

**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, 13 de outubro de 2021.

## SUMÁRIO

I. Caracterização de fatos e conceitos necessários para a liquidação dos valores devidos à Requerente a título de indenização.....	5
I.1. Acerca dos fatos que compõem o cenário desta arbitragem.....	5
I.2. Acerca dos conceitos gerais necessários para se proceder à liquidação do valor da indenização devida à REQUERENTE.....	7
I.3. Acerca dos conceitos específicos do presente caso necessários para se proceder à liquidação do valor da indenização devida à REQUERENTE .....	11
II. Demonstração da inexistência de fundamentos e da inadequação técnica da posição defendida pelas Requeridas quanto ao cálculo da indenização devida à Requerente.....	25
III. Definição dos critérios para a liquidação dos valores devidos à Requerente a título de indenização.....	32
IV. Caracterização de fatos e conceitos necessários para a demonstração da inexistência de qualquer dano causado pela Requerente à Requerida 2 (União) .....	37
V. Demonstração da inadequação técnica da posição defendida pela Requerida 2 (União) quanto ao cálculo de indenização que supostamente lhe seria devida pela Requerente.....	40
VI. Conclusão e pedido.....	44

## LISTA DE TERMOS DEFINIDOS

- a) Arbitragem: o presente Procedimento Arbitral nº 23433/GSS perante a Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional - CCI.
- b) Bens da Concessão: o Sistema Rodoviário, conforme alterado durante o Prazo da Concessão, de acordo com os termos do Contrato; todos os bens vinculados à operação e manutenção do Sistema Rodoviário, transferidos à Concessionária, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens; e os bens adquiridos, arrendados ou locados pela Concessionária, ao longo do Prazo da Concessão, que sejam utilizados na operação e manutenção do Sistema Rodoviário, conforme subcláusulas 1.1.1 (v) e 4.1.1 do Contrato de Concessão.
- c) Bens Reversíveis: Bens da Concessão necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, conforme definidos pela ANTT, que lhe serão revertidos ao término do Contrato, conforme subcláusula 1.1.1. (vi) do Contrato de Concessão.
- d) Carta de Apoio dos Bancos Públicos: documento anexo às Alegações Iniciais como seu Doc. A.6., assinado pelos Bancos Públicos em 4 de setembro de 2013, remetido ao Diretor Geral da ANTT e disponibilizado ao mercado e à sociedade pelo Poder Concedente, no qual o “BNDES, a Caixa e o Banco do Brasil vêm a público informar as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários” das rodovias concedidas na 3ª Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias Federais.
- e) Concessão: Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, conforme subcláusula 1.1.1 (viii) do Contrato de Concessão.
- f) Concessionária: a REQUERENTE, CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO BR-153 SPE S.A.
- g) Data de Assunção: 31/10/2014, conforme definição prevista no item (xii) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão.
- h) Edital de Licitação: Edital da Concessão nº 1/2014, incluindo os Anexos do Edital, conforme definição da subcláusula 1.1.1 (xvi) do Contrato de Concessão
- i) Partes Relacionadas: com relação à Concessionária, qualquer pessoa Controladora ou Controlada, entendida como tal a sociedade na qual a Controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e poder de eleger a maioria dos administradores da Controlada, nos termos do art. 243, § 2º, da Lei nº

6.404/76, conforme subcláusula 1.1.1. (xxxiii) do Contrato de Concessão.

- j) PER: Programa de Exploração Rodoviária, Anexo 2 do Contrato de Concessão.
- k) Plano de Segurança Rodoviária - PSR: plano consistente em um conjunto de intervenções no sistema rodoviário com o objetivo de garantir sua utilização em níveis essenciais de segurança para os usuários, enquanto se buscava uma solução para o funding do projeto (o que acabou não acontecendo) e que foi apresentado pela Concessionária à ANTT, em 15/04/2015, por meio do Ofício nº PTC 007/2015 (Doc.A.24) passando a ser executado pela Concessionária a partir de abril/2015.
- l) Receitas Extraordinárias: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas a Tarifa de Pedágio, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio etc., conforme definição prevista no item (xli) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão.
- m) Sistema Rodoviário: área da Concessão, composta pelos trechos da rodovia BR-153/TO/GO descritos no PER, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas a Concessão., conforme definição prevista no item (xliv) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão.
- n) Tarifa de Pedágio: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, conforme definição prevista no item (xlvi) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão.
- o) Trabalhos Iniciais: as obras e serviços a serem executados pela Concessionária imediatamente após a Data da Assunção, conforme estabelecido no PER, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos Parâmetros de Desempenho previstos na Frente de Recuperação e Manutenção, bem como a implantação e operacionalização das instalações e sistemas da Frente de Serviços Operacionais, nos prazos indicados no PER, conforme subcláusula 1.1.1 (xlvii) do Contrato de Concessão.

**Excelentíssimos Senhores Membros do Tribunal Arbitral,**

**CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO BR-153 SPE S/A** (“REQUERENTE” OU “CONCESSIONÁRIA”), devidamente qualificada no procedimento arbitral em epígrafe, vem, respeitosamente, por seus advogados, em atenção ao que dispõe a Ordem Processual nº 09, com seu prazo devidamente dilatado, formular seus quesitos, nos termos que se seguem.

**I. CARACTERIZAÇÃO DE FATOS E CONCEITOS NECESSÁRIOS PARA A LIQUIDAÇÃO DOS VALORES DEVIDOS À REQUERENTE A TÍTULO DE INDENIZAÇÃO**

**I.1. Acerca dos fatos que compõem o cenário desta arbitragem**

1. Queira o Sr. Perito confirmar que:

1.1. a data da constituição da Concessionária é 05/07/2014, a data de assinatura do Contrato de Concessão é 12/09/2014 e a Data da Assunção é 31/10/2014.

1.2. a data da caducidade da Concessão é 15/08/2017, conforme publicado no Diário Oficial da União de 16/08/2017 (Doc. A.3).

1.3. a REQUERENTE, até a data da caducidade da Concessão, conforme demonstrado no *data room* disponibilizado em 19 de agosto de 2021, realizou gastos vinculados :

1.3.1. à participação de seu acionista na Licitação;

1.3.2. ao cumprimento das condições necessárias para a assinatura do Contrato de

Concessão previstas no item 15.3 do Edital de Licitação; e

- 1.3.3. à execução de atividades voltadas à prestação dos serviços públicos concedidos, mesmo antes da Data da Assunção.
- 1.4. a Concessionária jamais cobrou Tarifa de Pedágio dos Usuários.
- 1.5. as únicas receitas da Concessionária ao longo do período de vigência do Contrato de Concessão foram Receitas Extraordinárias e de aplicações financeiras, sendo que estas receitas representaram uma pequena fração dos gastos incorridos pela Concessionária no período conforme dados disponibilizados no *data room* em 19 de agosto de 2021.
- 1.6. no período de setembro/2014 a fevereiro/2015, conforme Relatório de acompanhamento do PIL de fevereiro de 2015 da própria GEFOR da ANTT (disponibilizado no *data room* em 19 de agosto) e Boletins de Medição EPC (Doc. A.63), a Concessionária executou atividades para o cumprimento das obrigações contratuais, incluindo aquelas relacionadas no Programa de Exploração Rodoviária - PER.
- 1.7. considerando o Doc.A.26 (páginas 2 e 3 da nota técnica de autoria da própria REQUERIDA 1), a atuação da REQUERENTE na execução das medidas iniciais necessárias à realização dos serviços, em particular a aquisição dos veículos e equipamentos, e das obras, em particular a obtenção de licenças ambientais necessárias ao cumprimento das obrigações de duplicação da rodovia, foi destacada positivamente pela fiscalização da ANTT.
- 1.8. com a constatação de que a liberação do empréstimo-ponte do BNDES sofreria atraso considerável (descrita nos Ofícios de nº PTC 002/2015 (Doc. A.15) e 005/2015 (Doc. A.17)), a REQUERENTE passou a executar a partir de abril/2015 (como comprovado no relatório anexo ao Ofício nº PTC 006/2016 (Doc.A.104 )) o Plano de Segurança Rodoviária - PSR (plano consistente em um conjunto de intervenções no sistema rodoviário com o objetivo de garantir sua utilização em níveis essenciais de segurança para os usuários, enquanto se buscava uma solução para o *funding* do projeto, o que acabou não acontecendo), apresentado pela Concessionária à ANTT em 15/04/2015, por meio do Ofício nº PTC 007/2015

(Doc.A.24) e, em sua versão final, já contemplando orientações da equipe técnica da ANTT, em 22/05/2015, por meio do Ofício nº PTC 015/2015 (Doc. A.103).

1.9. O PSR foi executado pela Concessionária até 15/08/2017, data da declaração da caducidade do Contrato de Concessão (Ofício PTC nº 13/2017, disponibilizado no *data room* em 19 de agosto de 2021), tendo sido apresentados pela REQUERENTE à ANTT relatório referente às atividades executadas no período de abril/2015 a março/2016 (Doc. A.104) e às REQUERIDAS relatório referente às atividades executadas no período de abril/2016 a abril/2017 (Doc. A.105).

## **I.2. Acerca dos conceitos gerais necessários para se proceder à liquidação do valor da indenização devida à REQUERENTE**

2. Queira o Sr. Perito confirmar o entendimento de que a lógica de negócio subjacente às concessões de serviços públicos é de que o concessionário privado fica encarregado de investir visando à prestação dos serviços (arcando com seus custos e despesas) e, em contrapartida, cobra as tarifas dos usuários de forma a cobrir tais custos e despesas, além de amortizar (incluindo a taxa de remuneração esperada) o capital que investiu na concessão.
3. Queira o Sr. Perito confirmar o entendimento de que o princípio geral subjacente ao pagamento de indenização a uma concessionária de serviços públicos é o de devolver a ela o capital (próprio e/ou de terceiros) que aportou na concessão e que ainda não foi amortizado no curso do contrato.

