\$798 milhões e que a dita garantia cobriria o valor máximo de R\$500 milhões.

17. Ocorre que, como demonstram os documentos ora apresentados (**Doc. A.75**), a Concessionária requereu a concessão de empréstimo-ponte no valor de R\$500 milhões de reais, daí porque solicitou a emissão de fiança bancária nesse valor.

18. Foi o BNDES que, por conveniência própria, e sem exigir qualquer complementação da garantia indicada na carta de intenção apresentada anteriormente pela Concessionária, aumentou esse valor para R\$798 milhões (**Doc. A.76**), alcançado o percentual de 30% do financiamento de longo prazo, limite previsto na Carta de Apoio dos Bancos Públicos para os empréstimos-ponte. O objetivo, nas palavras do próprio BNDES, era evitar que eventuais atrasos no processo de liberação do financiamento de

longo prazo prejudicassem a continuidade dos investimentos realizados pela Concessionária. Nesse sentido, mesmo depois de aumentar o valor do empréstimo-ponte, o próprio banco indicava, à época das tratativas, ser viável a realização de desembolsos ainda no ano de 2014 – ou seja, dentro do prazo disposto na Carta de Apoio dos Bancos Públicos (**Doc. A.77**).

19. Por fim, a leitura do Contrato EPC celebrado pela Concessionária, já juntado nesse procedimento (Doc. A-56), nos permite observar que além das garantias oferecidas especificamente pelo Santander para o empréstimo-ponte, o BNDES era também o beneficiário único do Seguro Garantia contratual da Concessionária com seu epecista, em garantia que inclusive extrapolava o período relativo ao empréstimo-ponte.

III.B. O FINANCIAMENTO COMO CONDIÇÃO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

20. Ainda, as Requeridas discordam do enquadramento das condições de financiamento (ponte e de longo prazo) prometidas pelo Poder Concedente como condição essencial do Contrato de Concessão para os fins do artigo 10 da Lei 8.987/1995, não obstante todas as alegações e documentações apresentadas pela Concessionária nesse sentido.

21. Assim, para que não restem quaisquer dúvidas a respeito da essencialidade das condições de financiamento prometidas pelo Poder Concedente, nos termos previstos na Carta de Apoio dos Bancos Públicos e que deveriam ter sido celebrados pela Requerente com o BNDES (empresa estatal de titularidade do Poder Concedente), requer-se a juntada do modelo financeiro do EVTEA utilizado pela ANTT à época da licitação, elaborado pela Logit (**Doc. A.78**). Adicionalmente, segue documento do EVTEA, Vol. 4 Tomo I (**Doc. A.79**), que foi disponibilizado pela ANTT conjuntamente

ao Edital, em que são reproduzidas as premissas de financiamento do projeto, exatamente as mesmas condições da Carta de Apoio dos Bancos Públicos:

**Tabela 4 - Premissas gerais de
financiamento**

| Conceito | Premissa | Observações |
|---|----------|------------------------------|
| Financiamento | 70,00% | % dos investimentos |
| TJLP | 5,00% | taxa de juros de longo prazo |
| Spread BNDES | 2,00% | informação BNDES |
| Risco | 0,00% | risco de mercado |
| Inflação (IPCA) | 4,50% | Inflação meta do governo |
| Juros sobre o Financiamento (TJLP + Spread BNDES + Risco) real | 2,39% | % do saldo da dívida (a.a.) |
| Juros sobre o Financiamento (TJLP + Spread BNDES + Risco) nominal | 7,00% | % do saldo da dívida (a.a.) |

| Conceito | Premiss a | Observações |
|---|--------------|---------------------------------|
| Tempo de Carência | 5 | anos |
| Prazo de financiamento | 25 | anos após o período de carência |
| Disponibilidade desta linha de financiamento do BNDES | 5 | primeiros anos |

22. Ainda a demonstrar a essencialidade das condições de financiamento prometidas pelo Poder Público, requer-se a juntada do relatório elaborado pela GO Associados (**Doc. A.80**), que indica os impactos de um eventual financiamento por debêntures no Plano de Negócios adotado pela ANTT, comparativamente ao modelo de financiamento estruturado através do BNDES. O estudo contempla diferentes cenários, partindo dos referenciais de aporte, Índice de Cobertura do Serviço da Dívida - ICSD mínimo e tarifa quilométrica consideradas pela ANTT em seu Plano de Negócios, demonstrando a inviabilidade do projeto em tais premissas.

