

AO TRIBUNAL ARBITRAL

Ref. 24595/PFF

CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A.

– **CONCEBRA**, já qualificada neste procedimento, vem, respeitosamente, à presença desse Tribunal Arbitral, em atenção à Ordem Processual nº 05, impugnar o pedido de revogação parcial da Ordem Processual nº 03 formulado pela ANTT em sua manifestação de 13/07/2020, bem como os novos documentos por ela juntados ao procedimento arbitral (R-36 ao R-51), nos termos a seguir aduzidos.

1. SÚMULA DAS ALEGAÇÕES DA ANTT

1. Aproveitando-se de forma indevida da oportunidade que lhe foi conferida pela Ordem Processual nº 04 para manifestação específica sobre o Pedido de Reconsideração apresentado pela Requerente, a Requerida formulou requerimento de reforma parcial da Ordem Processual nº 03 para que "sejam restabelecidas todas obrigações contratuais".

2. Buscando fragilizar a fumaça do direito já reconhecida pelo Tribunal Arbitral na bem fundamentada Ordem Processual nº 03, a Requerida traz novas alegações sobre as premissas da licitação e da composição do cálculo da Tarifa Básica de Pedágio, bem como sobre a alocação de risco contratual, projeções de receitas e de despesas da Requerente e supostas origens das dificuldades financeiras enfrentadas pela Concessionária. Labora, assim, em inocultável adiantamento da discussão sobre o mérito da demanda, exorbitando o juízo de cognição sumária próprio desta fase processual.

3. Sustenta a Agência, em síntese, que inexistente qualquer dispositivo no contrato ou no edital de licitação que corrobore as premissas assumidas pela Requerente, aduzindo que o modelo de riscos envolvidos na concessão da 3ª Etapa aboliu a necessidade de apresentação de Plano de Negócios, o que torna tal documento facilmente manipulável, não vinculando o Poder Concedente ou o

Tribunal Arbitral, além de, supostamente, retirar a credibilidade das projeções de receitas e despesas apresentadas pela Requerente.

4. Em seguida, tece considerações sobre as premissas do EVTEA e sobre o cálculo da Tarifa “*não alavancada*”, afirmando que as condições de financiamento do BNDES não foram levadas em consideração para o cálculo da taxa de desconto e, por consequência, da TBP utilizada para aferir a viabilidade do projeto, argumentando que, como o risco pelo financiamento teria sido alocado contratualmente à Concessionária, o fluxo de caixa alavancado (ou fluxo de caixa do acionista), o qual contempla os financiamentos, não serviria como parâmetro para o contrato de concessão, não podendo assim ser utilizado para fins de reequilíbrio contratual ou para qualquer outra finalidade.

5. Assevera que a deterioração do fluxo de caixa da Concessionária e as dificuldades financeiras enfrentadas “*não se devem às premissas de financiamento para a licitação, e sim às suas próprias projeções que se revelaram descasadas da realidade e a orientaram no oferecimento de lance agressivo no leilão*”, além da suposição de haver a Requerente negligenciado a alocação de riscos contratual.

6. Para tentar corroborar suas alegações, colaciona declaração do BNDES (R - 39) produzida específica e convenientemente para instruir a sua manifestação ora contraditada, na qual o Banco Público afirma que não concede “*financiamento a Concessionárias de Serviço Público pelo simples fato de terem vencido a licitação e celebrado contrato de Concessão com o Poder Público*” e aponta “*as dificuldades de estruturação econômica do projeto, quando o então licitante apresenta lance agressivo no leilão*”.

7. Na sequência, a Agência passa a discorrer sobre o valor concreto da redução tarifária em decorrência da aplicação do desconto de reequilíbrio ou Fator D, afirmando que a perda corresponde somente a 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) do valor não executado até o final do 5º ano e que, ao suspender as obrigações de investimento da Concessionária, o Tribunal teria conferido “*benefício extraordinário à Concessionária, premiando-a por uma má gestão de riscos e pela apresentação de lance agressivo no leilão, em detrimento do usuário e dos demais licitantes*”.