3.1. em relação às taxas de remuneração do capital em uma concessão:

3.1.1. a estrutura de capital de uma empresa qualquer pode ser dividida em dois grupos: dívidas e capital próprio.

3.1.2. na lógica econômica, por definição, a taxa de remuneração das dívidas é inferior à taxa de remuneração do capital próprio.

3.1.3. a taxa conhecida como TIR de Projeto é calculada com base no fluxo de

caixa (de projeto) que não considera a forma de financiamento do projeto, dívidas, empréstimos e aportes de capital, na modelagem. Expressa, portanto, a expectativa para a remuneração de todo o capital em questão (dívida e capital próprio).

3.1.4. sendo a remuneração das dívidas em patamar inferior à remuneração do capital próprio, qualquer licitante vencedor (inclusive no caso concreto), tinha a legítima expectativa de ter seu capital remunerado pela TIR do acionista (que remunera o capital próprio) que, por definição, é maior que a TIR do Projeto.

3.1.5. as condições extremamente subsidiadas de financiamento ofertadas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos (elevada alavancagem e baixos juros reais) criaram condições atraentes para os potenciais investidores na Concessão, uma vez que produziam uma TIR de Acionista elevada, bastante superior à TIR de Projeto real de 7,2% a.a. (um nível de rentabilidade que não despertaria o interesse de investidores), como se verifica do modelo financeiro constante do Doc. A.78.

#### 4. Queira o Sr. Perito confirmar se:

4.1. normalmente, em concessões rodoviárias *brownfield*, o concessionário pode cobrar tarifa dos usuários desde o momento em que assume a prestação dos serviços, de maneira que os gastos por ele incorridos para fazer frente aos custos e despesas da prestação dos serviços são prontamente cobertos pela receita tarifária decorrente do pagamento de pedágio pelos usuários.

4.2. justamente pelo fato de serem prontamente cobertos pela receita tarifária, esses gastos realizados pelo concessionário com custos e despesas da prestação dos serviços não são, nesse cenário em que ele cobra tarifa dos usuários desde a assunção dos serviços, considerados pelo investidor privado como “investimentos”.

4.3. por outro lado, os gastos realizados pelo concessionário que não possam ser prontamente cobertos pela receita tarifária e que somente lhe serão pagos ao longo dos anos da concessão são, ainda nesse mesmo cenário, considerados pelo investidor privado como “investimentos”.



- 4.4. portanto, pela lógica de negócio de uma concessão, o critério distintivo para a caracterização de um gasto do concessionário como um “investimento” consiste em saber se tal gasto será prontamente coberto pela receita tarifária – hipótese em que será considerado um “custo” ou uma “despesa” – ou se está sendo realizado com a expectativa de obtenção de um benefício futuro consistente na amortização do capital aplicado (i.e., a devolução do valor aportado pela concessionária – principal – acrescido de um prêmio pela renúncia de liquidez – rentabilidade), caso em que tal gasto será considerado um “investimento”.
5. Queira o Sr. Perito confirmar se os gastos referentes aos custos operacionais e a despesas administrativas realizados na fase pré-operacional (i.e., previamente ao início da cobrança de tarifa de pedágio dos usuários) de uma concessão rodoviária podem ser enquadrados perante instituições financeiras financiadoras de projetos de infraestrutura – como, por exemplo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES – como itens financiáveis e se, nesse sentido, portanto, configuram na visão dessas instituições “investimentos”.
6. Queira o Sr. Perito descrever sucintamente as diferenças entre os conceitos de depreciação (lançamentos contábeis que reduzem o valor do ativo registrado em balanço), amortização contábil (diminuição sistemática do valor do ativo intangível de uma empresa ao longo de sua vida útil, refletindo o padrão de consumo pela empresa dos benefícios econômicos futuros) e amortização financeira (devolução do capital à concessionária).
7. Queira o Sr. Perito confirmar que:
- 7.1. numa situação hipotética, um concessionário (ou SPE qualquer) pode ter prejuízo e/ou fluxo de caixa negativo em um determinado exercício e ainda assim deve registrar a depreciação / amortização contábil de seus ativos em seu balanço.
- 7.2. ainda nessa mesma situação (i.e., de fluxo de caixa negativo), não terá havido qualquer amortização de capital (i.e., amortização financeira) aos acionistas do concessionário.
- 7.3. portanto, a amortização financeira, como critério para o cálculo de indenização

devida ao concessionário pela extinção antecipada da concessão, é mais adequada e aderente à lógica de negócio das concessões do que a depreciação / amortização contábil naquilo que se refere ao fluxo de capital que é efetivamente devolvido ao investidor.

8. Considerando que:

- (i) segundo o disposto no art. 36 da Lei Federal nº 8.987/1995:

“Art. 36. A reversão no advento do termo contratual far-se-á com a **indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido.**”

- (ii) na hipótese de extinção antecipada de um contrato de concessão por encampação (ou seja, causada pelo poder concedente), encontra-se previsto no art. 37 da Lei Federal nº 8.987/1995 que:

“Art. 37. Considera-se encampação a retomada do serviço pelo poder concedente durante o prazo da concessão, por motivo de interesse público, mediante lei autorizativa específica e após prévio **pagamento da indenização, na forma do artigo anterior.**”

- (iii) também na hipótese de extinção antecipada de um contrato de concessão por caducidade (ou seja, causada pelo concessionário), encontra-se previsto no art. 38 da Lei Federal nº 8.987/1995 que:

“Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a **declaração de caducidade da concessão** ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.  
(...)

§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto do poder

concedente, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo.

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, descontado o valor das multas contratuais e dos danos causados pela concessionária.”

Queira o Sr. Perito confirmar que nos termos dos arts. 36, 37 e 38, § 5º, da Lei Federal nº 8.987/1995, a regra para o cálculo da indenização devida à Concessionária pelos investimentos por ela realizados é a mesma (i.e., “*investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido*”), não importando se quem deu causa à extinção antecipada do contrato de concessão foi o poder concedente (hipótese de encampação) ou a concessionária (hipótese de caducidade), havendo diferença apenas no momento do pagamento dessa indenização pelo poder concedente à concessionária (pagamento prévio à extinção ou não) e na incidência de descontos decorrentes de multas e danos causados pela concessionária.

### **I.3. Acerca dos conceitos específicos do presente caso necessários para se proceder à liquidação do valor da indenização devida à REQUERENTE**

#### **9. Considerando que:**

- (i) na Lei Federal nº 8.987/1995, por meio do seu art. 23, XI, se delegou ao instrumento contratual a definição específica dos critérios para o cálculo da indenização devida ao concessionário, tendo em vista que, segundo tal dispositivo, devem ser disciplinados no contrato de concessão, como cláusulas essenciais, “os critérios para o cálculo e a forma de pagamento das indenizações devidas à concessionária” (grifou-se);
- (ii) sem prejuízo do disposto no referido art. 23, XI, da Lei Federal nº 8.987/1995, no § 5º do art. 38, c/c art. 36 da mesma lei, se estabelece o direito do concessionário de ser indenizado no caso de caducidade pelos “investimentos vinculados a bens reversíveis, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados com o objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido” (grifou-se);

- (iii) “amortização” e “depreciação”, conforme exposto no quesito 6, são conceitos distintos;
- (iv) com base no disposto no art. 23, XI, da Lei Federal nº 8.987/1995, se determinou na subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão apenas e tão somente que “[a] indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados” (grifou-se), sem qualquer menção à “depreciação” ou não de tais investimentos ou à circunstância de que tenham sido realizados com o “objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido”.

queira o Sr. Perito:

- 9.1. confirmar que “amortização” e “depreciação”, conforme exposto no quesito 6, são conceitos distintos.
- 9.2. confirmar que, na redação da subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão, não há qualquer menção à necessidade de avaliação “dos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não depreciados” para que se calcule o valor da indenização devida à Concessionária na hipótese de caducidade.
- 9.3. confirmar que, na redação da subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão, não há qualquer menção à condição de que um “investimento vinculado a bem reversível” tenha sido realizado com o “objetivo de garantir a continuidade e atualidade do serviço concedido” para que tal investimento seja considerado no cálculo da indenização devida à Concessionária na hipótese de caducidade.
- 9.4. confirmar que, segundo a redação da subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão, “[a] indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados” (grifou-se) e que, portanto, o direito à indenização decorre da realização pela Concessionária de investimentos vinculados a Bens Reversíveis que não tenham sido amortizados.
- 9.5. confirmar que, embora tanto a Lei Federal nº 8.987/1995 como a subcláusula 32.7.1

do Contrato utilizem os termos “investimentos” e “amortizados”, não há definição expressa em quaisquer desses documentos para o termo “investimentos” ou para o termo “amortizados”, cabendo ao intérprete e responsável pela aplicação de tais dispositivos considerar a lógica subjacente do negócio em análise para atribuir, no caso concreto, o significado adequado dos termos “investimentos” e “amortizados” para fins de cálculo da indenização devida à Concessionária na hipótese de extinção antecipada do Contrato de Concessão por caducidade, de modo a evitar resultados absurdos que gerem o enriquecimento sem causa de quaisquer das partes.

**10. Queira o Sr. Perito confirmar que:**

10.1. diferente do cenário descrito no quesito 4.1 acima, no caso específico desta Concessão não era permitido à Concessionária cobrar Tarifa de Pedágio dos Usuários desde a Data da Assunção dos serviços; e

10.2. da perspectiva dos potenciais investidores privados que participaram da Licitação, bem como de seus potenciais financiadores (ver a respeito o quesito 5), se caracterizava como um “investimento” a aplicação de capital (próprio e/ou de terceiros) pelo futuro concessionário na fase pré-operacional em gastos (CAPEX e OPEX) relativos à Concessão com a expectativa de obter um benefício futuro, consistente na amortização do capital aplicado por meio da cobrança de Tarifa de Pedágio dos Usuários (prevista no PER para se iniciar a partir do 19º mês da Concessão).