III.C. A SITUAÇÃO DA REQUERENTE FRENTE A OUTRAS CONCESSIONÁRIAS

23. As Requeridas pretendem, ainda, a imputação do risco da não obtenção do financiamento à Requerente, sob o fundamento de que outras concessionárias da 3ª Etapa

PROCROFE teriam conseguido o empréstimo público. Especificamente, alega que o fato de o empréstimo-ponte e o empréstimo de longo prazo terem sido liberados, respectivamente, a 5 (cinco) e a 2 (duas) concessionárias, o que, segundo as Requeridas, demonstraria que a Requerente seria responsável pela não obtenção do financiamento em seu favor.

24. Além de todas as razões já apresentadas pela Requerente, suficientes para o reconhecimento da materialização de risco contratual alocado ao Poder Concedente, a cronologia dos fatos narrados pelas Requeridas confirma que não poder ser imputada à Concessionária a culpa pela não obtenção do financiamento.

25. Como se demonstra no quadro comparativo das datas de liberação do financiamento às demais concessionárias da 3ª Etapa PROCROFE (**Doc. A.81**), os empréstimos-ponte foram liberados para todas as Concessionárias anteriormente à crise econômica que se configurou ao final de 2014.

26. Além disso, conforme demonstra a documentação ora apresentada, a concessão do financiamento de longo prazo às Concessionárias MGO e MSVias também não desabonam os argumentos e pedidos formulados pela Requerente. No caso da MGO, a extensão do trecho concedido e os trechos a serem duplicados eram muito inferiores àqueles das demais concessões do mesmo lote (**Doc. A.82**), traduzindo-se em situações não comparáveis.

27. Em relação à MSVias, a concessão também foi afetada pela crise, e a despeito de ter assinado o contrato de financiamento, **a MSVias definiu pela não utilização desses recursos e optou pela paralização dos investimentos previstos no Contrato de Concessão (Doc. A.83).**

III.D. O DESÁGIO OFERTADO PELA REQUERENTE

28. Da mesma forma, as Requeridas insistem na alegação de que o deságio nas tarifas de pedágio de referência, tal como ofertado pela Requerente à época da licitação, contribuíram para a inviabilidade da execução do Contrato de Concessão.

29. Ora, conforme demonstra o documento anexo (**Doc. A.84**), o deságio ofertado pela Requerente foi um dos dois menores descontos no âmbito da 3ª Etapa PROCROFE, sendo mais conservador que os descontos dados nos outros lotes comparáveis, vencidos por empresas tradicionais investidoras em concessões (CCR, OTP, Triunfo e Invepar).

30. Além disso, o próprio histórico de propostas vencedoras em concessões rodoviárias, demonstra que a oferta de deságios (ou ágios, a depender da forma de leilão) em percentuais similares ou superiores aos ofertados pela Requerente é prática comum também para contratos bem-sucedidos, desde o início do programa de concessões federais, como a concessão original da Ponte Rio-Niterói, integrante da 1ª Etapa, com deságio de 61%; ou, na 2ª Etapa, os leilões das rodovias Fernão Dias (BR-381/MG/SP - deságio de 65,43%) e Régis Bittencourt (BR-116/SP/PR deságio de 49,20%), e a Rodovia do Mercosul (BR-116/376/PR a SC, com deságio de 62,67%), de modo que **a proposta ofertada pela Requerente não pode ser considerada aventureira ou irresponsável**, como querem fazer crer as Requeridas.¹

31. Aliás, o que se evidencia também no resultado das concessões realizadas nos últimos anos. É o caso, por exemplo de leilões que foram extremamente comemorados pelo

¹ <https://expresso-noticia.jusbrasil.com.br/noticias/142062/empresa-espanhola-garante-cinco-dos-sete-lotes-do-leilao-de-rodovias-federais>,

Governo Federal, como o de 12 aeroportos nas regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste, com ágio médio de 986%;² do leilão da ferrovia Norte-Sul, com ágio de 100,92%;³ dos leilões de transmissão de energia elétrica conduzidos pela ANEEL, onde foram arrematados 12 lotes, com deságio médio de 60,3%.⁴ No setor de rodovias, com leilões de ativos estaduais igualmente celebrados como o da Rodovia dos Calçados, com 438% de ágio;⁵ do lote Centro-Oeste, com ágio de 130,89%,⁶ e, mais recentemente, o do lote de Piracicaba-Panorama, cuja vencedora ofertou ágio de 7.000%, comemorado como um “marco histórico” pelo seu poder concedente.⁷

32. São diversas, portanto, as evidências que afastam a tese das Requeridas de que a proposta ofertada pela Requerente era inexecutável.

III.E. OS EFEITOS DA CRISE ECONÔMICA NA VIABILIDADE DOS PROJETOS

33. As Requeridas consideram que a Concessionária deveria considerar em seus estudos de viabilidade a ocorrência de oscilações de mercado e “as muito prováveis crises econômicas que são comuns no Brasil”. Concluem que não considerar a recessão dos anos 2015 e 2016 para apresentar sua proposta denotaria um grave erro em seu planejamento

² Que levou o Presidente a afirmar: *“Foi realizado hoje, 15/03, o leilão de 12 aeroportos das regiões Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste. Valor inicial proposto era de R\$ 218,7 milhões. Conseguimos arrecadar R\$ 2,37 BILHÕES, valor 10 vezes maior, que será pago à vista. É o Brasil voltando a crescer! Grande vitória!”* <https://exame.abril.com.br/economia/no-twitter-bolsonaro-comemora-resultado-do-leilao-de-aeroportos/>

³ <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2019/03/28/rumo-leva-concessao-da-norte-sul-com-agio-de-10092.ghtml>

⁴ <https://www.canalenergia.com.br/noticias/53121687/governo-comemora-o-sucesso-do-leilao-de-transmissao>

⁵ <http://www.saopaulo.sp.gov.br/sala-de-imprensa/release/alckmin-anuncia-vencedor-da-concessao-da-rodovia-dos-calcados-com-previsao-de-r-5-bi-e/>.

⁶ <https://exame.abril.com.br/economia/consorcio-liderado-por-patria-investimentos-vence-leilao-de-rodovias-em-sp/>

⁷ <https://exame.abril.com.br/economia/consorcio-liderado-por-patria-investimentos-vence-leilao-de-rodovias-em-sp/>

financeiro.

34. Por certo que os licitantes fazem análises de sensibilidade nos seus Planos de Negócios, considerando cenários de estresse das diversas variáveis que têm influência na sua viabilidade. Oscilações estas dentro de parâmetros de previsibilidade razoável, o que não foi o caso, como reconhecido pela própria ANTT. O Relatório elaborado pela Tessconsult (**Doc. A.85**) mostra que os efeitos deletérios da crise não decorrem só de sua magnitude - a maior crise econômica de todos os tempos - mas fundamentalmente pelo momento de sua ocorrência, justamente na fase de realização de grandes investimentos e de contratação dos correspondentes financiamentos. De fato, considerar este cenário de tamanho estresse logo no nascimento da concessão certamente não pode ser considerado como dentro de parâmetros da razoabilidade, não sendo por outro motivo que praticamente todas as concessionárias da 3ª Etapa PROCROFE tiveram problemas semelhantes.

III.F. A MEDIDA PROVISÓRIA 800 E O DOCUMENTO DIAGNÓSTICOS DA ANTT

35. Ainda para afastar as alegações da Concessionária quanto à imprevisibilidade da crise econômica e o seu impacto em todo o setor rodoviário, as Requeridas buscam descreditar o documento Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessão da ANTT, arguindo, entre outras coisas, que o documento seria apócrifo e que o responsável pelo seu encaminhamento interno na Agência estaria sendo investigado pelo Tribunal de Contas da União.

36. Evidentemente, o simples fato de responder a processos ou investigações perante o Tribunal de Contas da União ou qualquer outro órgão não desabona o documento e tampouco afasta a visão da ANTT sobre o contexto das concessões rodoviárias à época.

Até mesmo porque o **documento foi enviado, por meio do Ofício Circular 001/DG/ANTT, de 18 de setembro de 2018 (Doc. A.86), pelo próprio Diretor Geral da ANTT a diversas autoridades públicas⁸, corroborando o caráter institucional do documento produzido pela agência**, documento este que foi elaborado por agente competente para tanto, conforme estabelecido na Resolução nº 5.810/2018.