**11. Queira o Sr. Perito demonstrar, para o período compreendido entre a data de constituição da Concessionária e a data da caducidade da Concessão, todos os fluxos de capital que ingressaram na Concessão, incluindo (i) aportes de capital próprio pela Concessionária, (ii) aportes de capital de terceiros (empréstimos, financiamentos, mútuos, dívidas com fornecedores e acionistas etc.), (iii) receitas diretas de pedágio, (iv) Receitas Extraordinárias e financeiras, (v) quaisquer outras formas de entrada de capital na Concessão.**

**12. Considerando que a Concessionária não iniciou a cobrança de Tarifa de Pedágio dos Usuários e que, portanto, não houve receitas diretas dos serviços por meio do pedágio, queira o Sr. Perito indicar de que fontes vieram, dentre as listadas no quesito 11, os recursos utilizados para arcar com os diferentes gastos na Concessão.**

13. Considerando que a Concessão não chegou a auferir receitas de pedágio, queira o Sr. Perito esclarecer se houve amortização de capital empregado pela Concessionária no sentido financeiro. Ou seja, do capital aportado pela Concessionária, quanto foi a ela devolvido?

14. Considerando que:

- (i) não se aplica ao presente caso, por se tratar de norma posterior à Licitação, a Resolução nº 5.860/2019 da ANTT, que estabelece “a metodologia para cálculo dos valores de indenização relativos aos investimentos vinculados a bens reversíveis não depreciados ou amortizados em caso de extinção antecipada de concessões rodoviárias federais”;
- (ii) conforme o § 5º do art. 38, c/c art. 36 da Lei Federal nº 8.987/1995, no caso de caducidade a concessionária terá direito à “(...) indenização das parcelas dos investimentos vinculados a bens reversíveis, (...)”.
- (iii) na subcláusula 32.7.1 do Contrato se determina que “[a] indenização devida à Concessionária em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados”.
- (iv) a Lei Federal nº 13.448/17, que instituiu o regime de adesão voluntária das chamadas “relitações”, não se aplica ao presente caso (por se tratar de norma posterior à Licitação), diferentemente da Lei Federal nº 8.987/1995, previu expressamente que o estudo técnico a ser elaborado pela agência reguladora para a relitação deve conter “o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados”, o que demonstra que as expressões “investimentos vinculados a bens reversíveis” e “investimentos em bens reversíveis” têm bases normativas distintas, possuem sentidos distintos e são empregadas em contextos também distintos;
- (v) o conjunto dos “investimentos vinculados a bens reversíveis” é mais amplo e contém o subconjunto dos “investimentos em bens reversíveis”. Por exemplo, são obviamente gastos que se inserem no subconjunto dos “investimentos em Bens Reversíveis” (e que, portanto, também se inserem no conjunto mais amplo

de “investimentos **vinculados a** Bens Reversíveis”) os gastos da Concessionária com as obras de duplicação (ampliação de capacidade) do Sistema Rodoviário. Porém, não se incluem no subconjunto dos “investimentos **em** Bens Reversíveis”, embora claramente se incluam no conjunto mais amplo dos “investimentos **vinculados a** Bens Reversíveis” os gastos da Concessionária no período pré-operacional com a proteção e desocupação da faixa de domínio do Sistema Rodoviário (atividades sem as quais as próprias obras de duplicação – investimentos em bens reversíveis – restariam prejudicadas ou mesmo inviabilizadas) ou com roçada.

queira o Sr. Perito confirmar que:

- 14.1. tanto no Contrato de Concessão, na subcláusula 32.7.1, quanto na Lei Federal nº 8.987/1995, no art. 36, se considera que são indenizáveis os investimentos “**vinculados a** bens reversíveis” e não somente os investimentos “**em** bens reversíveis”; e
- 14.2. o conjunto dos “investimentos **vinculados a** bens reversíveis” é mais amplo e contém o subconjunto dos “investimentos **em** bens reversíveis”.

**15. Considerando que:**

- (i) não se exige na Lei Federal nº 8.987/1995 que um concessionário assuma o formato de uma Sociedade de Propósito Específico - SPE. Uma mesma sociedade empresária pode, portanto, figurar como concessionário em diferentes contratos de concessão, o que, no entanto, torna mais difícil a tarefa de, na hipótese de extinção antecipada de uma concessão, especificar, para fins de cálculo da sua indenização, quais os investimentos daquela entidade (a) foram exclusivamente ligados ao contrato de concessão extinto e (b) ainda não foram amortizados. Por essa razão é que no art. 36 da Lei Federal nº 8.987/1995 se exige que somente os investimentos vinculados a bens reversíveis sejam indenizáveis; e
- (ii) no presente caso, porém, seguindo determinação expressa constante do item 15.3 do Edital de Licitação que, se não fosse atendida, inviabilizaria a assinatura do Contrato de Concessão, e conforme a própria definição



contratual do termo “Concessionária” (item (xi) da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão: “*Concessionária: SPE, conforme definido abaixo, a ser constituída de acordo com as leis da República Federativa do Brasil, **com a finalidade exclusiva de explorar a Concessão do Sistema Rodoviário***” – grifou-se) a Concessionária foi constituída como uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, cujo objeto social, definido conforme seu Estatuto Social (Doc. A.58) é, exclusivamente e sem possibilidade de alteração, a Concessão do Serviço Público de Recuperação, Operação, Manutenção, Conservação, Implantação de Melhorias e Ampliação de Capacidade do Sistema Rodoviário, composto pelos trechos da rodovia BR-153/TO/GO, nos termos do “Edital de Licitação nº 1/2014” e do respectivo “Contrato Concessão”, de modo que todos os gastos incorridos pela Concessionária tiveram como objetivo a preservação de seu direito de prestar o serviço público concedido para poder explorá-lo, juntamente com os bens que são a ele afetos;

16. Queira o Sr. Perito confirmar que os gastos incorridos pela Concessionária “com a finalidade exclusiva de explorar a Concessão do Sistema Rodoviário” configuram, portanto, gastos “vinculados a Bens Reversíveis”.

17. Queira o Sr. Perito confirmar que todos os gastos a seguir relacionados foram realizados pela Concessionária “*com a finalidade exclusiva de explorar a Concessão do Sistema Rodoviário*”.

17.1. Contrato de Execução de Obras Civis pelo regime *EPC, turnkey, lump sum*:

17.1.1. Mobilização: verba necessária para viabilizar a execução das obras definidas no Contrato de Concessão, que remunera, além da mobilização da mão de obra e de equipamentos de construção, a implantação de canteiros de obras administrativos e industriais. Este gasto correspondeu a 3,3% do valor global das obras;

17.1.2. Trabalhos Iniciais (obras de recuperação da rodovia com execução prevista para os primeiros 12 meses da Concessão – item 3.1 do PER): inclui os gastos necessários para melhorar os parâmetros de desempenho dos elementos do Sistema Rodoviário, contemplando intervenções no pavimento, na sinalização e em elementos de proteção e segurança, em obras de arte especiais (OAEs),



no sistema de drenagem e obras de arte correntes (OACs), no canteiro central e faixa de domínio etc.

17.1.3. Recuperação de OAE: obras de alargamento da ponte sobre o Rio das Almas, conforme estabelecido no PER;

17.1.4. Projetos: gastos correspondentes a projetos cuja apresentação em até 90 dias era uma obrigação do Contrato de Concessão, além de outros relativos às obras a serem executadas no âmbito do Contrato EPC para o atendimento ao PER;

17.1.5. Sistemas operacionais (item 3.4 do PER): obras iniciadas para a construção das praças de pedágio e do Centro de Controle Operacional - CCO.

## 17.2. Outros Ativos Intangíveis

17.2.1. Relatórios Iniciais: obrigação contratual prevista no item 4.1 do PER, que definia o prazo de 90 dias para que a Concessionária apresentasse 4 relatórios, sendo (i) Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia; (ii) Cadastro Inicial da Rodovia; (iii) Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais; e (iv) Relatório de Operações.

17.2.2. Sistema do CCO: aquisição de Sistema de Informações Geográficas (SIG) para a monitoração do Sistema Rodoviário (item 4.8 do PER);

17.2.3. Estudos, relatórios e licenças ambientais: gastos para a elaboração do Inventário Florestal e dos Planos Básicos Ambientais, além da obtenção da Licença de Instalação – LI dos primeiros 93 km das obras de duplicação, conforme o Termo Aditivo nº 1 do Contrato de Concessão, que passou para a Concessionária a responsabilidade de parte das obrigações do Poder Concedente relativas a temas ambientais;

17.2.4. Despesas incorridas para a apresentação de proposta na licitação da Concessão, anteriores à constituição da SPE: tais gastos definiram não só o lance para o leilão de Concessão, mas também o plano de negócios da Concessionária, os custos dos investimentos (CAPEX), as bases para a contratação das obras civis e dos fornecedores chave dos sistemas operacionais

e equipamentos da Concessão, bem como de seguros e garantias, além da estruturação da Concessionária em termos de recursos materiais e humanos, e respectivos custos (OPEX).

### 17.3. Outras Obras

17.3.1. Obra Emergencial (ponte sobre o Rio das Almas): intervenção necessária, prevista no item 3.1.3 do PER – Trabalhos Iniciais, em função da situação crítica em que se encontrava a referida ponte na Data da Assunção do Sistema Rodoviário, com grave comprometimento estrutural (trincas severas nas vigas longarinas), colocando em risco os Usuários da rodovia.