37. Da mesma forma, não prospera o argumento das Requeridas no sentido de que a exposição de motivos da Medida Provisória 800 não poderia ser utilizado como argumento de reforço às teses da Concessionária, seja pelo fato de que uma exposição de motivos não possui em si força normativa ou por se tratar de texto posterior à declaração de caducidade de seu Contrato de Concessão.

38. Ocorre que tais documentos não foram apresentados pela Requerente com o intuito de sugerir a aplicação normativa das disposições apresentadas naquela norma, ou jamais pretendeu a Concessionária extrair qualquer consequência jurídico-normativa (especificamente no sentido da exigibilidade de condutas por parte das Requeridas) da exposição de motivos em si.

39. A Requerente apresentou a MP 800 na descrição de um contexto para demonstrar que o próprio Governo Federal, inclusive em sua máxima instância, reconhecia (i) a existência de uma crise econômica; (ii) sua absoluta imprevisibilidade para os participantes da 3ª Etapa PROCROFE; (iii) os impactos específicos e diretos dessa crise em tais contratos; (iv) a similaridade da solução encontrada pelo Governo Federal com as soluções

⁸ Entre as quais, o Presidente da Comissão de Viação e Transportes – CVT; o Presidente do Tribunal de Contas da União – TCU; o Ministro Bruno Dantas do Tribunal de Contas da União – TCU; o Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA; o Procurador Frederick Lustosa de Melo - Ministério Público Federal – MPF; o Secretário da SeinfraRodoviaAviação do Tribunal de Contas da União – TCU; o Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI.

apresentadas pela Requerente anteriormente à extinção do Contrato de Concessão.

III.G. POSSIBILIDADE DE REPROGRAMAÇÃO DOS INVESTIMENTOS

40. Em relação à proposta de reprogramação de investimentos, as Requeridas afirmam que a medida não seria possível e, ainda, que a situação da Galvão não se enquadraria em nenhuma das hipóteses de revisão, incluindo as previstas pela Resolução nº 675/2004 da ANTT.

41. No entanto, o que se observa na prática das concessões rodoviárias é que revisões contratuais para alterar o cronograma de investimentos são medidas absolutamente comuns no âmbito da ANTT, desde o início do programa de concessões federais (**Doc. A.87**), de modo que a reprogramação dos investimentos do Contrato de Concessão não representaria nenhuma medida casuística nem demandaria procedimento inovador em relação à própria gestão pela agência dos contratos de concessão sob sua regulação.

42. Mais do que isso, a inclusão, exclusão, antecipação e postergação de investimentos é uma das principais responsabilidades assumidas pela ANTT ao administrar contratos de concessão, tal qual reconhecido pela própria agência e pelo seu corpo jurídico, promovendo readequações nos cronogramas de investimentos de concessionários para melhor atender o interesse público.

III.H. OS INVESTIMENTOS REALIZADOS PELA CONCESSIONÁRIA

43. Em relação aos investimentos realizados pela Concessionária anteriormente à

declaração da caducidade da concessão, as Requeridas afirmam que a Requerente teria priorizado a construção das praças de pedágio, em detrimento da duplicação do Sistema Rodoviário. Chegam, em verdade, a insinuar que a Requerente poderia estar visando à cobrança de pedágio sem sequer iniciar a duplicação da rodovia.

44. Nesse ponto, há que se observar os termos da Portaria Interministerial MMA/MT n° 288/2013 (**Doc. A.88**), que condiciona a liberação do início das obras das praças de pedágio à obtenção de uma Licença Ambiental simplificada e ágil, enquanto o início das obras de duplicação da rodovia estava condicionado à obtenção de uma Licença de Instalação mais demorada.

45. Portanto, muito embora os requerimentos de Autorização de Supressão Vegetal para as praças de pedágio e para a duplicação tenham sido feitos no mesmo dia (**Doc. A.89**), a liberação para início das obras da praça de pedágio (**Doc. A.90**) ocorreu antes, em 22.12.2014. A liberação das obras de duplicação somente se deu em 12.03.2015 (**Doc. A.91**), data em que a Concessionária já havia formalizado a sua decisão de interromper os serviços do PER (Ofício PTC n° 006/2015 – **Doc. A. 18**).

46. Além disso, o início da cobrança de pedágio depende da autorização da ANTT. Assim, não faz sentido a insinuação das Requeridas de que a Requerente pudesse estar agindo de má-fé, agilizando a instalação das praças de pedágio para aferição de tarifas, uma vez que tal medida não poderia ocorrer sem o cumprimento de requisitos contratuais e a anuência do Poder Concedente.

47. Ainda para refutar o argumento das Requeridas, segundo o qual a Concessionária não realizou nenhum investimento na rodovia, a Carta SPE 150 0090/2015 (**Doc. A.92**) apresenta um balanço das atividades desenvolvidas pela Requerente desde a assinatura do

Contrato de Concessão até a paralisação das atividades previstas pelo Programa de Exploração Rodoviária – PER.

48. Ainda, requer-se a juntada das diversas imagens (**Doc. A.93**) que, complementando todos os documentos que já foram apresentados pela requerente ao longo desse procedimento, demonstram o esforço da Concessionária e de todos os seus funcionários na aquisição dos equipamentos e ferramentas necessárias à operação do Sistema Rodoviário.

49. Por fim, as correspondências anexas demonstram inequivocamente o reconhecimento da equipe de fiscalização da ANTT em relação ao trabalho da Requerente nas circunstâncias adversas, afirmando que “***Do nosso ponto de vista (fiscalização), testemunhamos os esforços e empenho das equipes da concessionária em cumprir as obrigações assumidas nesta concessão e torcemos para que tudo corra bem, mesmo dentro do cenário atual***” (**Doc. A.94**).

III.I. AUSÊNCIA DE ABANDONO DA RODOVIA

50. Finalmente, as Requeridas se valem de vídeos de usuários e notícias midiáticas para sustentar a sua tese de que houve o abandono da rodovia por parte da Concessionária e que, portanto, o trecho teria ficado conhecido publicamente como “rodovia da morte”.

51. Contudo, não é isso o que demonstram as estatísticas oficiais da Polícia Rodoviária Federal para o período entre novembro de 2014 e agosto de 2017⁹, que denotam a eficácia

⁹ Tendo em conta que o período chuvoso e, portanto, de maior incidência de acidentes principalmente por conta de problemas no pavimento, de janeiro a abril.

da atuação da concessionária, através do Plano de Segurança Rodoviária, que garantiu condições essenciais de utilização da rodovia até o último dia da vigência do contrato de concessão **(Doc. A.95)**.

52. Na verdade, as próprias estatísticas da ANTT¹⁰ de reclamações de usuários indicam que a Requerente foi, no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2018, a segunda concessionária federal com o menor número de reclamações, 90, correspondendo a 0,70% do total das reclamações à agência. Apenas para fins de comparação com outras concessões da 3ª Etapa PROCROFE, no mesmo período a Via 040 recebeu 1.804 reclamações (13,97%); a Concebra teve 1.152 reclamações (8,95%); a Eco101 recebeu 722 reclamações (5,59%); a Rota do Oeste teve 592 reclamações (4,58%); a MGO recebeu 477 reclamações (3,69%) e a MS VIA teve 157 reclamações (1,22%).

53. Ademais, o Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro **(Doc. A.97)**, ao analisar as condições da BR-153 em extensões que incluem o trecho concedido à Requerente, entre os anos de 2014 e 2017, evidencia que o referencial “defeitos na rodovia” não está entre as maiores causas de acidentes com vítimas fatais na rodovia. Além disso, o documento demonstra que, embora com diminuta variação ao longo do período de óbitos causados por diversos motivos, o número decorrente de defeitos na rodovia diminuiu de 12 em 2014 para 5 em 2015 e 2016.

54. Além disso, o mesmo Atlas da Acidentalidade aponta para uma redução significativa no número total de óbitos na BR-153, de 12 para 2, comparando-se os resultados para os anos de 2014 (antes dos efeitos da atuação da Concessionária) e de 2017 (que inclui boa parte do período sob gestão da Concessionária), em trechos que incluem aquele concedido

¹⁰ Cf. OFÍCIO SEI Nº 6757/2019/GEREG/SUINF/DIR-ANTT **(Doc. A.96)**.