### 17.4. Equipamentos e Veículos previstos no PER / Outros Bens Imobilizados

17.4.1. Diferença entre valores de compra e venda de equipamentos para atender os prazos contratuais, considerando que a Concessionária comprou, logo no início da Concessão, praticamente a totalidade dos equipamentos estabelecidos no PER. O Poder Concedente, ao longo do processo de caducidade, manifestou de forma inequívoca sua intenção de não ficar com estes equipamentos, apesar de ser clara sua condição de investimentos vinculados a Bens Reversíveis não amortizados. Assim, não restou à Concessionária outra opção que não fosse a venda destes ativos, enquanto fatores como obsolescência e degradação com o passar do tempo ainda não tivessem comprometido seus valores residuais;

17.4.2. Desembolsos Finame / CDC - veículos: de forma análoga ao item anterior, os veículos que foram adquiridos através de financiamento foram devolvidos ao financiador sem que a Concessionária pudesse recuperar os valores desembolsados nesta modalidade de financiamento, acarretando um prejuízo na operação;

17.4.3. Desembolsos Leasing – veículos: Tal qual o item anterior, as prestações pagas ao banco nessa modalidade, não foram recuperadas pela Concessionária;

17.4.4. Provisão sucumbência Finame / CDC / leasing: face a inadimplências no pagamento nas parcelas destas modalidades de *funding*, os bancos credores moveram ações de busca e apreensão dos veículos adquiridos pela

Concessionária. Isto gerou um ônus adicional para a Concessionária relativo a verbas de sucumbência devidas aos advogados contratados pelos bancos.

17.4.5. Bens que permanecem no Ativo Intangível: restam alguns componentes do sistema de comunicação (basicamente torres e *shelters*), além de outros itens de menor valor de aquisição e já bastante depreciados contabilmente, que devem ser indenizados à Concessionária pelos valores investidos, conforme Contrato de Concessão.

#### 17.5. Gastos Operacionais (exceto pessoal)

17.5.1. Serviços de Terceiros para execução do Plano de Segurança Rodoviária: inicialmente, incluía todos os insumos necessários à realização dos serviços, mão de obra, equipamentos e materiais. Em uma 2ª etapa, os materiais passaram a ser fornecidos pela Concessionária.

17.5.2. Materiais: compreende os gastos com combustível dos veículos operacionais, inclusive dos coordenadores de tráfego que faziam o monitoramento das condições da rodovia, os materiais usados na recuperação e manutenção da rodovia e material de sinalização, entre outros, usados, principalmente, para a consecução do PSR.

17.5.3. Terceiros operacionais: empresas contratadas para dar suporte operacional à Concessionária no atendimento de exigências contratuais, como a elaboração de Termo de Arrolamento de Bens, pesquisa de campo relativo ao fluxo de veículos, ensaios de pavimento etc.;

17.5.4. Seguros: além de obrigação contratual, as apólices contratadas cumpriram sua função de, no período de suas vigências, assegurar e garantir o Poder Concedente contra sinistros que viessem a ocorrer dentro de seus respectivos escopos (seguro-garantia de execução do contrato, seguro de responsabilidade civil, seguro de risco operacional e patrimonial, e seguros de veículos operacionais). Este item inclui também uma provisão do valor de indenização dos acidentes ocorridos no período da Concessão que ficaram abaixo da franquia estabelecida nas apólices, correspondendo aos desembolsos prováveis às vítimas que entraram com ações na justiça.

17.5.5. Outros gastos operacionais: inclui os gastos com manutenção de veículos, fretes e carretos, locação de equipamentos etc., vinculados à prestação de serviços operacionais.

#### 17.6. Pessoal

17.6.1. Gastos realizados entre o início da SPE até março 2015: a estrutura de pessoal nos primeiros meses da Concessão foi concebida para atender às demandas decorrentes do cumprimento das obrigações contratuais;

17.6.2. Gastos realizados a partir de abril 2015 até agosto 2017 (caducidade): neste período, a Concessionária manteve uma equipe mínima, polivalente com vista à redução do efetivo, para atender as atividades do Plano de Segurança Rodoviária, além de outras relativas a obrigações contratuais, legais e de funcionamento da empresa.

#### 17.7. Gastos Administrativos

17.7.1. Serviços de terceiros: compreende serviços contratados com empresas de apoio às atividades administrativas, tais como sistemas de gestão administrativa, consultorias, assessoria jurídica, segurança, entre outros, todos necessários para que a SPE cumprisse com suas obrigações inerentes a toda empresa estabelecida no país;

17.7.2. Despesas administrativas: inclui os gastos com aluguel e condomínio, manutenção de imóveis, viagens, material de escritório etc., necessários ao bom funcionamento da empresa;

17.7.3. Verba de fiscalização: obrigação contratual, que remunera a ANTT pelos gastos incorridos para fiscalizar o desempenho da Concessionária no cumprimento das cláusulas do Contrato de Concessão.

#### 17.8. Outros Gastos

17.8.1. Reembolso da Estruturadora Brasileira de Projetos - EBP: condição

precedente para assinatura do contrato de concessão, a concessionária é obrigada a reembolsar os estudos (EVTEA) desenvolvidos por esta empresa e que serviram de base para o Edital de Licitação.

18. Queira o Sr. Perito estimar o montante de capital que seria devolvido à Concessionária caso o critério para indenização fosse apurar o valor da indenização a partir do valor que a ela caberia registrar no ativo intangível de suas demonstrações contábeis e não amortizado. Para tanto, pede-se ao Sr. Perito que:

18.1. considerando que, no parágrafo 27 do CPC 04 (R1), se estabelece que:

*“27. O custo de ativo intangível adquirido separadamente inclui:*

*(a) seu preço de compra, acrescido de impostos de importação e impostos não recuperáveis sobre a compra, depois de deduzidos os descontos comerciais e abatimentos;*

*(b) **qualquer custo diretamente atribuível à preparação do ativo para a finalidade proposta**” (grifou-se).*

confirme que os seguintes gastos realizados pela Concessionária deveriam ser considerados no seu ativo intangível:

18.1.1. Contrato EPC: R\$ 142.198.099,01;

18.1.2. Outros Ativos Intangíveis (vide item 15.2 anterior): R\$ 6.795.395,87;

18.1.3. Sistema de comunicação: R\$ 4.777.555,49;

18.1.4. Sistema de telefonia e radiocomunicação: R\$ 6.517,66;

18.1.5. Obra Emergencial (Ponte Rio das Almas): R\$ 4.060.000,00; \* e

18.1.6. Reembolso dos Estudos EBP: R\$ 4.272.721,06. \*\*

**Total Ativos Intangíveis: R\$ 162.110.289,20**

Notas explicativas:

\* Tal valor foi contabilizado como despesa por liberalidade da empresa, mas poderia ser considerado como ativo intangível de acordo com a cláusula 3.1.3 no escopo Trabalhos Iniciais, página 17 do Anexo 2 (PER) do contrato de concessão, que tem a seguinte redação:

“Eliminação de problemas emergenciais de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade das OAE's por meio de realização de serviços emergenciais de recuperação e proteção como injeção ou selagem de fissuras e substituição de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificadas”.

\*\* Tal valor foi contabilizado como despesa por liberalidade da empresa, mas poderia ser considerado como ativo, dado que é uma obrigação sem a qual não é possível assinar o Contrato de Concessão. Uma vez que este gasto tem característica semelhante a uma outorga, não é, portanto, despesa do mês em que ocorreu o desembolso, mas um ativo que deveria ser amortizada ao longo do período da Concessão.

Obs:

- (i) Valor do Ativo Imobilizado: R\$ 12.297,15
- (ii) Depreciação acumulada até 31/12/2020: R\$ 368.033,94

18.2. Queira o Sr. perito indicar a existência de outras despesas que poderiam ser classificadas como ativo intangível

18.3. Calcule (i) a diferença do valor absoluto (em reais) e (ii) a relação percentual entre o valor calculado no *caput* deste quesito e o valor total dos (a) aportes de capital próprio pela Concessionária e (b) aportes de capital de terceiros (empréstimos, financiamentos, mútuos, dívidas com fornecedores e acionistas etc.) realizados pela Concessionária, já líquido das Receitas Extraordinárias e financeiras (conforme já listado na resposta ao quesito 11) obtidas pela Concessionária.

19. No caso hipotético em que o critério adotado para o cálculo da indenização devida à

Concessionária fosse o do valor não amortizado do ativo intangível descrito no *caput* do quesito 18, conforme o item 18.1, e que o valor absoluto (em reais) calculado no item 18.2 seja negativo, queira o Sr. Perito confirmar que a Concessionária receberia menos capital do que o efetivamente aportado por ela na Concessão.

19.1. Nessa mesma hipótese, queira o Sr. Perito esclarecer: os gastos correspondentes a esse valor recebido a menos pela Concessionária teriam sido realizados em favor de que parte do Contrato (Concessionária ou União / Usuários)?

20. Queira o Sr. Perito confirmar, portanto, que, para que haja a devolução do capital investido pela Concessionária na Concessão, o critério de cálculo da indenização deve abranger todos os gastos realizados na fase pré-operacional, que perdurou até a extinção da Concessão, independentemente de sua classificação contábil como ativo ou despesa, e não o critério que considera apenas o saldo residual dos ativos com base em valores de balanço.

21. Considerando a situação em que um concessionário contratado pelo poder concedente subcontrate a implantação de uma determinada obra (por exemplo, a duplicação de um determinado trecho rodoviário), queira o Sr. Perito esclarecer sucintamente:

21.1. Como será o registro contábil dessa obra no balanço do concessionário? Dar-se-á pelo valor contratado?

21.2. É correto afirmar que esse valor registrado na contabilidade do concessionário como ativo intangível poderá incluir gastos relativos a atividades (por exemplo, roçada) que, se realizadas isoladamente, seriam classificadas contabilmente como despesas, mas que, uma vez contratadas juntamente com o escopo principal da obra, seriam ativadas?