à Requerente.

55. Por fim, o Relatório RT-GER-17-0837-03-R00 elaborado pela COPAVEL (**Doc. A.98**), além de indicar a correta metodologia para que se possa comparar as condições do Sistema Rodoviário quando de sua assunção pela Requerente e após a declaração de caducidade da concessão, demonstra que houve melhoras na deflexão do pavimento em maior número de trechos na rodovia neste período. Isso significa que **a maior parte da extensão da rodovia apresentou melhorias no período em que esteve sob a intervenção da Concessionária**, o que reforça o argumento da Requerente de que jamais abandonou o trecho concedido a ela, mas, ao contrário, realizou investimentos e implementou um Plano de Segurança Rodoviário que trouxe bons resultados.

IV. PEDIDOS

56. Por todo exposto, requer-se:

(i) O recebimento dos documentos acima indicados, que deverão ser considerados por esse Tribunal Arbitral na análise dos argumentos que fundamentam os pedidos formulados pela Concessionária.

(ii) Após o encerramento do prazo para apresentação de documentos novos pelas partes, seja concedido prazo para que os mesmos sejam contraditados, inclusive o já mencionado Documento

R2-87, nos termos deliberados na Audiência Inaugural realizada em
12 de dezembro de 2019.

Atenciosamente,

ARTHUR LIMA GUEDES

OAB/DF 18.073

MAURÍCIO PORTUGAL RIBEIRO

OAB/RJ 177.738

ANTONIO HENRIQUE M. COUTINHO

OAB/DF 34.308

MARCELO RANGEL LENNERTZ

OAB/RJ 133.919

JÉSSICA LOYOLA CAETANO RIOS

OAB/DF 53.018

ANDRE MARTINS BOGOSSIAN

OAB/RJ 167.898

V. LISTA DE DOCUMENTOS ANEXOS

- Doc. A.75.** Solicitação pela Requerente de empréstimo-ponte no valor de R\$500 milhões de reais.
- Doc. A.76.** Aumento pelo BNDES do valor do empréstimo-ponte para R\$798 milhões.
- Doc. A.77.** Indicativos do BNDES, durante as tratativas do empréstimo-ponte, de que seria possível a realização de desembolsos ainda no ano de 2014.
- Doc. A.78.** Modelo Financeiro do EVTEA
- Doc. A.79.** Vol. 4 Tomo I do EVTEA
- Doc. A.80.** Relatório GO Associados demonstrando impacto de utilização de alternativas de financiamento
- Doc. A.81.** Quadro comparativo das datas de liberação do financiamento às demais concessionárias da 3ª Etapa PROCROFE
- Doc. A.82.** Características da concessão da MGO que inviabilizam comparação em relação ao financiamento
- Doc. A.83.** Notícia de paralização dos trabalhos da MSVias
- Doc. A.84.** Quadro comparativo dos deságios da 3ª Etapa PROCROFE
- Doc. A.85.** Relatório Tessconsult a respeito dos impactos da crise no momento inicial da concessão
- Doc. A.86.** Ofício Circular 001/DG/ANTT, de 18 de setembro de 2018
- Doc. A.87.** Exemplos da prática habitual da ANTT de reprogramação de investimentos
- Doc. A.88.** Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013

- Doc. A.89.** Requerimentos de Autorização de Supressão Vegetal para as praças de pedágio e para a duplicação
- Doc. A.90.** Liberação para início das obras da praça de pedágio
- Doc. A.91.** Liberação para início das obras de duplicação
- Doc. A.92.** Carta SPE 150 0090/2015
- Doc. A.93.** Imagens provando a aquisição dos equipamentos e ferramentas necessárias à operação do Sistema Rodoviário
- Doc. A.94.** Email de 24 de fevereiro de 2014 da equipe de fiscalização da ANTT reconhecendo os esforços da Concessionária
- Doc. A.95.** Estatísticas da Polícia Rodoviária Federal a respeito de acidentes na rodovia
- Doc. A.96.** Ofício SEI N° 6757/2019/GEREG/SUINF/DIR-ANTT
- Doc. A.97.** Atlas da Acidentalidade no Transporte Brasileiro
- Doc. A.98.** Relatório RT-GER-17-0837-03-R00