21.3. Considerando o exemplo desenvolvido neste quesito, é correto o entendimento de que a forma de se contabilizarem determinados gastos (custos e despesas) não deveria ser o fator determinante para a sua inclusão ou não no conjunto de gastos a serem indenizados pelo poder concedente ao concessionário no caso de extinção antecipada da concessão, uma vez que despesas pré-operacionais de natureza idêntica (no exemplo deste quesito, os gastos com a

atividade de roçada) podem ser contabilizadas tanto como despesas como juntamente com o valor do ativo intangível?

**22. Queira o Sr. Perito esclarecer se:**

22.1. com base, por exemplo, no histórico de contratações do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, caso os serviços pré-operacionais realizados pela Concessionária (tais como roçada, operação “tapa buraco”, recomposição de taludes, obras emergenciais, desobstrução e limpeza a via em casos de acidente etc.) tivessem sido contratados pelo Poder Concedente por meio de um contrato administrativo regido pela Lei Federal nº 8.666/1993, qual valor deveria ser pago à contratada pelo Poder Concedente pela realização desses serviços?

22.2. na sua experiência em relação às contratações públicas no Brasil:

22.2.1. já observou algum caso em que os serviços pré-operacionais mencionados no item 22.1 deste quesito tenham sido prestados gratuitamente pela contratada da administração pública? Se sim, solicitamos por gentileza explicitar em que casos e sob a égide de qual legislação.

22.2.2. já pôde identificar na legislação ou em algum contrato administrativo (incluindo, mas não apenas, os contratos de concessão) dispositivo que imponha à contratada, como punição pelo descumprimento de obrigações contratuais, o não pagamento por serviços que ela tenha executado no âmbito da contratação?

22.3. especificamente em relação ao Contrato de Concessão, há algum dispositivo contratual ou legal que determine que, em caso de descumprimento de suas obrigações, a Concessionária preste serviços gratuitamente ou que não seja paga pelos gastos que realizou para viabilizar a prestação de serviços em favor dos Usuários e/ou do Poder Concedente?

22.3.1. Assumindo que a resposta ao item 22.3 deste quesito seja negativa, queira o Sr. Perito esclarecer se, em sua opinião, o não pagamento pelo Poder Concedente à Concessionária a título de indenização pelos gastos que ela



realizou para viabilizar a prestação de serviços em favor dos Usuários e/ou do próprio Poder Concedente geraria o enriquecimento sem causa do Poder Concedente às custas da Concessionária.

## II. DEMONSTRAÇÃO DA INEXISTÊNCIA DE FUNDAMENTOS E DA INADEQUAÇÃO TÉCNICA DA POSIÇÃO DEFENDIDA PELAS REQUERIDAS QUANTO AO CÁLCULO DA INDENIZAÇÃO DEVIDA À REQUERENTE

23. As REQUERIDAS, contrariando a orientação expressa da própria Procuradoria Federal da ANTT no Parecer nº 01705/2016/PF-ANTT/PGF/AGU (Doc.A.114), assumem que um investimento realizado pela Concessionária somente seria indenizável se fosse realizado “*segundo as prescrições contratuais de escopo e parâmetros técnicos e desempenho exigidos por esta Agência*” (grifou-se).

Tendo em vista que a orientação de não considerar os valores investidos pela Concessionária para efeito de indenização por sua insuficiência para atingir os parâmetros exigidos pela ANTT claramente resulta em enriquecimento sem causa do Poder Concedente em face da Concessionária, que efetivamente, investiu capital para a prestação do serviço por meio do Sistema Rodoviário, queira o Sr. Perito:

- 23.1. Apontar qual o dispositivo contratual ou legal que fundamenta a posição defendida pelas Requeridas, de que um investimento realizado pela Concessionária somente seria indenizável se fosse realizado “*segundo as prescrições contratuais de escopo e parâmetros técnicos e desempenho exigidos por esta Agência*”?

- 23.2. Esclarecer se, em uma concessão rodoviária regida pelas mesmas disposições contratuais e legais que se aplicam na Concessão em questão, na hipótese de determinação pelo poder concedente de um novo investimento na concessão, ou no caso de ser necessário realizar um investimento emergencial pelo concessionário para garantir a segurança dos usuários em função da ocorrência de desastre natural que tenha atingido o sistema rodoviário:

- 23.2.1. caberia ao concessionário destes exemplos ser compensado, por meio da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, pelos custos adicionais por ele incorridos para realizar esses novos investimentos (i.e., investimentos originalmente não previstos no contrato de

concessão)?

23.2.2. assumindo que seja afirmativa a resposta para o item 23.2.1 deste quesito, caso o contrato de concessão fosse extinto sem que os recursos aplicados pelo concessionário para arcar com novos investimentos fossem amortizados e antes de que, formalmente, esses novos investimentos pudessem ser formalmente incluídos no escopo do contrato de concessão por meio do respectivo termo aditivo contratual, caberia incluir o valor desses investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados no cálculo da indenização devida ao concessionário (mesmo que, formalmente, esses novos investimentos não estivessem incluídos no escopo da concessão)?

23.3. Considerando que:

- (i) conforme exposto no quesito 8, nos termos dos arts. 36, 37 e 38, § 5º, da Lei Federal nº 8.987/1995, **a regra para o cálculo da indenização devida à Concessionária pelos investimentos por ela realizados é a mesma, não importando se quem deu causa à extinção antecipada do contrato de concessão foi o poder concedente (hipótese de encampação) ou a concessionária (hipótese de caducidade)**, havendo diferença apenas no momento do pagamento dessa indenização pelo poder concedente à concessionária; e
- (ii) portanto, as condicionantes criadas pelas REQUERIDAS (mencionadas no *caput* deste quesito) para restringir o direito da REQUERENTE à indenização, se fossem aplicáveis aos casos de caducidade da Concessão, também deveriam ser aplicadas na hipótese de uma extinção antecipada da Concessão por encampação.

23.3.1. Queira o Sr. Perito confirmar que, em uma concessão rodoviária regida pelas mesmas disposições contratuais e legais que se aplicam na Concessão, na hipótese de uma concessionária perfeitamente adimplente em relação às suas obrigações contratuais - ou seja, que venha realizando investimentos nos Trabalhos Iniciais do PER e na duplicação do trecho concedido da rodovia - mas que não tenha concluído esses investimentos (de maneira que tais investimentos ainda não tenham resultado no atingimento dos parâmetros

técnicos e desempenho exigidos no PER), vir a ter o seu contrato de concessão extinto pelo poder concedente por encampação, essa concessionária não teria, segundo a tese das REQUERIDAS, direito a ser indenizada pelos investimentos que realizou.

23.3.2. Queira o Sr. Perito, adicionalmente, esclarecer se, no seu entendimento, a situação descrita no item 23.3.1:

23.3.2.1. deixa de promover de maneira adequada a segurança jurídica dos investidores privados em concessões, e deixa de contribuir para a atração do capital privado para a realização de novos investimentos nos setores de infraestrutura pública.

23.3.2.2. gera o enriquecimento sem causa do poder concedente.

24. Segundo a posição defendida pelas REQUERIDAS, o cálculo da indenização devida à REQUERENTE deveria se limitar apenas aos Bens da Concessão efetivamente revertidos ao patrimônio do Poder Concedente, após avaliação discricionária e *ex post* de cada bem, realizada pela ANTT.

O pressuposto adotado pelas REQUERIDAS para tentar sustentar tal posição, que, no entendimento da REQUERENTE, não encontra qualquer respaldo na lei ou no Contrato de Concessão, é de que o dever de indenizar surgiria em função da transferência de bens das concessionárias de serviços públicos ao Poder Concedente, e não em função da realização de investimentos pelas concessionárias vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados.

A REQUERENTE discorda da posição que as REQUERIDAS insistem em sustentar e, ao longo de suas manifestações nesta Arbitragem, defendeu que se aplique o disposto no Contrato de Concessão, para que a indenização que lhe é devida tenha como parâmetro os investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados que realizou. O fato de terem sido ou não revertidos ao patrimônio do Poder Concedente os bens corpóreos que resultaram da aplicação do capital da REQUERENTE na Concessão é irrelevante para fins de cálculo da sua indenização. A não reversão desses bens corpóreos simplesmente permite que a REQUERENTE possa alienar no mercado esses bens, devendo o produto de tal alienação ser descontado do valor a ser indenizado à REQUERENTE pela União

(tal como, aliás, proposto pela REQUERENTE nesta Arbitragem desde as suas Alegações Iniciais).

Diante do exposto e considerando sua resposta para o quesito 9.4, queira o Sr. Perito confirmar que, segundo a redação da subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão, o direito da Concessionária à indenização na hipótese de caducidade decorre da realização de investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados.

25. Ainda a respeito da condicionante mencionada no quesito 24, criada *ad hoc* pelas REQUERIDAS para limitar o direito à indenização da REQUERENTE, segundo a qual o cálculo da indenização devida à REQUERENTE deveria se limitar apenas aos Bens da Concessão efetivamente revertidos ao patrimônio do Poder Concedente a partir de avaliação discricionária e *ex post* realizada pela ANTT:

- (i) Considerando novamente a situação hipotética descrita no exemplo do quesito 23.3.1, em que, em uma concessão regida pelas mesmas regras legais e contratuais aplicáveis à Concessão, o concessionário tenha cumprido rigorosamente todas as suas obrigações contratuais, mas teve seu contrato de concessão extinto pelo poder concedente por encampação, imagine:
  - (a) que tal encampação tenha ocorrido antes que o capital aplicado pelo concessionário na concessão pudesse se converter em bens corpóreos, a serem revertidos ao poder concedente; ou
  - (b) que, ainda que a aplicação do capital do concessionário na concessão tenha se convertido em bens corpóreos, a ANTT tenha decidido que sua reversão ao patrimônio do poder concedente não seria conveniente.

25.1. Queira o Sr. Perito confirmar que tanto na hipótese do item (i)(a) como na hipótese do item (i)(b) acima a aplicação da condicionante criada pelas REQUERIDAS e mencionada no *caput* deste quesito inviabilizaria que o concessionário integralmente adimplente em relação às suas obrigações contratuais e que teve seu contrato de concessão terminado por encampação fosse indenizado pelos investimentos ainda não amortizados em bens reversíveis que realizou.

25.2. Queira o Sr. Perito esclarecer se, no seu entendimento:

25.2.1. a situação descrita no item 25.1 deste quesito configuraria o enriquecimento sem causa do poder concedente às custas do concessionário.

25.2.2. admitir a ocorrência da situação descrita no item (i)(b) simultaneamente à aplicação da condicionante que as REQUERIDAS pretendem sustentar, segundo a qual o cálculo da indenização devida à REQUERENTE deveria se limitar apenas aos Bens da Concessão efetivamente revertidos ao patrimônio do Poder Concedente:

25.2.2.1. gera o incentivo para a adoção de condutas oportunistas pelas entidades da Administração Pública, em prejuízo da proteção do direito das concessionárias a serem indenizadas pelos investimentos vinculados a bens reversíveis no caso de extinção antecipada dos respectivos contratos de concessão.

25.2.2.2. contribui para o aumento do nível de incerteza percebido por potenciais investidores privados em relação ao ambiente regulatório brasileiro, em especial, quanto à efetividade do direito das concessionárias de serviços públicos brasileiras a serem indenizadas, nos casos de extinção antecipada de seus contratos, pelos investimentos vinculados a bens reversíveis e ainda não amortizados que realizaram.

26. As REQUERIDAS procuram sustentar que não seriam indenizáveis os gastos e dívidas da REQUERENTE no âmbito do Contrato de EPC (Doc. A.56) com a Galvão Engenharia S.A. Supõem, nesse sentido, que o primeiro pagamento realizado pela REQUERENTE à Galvão Engenharia S.A. no âmbito do Contrato de EPC, no valor de cerca de R\$ 104,9 milhões, seria uma *“mera transferência bancária a título de adiantamento entre empresas do mesmo Grupo Econômico”* (§ 52 do Parecer Técnico nº 40/GEROR/SUINF/2016, de 23/12/2016, RDA-20 da Resposta da Requerida 1 e Doc. R2-25 da Resposta da Requerida 2) e que teria havido irregularidades na aprovação pela diretoria da REQUERENTE dos serviços executados pela Galvão Engenharia S.A. e refletidos nos Boletins de Medição nº 2 a 6 (que somam cerca de R\$ 37,2 milhões). Tais suposições das REQUERIDAS não subsistem à análise dos fatos.

Não há inconsistências ou irregularidades na relação entre a REQUERENTE e a Galvão Engenharia S.A. firmada através do Contrato de EPC. Trata-se de relação contratual que seguiu parâmetros e práticas de mercado e na qual os gastos incorridos e dívidas contraídas pela REQUERENTE estão devidamente documentados através dos Boletins de Medição nº 1 a 6 e, principalmente, por meio das demonstrações contábeis devidamente auditadas da REQUERENTE.

Acerca do Contrato de EPC celebrado entre a REQUERENTE e a Galvão Engenharia S.A., queira o Sr. Perito esclarecer se:

- 26.1. o Contrato de Concessão (em especial, na sua subcláusula 26.5) estabelece qualquer vedação à celebração de contrato de EPC entre a Concessionária e Partes Relacionadas.
- 26.2. há nos autos desta Arbitragem qualquer documento que demonstre que, logo após ter conhecimento da celebração do Contrato de EPC pela REQUERENTE com a Galvão Engenharia S.A. (sua Parte Relacionada) e antes do início do processo de caducidade, a ANTT manifestou qualquer discordância ou ressalva em relação a tal contrato.
- 26.3. a estipulação de um primeiro pagamento voltado a viabilizar a mobilização da contratada em contratos de EPC é prática absolutamente usual em contratos dessa natureza.
- 26.4. o pagamento de R\$ 104,9 milhões pela REQUERENTE à Galvão Engenharia S.A. resultou do cumprimento de obrigação contratual expressa e específica, estabelecida na Cláusula 19.1.1 do Contrato de EPC, Contrato este celebrado entre a REQUERENTE e a Galvão Engenharia S.A.
- 26.5. por meio do Relatório de acompanhamento do PIL de abril de 2015 da própria GEFOR da ANTT (Doc. A.57), a REQUERIDA 1 reportava à REQUERIDA 2 a execução de atividades previstas no PER pela REQUERENTE (através do Contrato de EPC celebrado com a Galvão Engenharia S.A.).
- 26.6. o valor do pagamento definido no Contrato de EPC na Cláusula 19.1.1 para viabilizar de mobilização da contratada (que incluía os gastos com a instalação de

canteiro), correspondente a cerca de 3,3% do valor total do Contrato de EPC (R\$ 3,165 bilhões) é compatível com:

- 26.6.1. parâmetros de mercado para obras de porte equivalente.
- 26.6.2. os valores admitidos como razoáveis pelo Tribunal de Contas da União - TCU nos Acórdãos 883/2011-Plenário e 2524/2008-Plenário, tendo por base norma do DNIT (Instrução de Serviço n.º 1/2004) que prevê um limite de 6% do custo direto da proposta (custeio e acampamento) e 2,66% do mesmo custo para cobrir despesas apenas com mobilização e desmobilização de equipamentos.
- 26.6.3. as particularidades e a complexidade da logística envolvidas na realização das obras rodoviárias assumidas à época da concessão pela REQUERENTE – a rigor, as condições logísticas para a execução do objeto do Contrato de EPC eram extremamente desafiadoras em função, principalmente, da ausência de atividades comerciais para construção (por exemplo, pedreiras, usinas de asfalto e concreto) na região capazes de fornecer os volumes necessários dos insumos empregados em uma obra desse porte, mas também devido à ausência de infraestrutura básica de apoio à execução das obras na região (por exemplo, ausência de rede de energia elétrica).
- 26.7. o valor total do Contrato de EPC (R\$ 3,165 bilhões) celebrado entre REQUERENTE e Galvão Engenharia S.A. é menor do que o valor previsto nos estudos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental - EVTEA utilizados pela ANTT para a definição da Tarifa Básica de Pedágio Teto (item 1.3 do Edital de Licitação) da Licitação (Doc. A.79).
- 26.8. nos termos do art. 9º do Estatuto Social à época em vigor da REQUERENTE (Doc. A.58) as assinaturas do Diretor Presidente e do Diretor de Operações da REQUERENTE no Boletim de Medição nº 1 (Doc. A.63) eram suficientes para autorizar o pagamento pela REQUERENTE à Galvão Engenharia S.A. da verba de mobilização prevista na Cláusula 19.1.1 do Contrato de EPC, assim como a assinatura de tais Diretores da REQUERENTE nos Boletins de Medição nº 2 a 6 (Doc. A.63) também era suficiente para reconhecer os serviços executados pela Galvão Engenharia S.A. (e não pagos pela REQUERENTE) que somavam cerca de



R\$ 37,2 milhões.

### III. DEFINIÇÃO DOS CRITÉRIOS PARA A LIQUIDAÇÃO DOS VALORES DEVIDOS À REQUERENTE A TÍTULO DE INDENIZAÇÃO

27. Considerando (i) que deve ser indenizado à Concessionária aquilo que efetivamente foi aplicado na Concessão pelo investidor, (ii) que não houve fluxo de receitas para lhe devolver o capital investido, (iii) que a linguagem precisa da subcláusula 32.7.1 do Contrato de Concessão, que trata deste tema, é a indenização pelo “*valor dos investimentos vinculados a Bens Reversíveis ainda não amortizados*”, queira o Sr. Perito proceder aos seguintes cálculos e informações:

27.1. Com base nas Demonstrações Financeiras Auditadas da Concessionária no final de 2017, considerando o período até 15 de agosto de 2017, confirmar que o valor total dos recursos destinados à Concessionária é composto de um aporte de R\$ 155 milhões, Capital Social integralizado em moeda corrente, realizado em 05/08/2014, e depósitos efetuados a partir de 22/07/2015 pela sua controladora, Galpar S/A, através de um contrato de conta-corrente firmado entre as empresas, cujo saldo em 15/08/2017 era de R\$ 21.015.167,78. Importante ressaltar que houve movimentações nesta conta após a data da caducidade do contrato, para cobrir gastos contraídos antes da data da caducidade.

27.2. Confirmar que existe um descasamento temporal entre as saídas de caixa (suportadas por aportes de capital) e o recebimento (entradas de caixa) para amortizar este capital. Confirmar ainda que, do ponto de vista da lógica econômico-financeira da modelagem da Concessão, deve existir uma equivalência entre o valor presente das saídas de caixa (aportes) e o valor presente das entradas de caixa (recebimentos), e que, para alcançar esta equivalência, é necessária a utilização da TIR de projeto, para trazer os dois valores para uma mesma data, considerando a necessidade de remuneração desse capital.

27.3. Confirmar que a Taxa Interna de Retorno da Concessão, com base no estudo de viabilidade da ANTT que deu base ao Edital de Licitação é de 7,20% ao ano, em termos reais (Doc. A.79).

27.4. Confirmar que o critério para correção monetária do Contrato de Concessão



é o IPCA e que, portanto, é critério natural para correção monetária dos valores aqui tratados, com exceção daqueles valores vinculados a contratos que tenham os próprios indicadores de atualização, como os contratos de dívidas, por exemplo.

- 27.5. Calcular o **percentual** de atualização dos aportes de capital para a data base de cálculo adotada na presente perícia, considerando a remuneração do capital pela TIR do Projeto, com a adição da correção monetária dos valores para essa mesma data base pelo IPCA.
- 27.6. Calcular o **valor total** dos aportes de capital da Concessão, atualizado para a data base do laudo pericial, com base no percentual calculado no quesito 27.5.
28. Considerando que, além do capital diretamente aportado na Concessão, o encerramento das atividades da SPE naturalmente demandou a liquidação dos passivos de balanço, queira o Sr. Perito proceder aos seguintes cálculos e informações, com base no demonstrativo auditado de dezembro de 2017, considerando o período até 15 de agosto de 2017:
- 28.1. passivos referentes a fornecedores a pagar;
  - 28.2. passivos referentes a obrigações trabalhistas;
  - 28.3. passivos referentes a obrigações tributárias;
  - 28.4. passivos referentes a outras contas a pagar;
  - 28.5. Verbas de fiscalização; e
  - 28.6. Saldo de caixa.
29. Considerando as apurações realizadas nos quesitos 11, 27 e 28, queira o Sr. Perito concluir qual deveria ser o valor líquido da indenização, considerando (i) a devolução do capital investido pela Concessionária, corrigido e remunerado, (ii) a liquidação dos passivos da Concessão para seu encerramento (incluindo fornecedores, passivos trabalhistas, passivos tributários, créditos de terceiros e verbas de fiscalização).

30. Considerando que o valor calculado no quesito 29 deve ser líquido, queira o Sr. Perito calcular o valor bruto a ser indenizado à Concessionária para que, após descontados os tributos sobre receita (PIS/ Cofins e ISS) e os tributos sobre a renda (IRPJ e CSLL), reste em posse da Concessionária exatamente o valor original que aportou na concessão (corrigido e remunerado), assim como os valores que foram despendidos para encerramento da Concessão.
31. A fim de esclarecer o momento a partir do qual deve ser corrigido o valor das multas (a) previstas na tabela constante do § 198 do Relatório Final da Comissão Processante no Processo de Caducidade (Doc. A.4) e (b) referenciadas no Parecer da GO Associados que acompanhou as Alegações Iniciais da REQUERENTE (Doc. A.7, item 5.2.1), queira o Sr. Perito confirmar que:
- 31.1. a REQUERENTE, em conformidade com os regulamentos da própria ANTT:
- 31.1.1. enviou à ANTT, em 26/01/2016, o Ofício PTC 001/2016 (Doc. A.108), solicitando a conversão das multas por inadimplências contratuais verificadas no 12º mês da Concessão (ainda não cobradas) em obras, por meio da celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC para conversão do valor das multas em obras (“TAC Multas”).
- 31.1.2. enviou à ANTT, em 26/01/2016, o Ofício PTC 002/2016 (Doc. A.106), solicitando o parcelamento das multas referentes aos descumprimentos contratuais do 6º e 9º mês da Concessão.
- 31.1.3. enviou à ANTT, em 29/06/2016, o Ofício PTC 009/2016 (Doc. A.109), reiterando, diante do silêncio da Agência, a solicitação da conversão das multas do 12º mês (ainda não cobradas) em obras, por meio da celebração de TAC Multas, e incluindo as multas do 6º e 9º mês nesse mesmo pedido.
- 31.1.4. sem prejuízo dos pedidos anteriores para a celebração de TAC Multas, enviou à ANTT, em 01/08/2016, ofícios (Doc. A.110) registrando a sua disposição em não apresentar recursos contra a aplicação das multas, a fim de obter desconto de 30% (trinta por cento) sobre o valor de tais multas.
- 31.2. a REQUERIDA 1 enviou à Concessionária, em 5/10/2016, correspondência eletrônica registrada pela ANTT, mais especificamente pelo Núcleo de Cobrança –

Parcelamento da GEAUT – Gerência de Processamento de autos de Infração e apoio à Jari, da Superintendência de Fiscalização – SUFIS (Doc. A.111), solicitando o saneamento de um erro formal do pedido de parcelamento das multas formulado através do Ofício nº PTC 002/2016, demonstrando que havia sido aberto processo administrativo em que tal pedido de parcelamento estava sendo analisado.

31.3. a REQUERENTE, tempestivamente, em 17/10/2016, enviou ofício ao Núcleo de Cobrança – Parcelamento da GEAT/SUFIS corrigindo o erro formal apontado (ausência de uma 2ª assinatura) (Doc. A.112), a fim de que pudesse ser dada continuidade ao processo administrativo.

31.4. somente em 19/12/2016, a REQUERIDA 1 enviou à Concessionária ofícios (Doc. A.113) comunicando a cobrança de multas relativas a inadimplências do 12º mês da Concessão, com a aplicação dos 30% (trinta por cento) de desconto.

31.5. em 17/01/2017, por meio do Ofício PTC 002/2017 (Doc. A.107), a REQUERENTE solicita o parcelamento das multas referentes aos descumprimentos contratuais do 12º mês da Concessão.

32. Com base na análise da documentação apresentada pelas partes nesta Arbitragem e no histórico apresentado no quesito 31, queira o Sr. Perito confirmar, em relação às multas mencionadas no *caput* do quesito 31, que a REQUERENTE solicitou o parcelamento dos valores das multas e a celebração de Termo de Ajustamento de Conduta - TAC para conversão do valor das multas em obras, mas não obteve decisão final da ANTT em relação a esses pedidos.

33. Assumindo que a resposta ao quesito 32 seja afirmativa, queira o Sr. Perito confirmar que deve ser afastada a tese da ANTT quanto ao cálculo do valor das multas mencionadas no *caput* do quesito 31 devido pela REQUERENTE (Doc. RDA. 29), uma vez que:

33.1.1. não tendo a agência se pronunciado oficialmente sobre os pedidos de parcelamento ou mesmo sobre a celebração do TAC Multas, nem mesmo para indeferi-los, há que se reconhecer que ainda estavam em discussão as formas de pagamento, além da possibilidade de celebração de TAC Multas quanto aos valores em comento, de maneira que não restou configurada, portanto, qualquer inadimplência da REQUERENTE no pagamento das multas aplicadas

até a data da caducidade, sendo descabido agravar os valores de tais multas com encargos de mora – mesmo porque nunca houve, por parte da ANTT, até a caducidade, cobrança de multas sobre atrasos adicionais verificados em determinadas obrigações; e

33.1.2. segundo (i) a subcláusula 18.3.1 do Contrato de Concessão, “*A Tarifa de Pedágio terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio*”; (ii) a Cláusula 20 do contrato, que trata das penalidades, preconiza que o valor das multas será em quantidades de URTs; e (iii) o item (xlviii) da subcláusula 1.1.1. define a URT como uma “*unidade de referência correspondente a 1.000 vezes o valor médio da Tarifa de Pedágio*”, de maneira que a correção do montante dessas multas apenas se daria a partir da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio. Como nunca houve a cobrança de Tarifa de Pedágio, também não poderia ter havido a correção.

33.1.3. a correção do valor devido pela REQUERENTE deve ser corrigido conforme proposto no Parecer da GO Associados que acompanhou as Alegações Iniciais da REQUERENTE (Doc. A.7, item 5.2.1).

34. Em relação aos valores devidos pela REQUERENTE à REQUERIDA 1 a título de verba de fiscalização:

34.1. Queira o Sr. Perito confirmar que, nos termos da subcláusula 15.9.1 do Contrato de Concessão, o pagamento da verba de fiscalização tem início no primeiro mês após a Data da Assunção – ou seja, no primeiro mês após 31/10/2014 –, de modo que houve por parte da ANTT uma cobrança indevida de 21 dias do mês de outubro/2014, que deverá ser estornada do valor cobrado da REQUERENTE.

34.2. Queira o Sr. Perito confirmar, com base na última cobrança da verba de fiscalização enviada à Concessionária pela ANTT (Doc. A.116), que o valor da respectiva Guia de Recolhimento da União - GRU é a soma das parcelas mensais da verba de fiscalização anual não pagas, considerando seus valores históricos – i.e., não foram acrescidos encargos de mora ou correção das parcelas não pagas até a data desta última cobrança (de 07/03/2017).

34.3. Queira o Sr. Perito confirmar que está correto o cálculo constante do Parecer

da GO Associados, que acompanhou as Alegações Iniciais da REQUERENTE (Doc. A.7), quanto ao valor devido a título de verbas de fiscalização não pagas pela REQUERENTE à REQUERIDA 1, inclusive quanto ao critério utilizado para a correção de tal valor.

34.4. Considerando que:

- (i) os gastos com o pagamento de verba de fiscalização enquadram-se nos gastos realizados pela Concessionária *“com a finalidade exclusiva de explorar a Concessão do Sistema Rodoviário”*; e
- (ii) a Concessionária jamais cobrou Tarifa de Pedágio dos Usuários e, portanto, tais gastos não foram cobertos por receitas tarifárias, razão pela qual se caracterizam como investimentos vinculados a Bens Reversíveis não amortizados para fins de indenização da REQUERENTE;

Queira o Sr. Perito:

34.4.1. confirmar que os valores referentes a verbas de fiscalização já pagos ou que ainda serão pagos pela REQUERENTE à REQUERIDA 1 devem ser incluídos no valor da indenização devida à REQUERENTE, conforme previsto no Parecer da GO Associados que acompanhou as Alegações Iniciais da REQUERENTE (Doc. A.7).

34.4.2. confirmar que a não inclusão do valor referente a verbas de fiscalização na indenização devida à REQUERENTE ocasionaria o enriquecimento sem causa da REQUERIDA 1, tendo em vista que (a) a Concessionária não pôde cobrar a Tarifa de Pedágio dos Usuários, que lhe permitiria auferir receitas para arcar com esse gasto por ela realizado em favor da ANTT e que (b) a ANTT receberia integralmente o valor devido a título de verba de fiscalização, ainda que o escopo da fiscalização efetivamente executado pela agência tenha se reduzido significativamente a partir de abril de 2015, momento em que passou a ser executado o Plano de Segurança Rodoviário – PSR.

#### **IV. CARACTERIZAÇÃO DE FATOS E CONCEITOS NECESSÁRIOS PARA A DEMONSTRAÇÃO DA INEXISTÊNCIA DE QUALQUER DANO CAUSADO PELA REQUERENTE À REQUERIDA 2 (UNIÃO)**

35. Considerando que:

- (i) o artigo 38, §5º, da Lei Federal nº 8.987/95 estabelece que, da indenização devida ao particular pelos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados, em casos de declaração da caducidade da concessão, serão descontados os **danos causados pela Concessionária**:

“Art. 38 (...)

§ 5º A indenização de que trata o parágrafo anterior, será devida na forma do art. 36 desta Lei e do contrato, **descontado o valor** das multas contratuais e dos **danos causados pela concessionária**” (grifou-se).

- (ii) no mesmo sentido, o Contrato de Concessão estabelece na subcláusula 32.7 que:

“32.7. Indenização

(...)

32.7.2. Do montante previsto na subcláusula anterior serão **descontados**:

- (i) **os prejuízos causados pela Concessionária** à União e à sociedade; (...)” (grifou-se).

Queira o Sr. Perito esclarecer se, do ponto de vista técnico, com base nos dispositivos legais e contratuais acima citados, é correto entender que não são quaisquer danos ou prejuízos que poderão ser descontados da indenização devida à Concessionária em caso de declaração da caducidade da Concessão, mas apenas aqueles que a Concessionária tiver causado.

36. Alega a Requerida 2 (União), em sua Reconvensão, que o descumprimento pela Concessionária de suas obrigações teria causado a deterioração do pavimento e da

sinalização do Sistema Rodoviário. Em outras palavras, a inação da Concessionária teria, por omissão, causado a deterioração do pavimento e da sinalização do Sistema Rodoviário. Quanto a essa alegação, queira o Sr. Perito esclarecer:

- 36.1. se é correto o entendimento de que o desgaste do pavimento e da sinalização de uma rodovia é fenômeno que ocorre naturalmente com a passagem do tempo, em função da utilização da rodovia pelos usuários e/ou da ação de fenômenos climáticos.
- 36.2. se é correto afirmar que a atuação da Concessionária por meio da execução de atividades previstas no escopo da Concessão, embora em parâmetros de desempenho inferiores aos exigidos pelo PER, e, em especial, a execução do Plano de Segurança Rodoviária - PSR, contribuiu para evitar que fosse agravado o processo de deterioração do pavimento e da sinalização do Sistema Rodoviário causado pelos usuários e/ou por fatores climáticos, processo esse que ocorre naturalmente com a passagem do tempo.
- 36.3. se é correto o entendimento de que a não atuação da Concessionária conforme os parâmetros do PER simplesmente fez com que não se interrompesse completamente a marcha do processo de deterioração do pavimento e da sinalização do Sistema Rodoviário causado pelos usuários e/ou por fatores climáticos, processo esse que ocorre naturalmente com a passagem do tempo.
- 36.4. se, portanto, é correto o entendimento de que a não execução do objeto contratual pela Concessionária não pode ser apontada como causa da deterioração.
- 36.5. se há nos autos dessa arbitragem qualquer documento que possa ser invocado pelas REQUERIDAS para comprovar um dano causado pela Requerente ao pavimento ou à sinalização do Sistema Rodoviário – por exemplo, um erro de projeto ou de execução de uma obra ou serviço.
- 36.6. se é correto o entendimento de que, se a Concessionária tivesse realizado as intervenções de engenharia necessárias para interromper completamente a marcha do processo de deterioração do pavimento e da sinalização do Sistema Rodoviário causado pelos usuários e/ou por fatores climáticos, processo esse que ocorre naturalmente com a passagem do tempo, os gastos realizados nessas intervenções



estariam sendo cobrados pela REQUERENTE, no conjunto de investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados que lhe devem ser indenizados.

36.6.1. Assumindo que é afirmativa a resposta para o quesito 36.6, queira o Sr. Perito esclarecer:

36.6.1.1. qual o suposto dano que teria sido causado pela REQUERENTE à REQUERIDA 2, já que, fatalmente, **os valores que pretende cobrar da REQUERENTE seriam despendidos pela REQUERIDA 2 de qualquer maneira**, seja na forma de indenização à REQUERENTE pelos investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados realizados durante a Concessão ou por custos diretos incorridos pelo Poder Concedente após a retomada do Sistema Rodoviário.

36.6.1.2. se é correto o entendimento de que os gastos com a operação, recuperação e manutenção do Sistema Rodoviário incorridos pelo Poder Concedente após a caducidade nada mais são que uma consequência inevitável da decisão discricionária do próprio Poder Concedente de extinguir o Contrato de Concessão e retomar a gestão desse ativo, não podendo tais gastos ser considerados prejuízos causados pela Concessionária ao Poder Concedente.

**V. DEMONSTRAÇÃO DA INADEQUAÇÃO TÉCNICA DA POSIÇÃO DEFENDIDA PELA REQUERIDA 2 (UNIÃO) QUANTO AO CÁLCULO DE INDENIZAÇÃO QUE SUPOSTAMENTE LHE SERIA DEVIDA PELA REQUERENTE**

37. Queira o Sr. Perito confirmar que um segmento de comportamento homogêneo da rodovia pressupõe a homogeneidade nos parâmetros em avaliação (no caso, índices defletoométricos).

38. Queira o Sr. Perito confirmar que a execução de intervenções localizadas no pavimento, de caráter emergencial, altera a condição funcional e estrutural do pavimento de forma localizada.

39. Queira o Sr. Perito confirmar que, havendo alteração nas condições funcionais e estruturais do pavimento de forma localizada, seria afetada a homogeneidade do



segmento de comportamento funcional e estrutural homogêneo.

40. Queira o Sr. Perito confirmar que restaria caracterizado um segmento heterogêneo caso fossem agrupados setores da rodovia com parâmetros diferentes em um mesmo segmento.
41. Queira o Sr. Perito esclarecer se é correto afirmar que o agrupamento de parâmetros diferentes em um mesmo segmento (fazendo com que esse segmento se caracterize como um segmento heterogêneo) eleva o Desvio Padrão de valores deste parâmetro no tratamento estatístico de dados.
42. Queira o Sr. Perito esclarecer se:
- 42.1. é correto afirmar que a Deflexão Caraterística utilizada no método de dimensionamento DNER PRO11/79 é obtida pela expressão:

$$D_c = D_{\text{Média}} + D_v$$

Onde:

$D_c$  = Deflexão Caraterística;

$D_{\text{Média}}$  = Média Aritmética;

$D_v$  = Desvio Padrão

- 42.2. é correto afirmar, portanto, que o aumento do Desvio Padrão eleva a Deflexão Caraterística de um segmento.
43. Queira o Sr. Perito esclarecer se é correto afirmar que a Deflexão Característica =  $D_c$ , mencionada no quesito 42.1, está diretamente relacionada com a espessura de reforço necessária a um pavimento de acordo com a expressão:

$$h = K \cdot \log \frac{D_p}{D_{adm}}$$

Onde:

$h$  = espessura de reforço do pavimento em cm;

$K$  = fator de redução de deflexão próprio do material usado no reforço;

$D_p$  = Deflexão de Projeto ou Característica determinada para o subtrecho homogêneo objeto do dimensionamento em mm/100;

$D_{adm}$  = Deflexão Admissível após a execução do reforço em mm/100.

44. Queira o Sr. Perito esclarecer se é correto afirmar que quanto maior a Deflexão Característica de um segmento, maior é a necessidade de reforço estrutural e, conseqüentemente, maior a espessura de camada asfáltica necessária à reabilitação deste segmento.

44.1. Nesse sentido, é correto afirmar que um segmento de comportamento estrutural heterogêneo implica Deflexão Característica mais elevada e, conseqüentemente, maior necessidade de camada asfáltica para a reabilitação do pavimento?

45. Queira o Sr. Perito esclarecer se, ao tratar segmentos de comportamento heterogêneos em 2017, a União estaria majorando as reais necessidades estruturais do pavimento.

46. Queira o Sr. Perito esclarecer se, de acordo com os dados funcionais e estruturais levantados em 2017 pela União, existem segmentos que apresentaram parâmetros de melhor qualidade de irregularidade IRI e deflexão reversível máxima em relação aos dados de 2014.

46.1. Queira o Sr. Perito, adicionalmente, esclarecer se esta melhoria de parâmetros de alguns segmentos comprova que foram realizadas intervenções no pavimento pela Concessionária.

47. Queira o Sr. Perito esclarecer se é correto afirmar que caso seja aplicada uma mesma metodologia de projeto de restauração nos dois horizontes temporais – i.e., de 2014, quando da assunção da rodovia, e em 2017, na extinção do Contrato de Concessão –

para um mesmo nível de serviço equivalente ao estabelecido para o primeiro ano de Concessão na entrega dos Trabalhos Iniciais, a diferença de custo entre as duas intervenções traduziria a perda ou ganho de qualidade do pavimento proporcionado pelas intervenções da Concessionária.

\* \* \*

## **VI. CONCLUSÃO E PEDIDO**

Sendo esses os seus quesitos, pede a REQUERENTE que eles sejam admitidos por esse d. Painel Arbitral em sua integralidade e se coloca à disposição para prestar quaisquer esclarecimentos eventualmente necessários.

Atenciosamente,

**ARTHUR LIMA GUEDES**  
OAB/DF 18.073

**MAURÍCIO PORTUGAL RIBEIRO**  
OAB/RJ 177.738

**ANTONIO HENRIQUE M. COUTINHO**  
OAB/DF 34.308

**MARINA NOVETTI VELLOSO**  
OAB/DF 54.705

**ANDRE MARTINS BOGOSSIAN**  
OAB/RJ 167.898