8. Alega, ademais, que a Requerente teria conseguido parte do financiamento, que não se traduziu em execução contratual, o que inclusive teria sido questionado pelo TCU – Tribunal de Contas da União.

9. De outra banda, afirma que houve contraditório prévio à Deliberação nº 964/2019 – a qual, no âmbito da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, determinou a redução da tarifa de pedágio –, o que teria sido observado por meio do Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (R-45), expedido no bojo do processo revisional nº 50500.015938/2019-80, do qual não faria parte o parecer citado pela Requerente.

10. Após abordar esses pontos que extrapolaram os limites objetivos concedidos pelo Tribunal Arbitral na intimação que lhe foi dirigida pela Ordem Processual nº 04, a Requerida passa a discorrer sobre a situação financeira da Concessionária, sustentando que as alegações de que a redução da tarifa de pedágio "*tornará a operação da Concessão deficitária de imediato, levando-a ao inevitável estado de insolvência em pouquíssimos meses*" não corresponderia à realidade dos fatos.

11. Sobre esse tópico, afirma inexistir nexo causal "*entre a redução da tarifa e eventuais dificuldades financeiras pelas quais a Concessionária possa vir a passar*", invocando como causa da atual situação financeira "*as decisões de gestão tomadas pela Requerente, notadamente o deságio agressivo quando da licitação*".

12. Acrescenta que "*o quadro financeiro atual da concessão, mormente a relação entre receitas e despesas, é compatível com o estágio de maturação do projeto*", que "*houve um benefício decorrente da renegociação com o BNDES que constará somente dos próximos demonstrativos contábeis da Requerente*" e que "*as projeções de tráfego são melhores do que apresentadas pela Requerente*".

13. Retornando à questão do financiamento, aduz que "*o próprio BNDES esclareceu que as condições de financiamento presentes na Carta de Apoio dos Bancos Públicos foram sim oferecidas à Requerente*" e que "*a não contratação do empréstimo de longo prazo se deve exclusivamente a fatos imputáveis à própria Requerente, seus sócios e empresas do mesmo grupo econômico*", conforme consta da mencionada declaração prestada pelo Banco (R-39), suscitando que a Concessionária sequer teria cogitado da possibilidade de aportar capital próprio, trabalhando "*num cenário no qual o financiamento adviria exclusivamente dos Bancos Públicos, o que revela um gerenciamento de riscos bastante falho*".

14. Aponta que decisão recorrida teria se baseado na falsa premissa de restrições no acesso às linhas de crédito, o que teria ocorrido "*não por culpa dos*

árbitros, uma vez que a manifestação do BNDES não constava dos autos", referindo-se à "prova" gerada durante o prazo de que dispunha o órgão para se manifestar.

15. Assevera que "a Requerente apresenta índice de solvência compatível com projetos dessa natureza, conforme se depreende da Nota Informativa SEI N° 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36)" e que a própria alteração da curva de payback lhe é favorável, com tendência de melhora "em razão dos impactos da renegociação com o BNDES e das perspectivas positivas para o volume de tráfego". Afirma que essa "renegociação impactará positivamente nos resultados contábeis da companhia, conforme observado na Nota Informativa SEI N° 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36)".

16. Em seguida, pretende desqualificar a evolução das receitas da concessão apresentada pela Requerente, afirmando que nos cálculos apresentados teria sido omitido "o fato de que o volume de tráfego no primeiro trimestre do ano é naturalmente inferior ao do último trimestre do ano anterior" e que, "se considerado o ano completo, fica clara a tendência de aumento do volume de tráfego e, por conseguinte, de receitas nos próximos dois trimestres", o que, "associado à desoneração de obrigações promovida pela OP n° 03 seguramente proporcionarão um alívio financeiro à Concessionária".

17. Após insinuar que "os atos praticados pela Requerente na gestão dos seus recursos não condizem com o alegado cenário de crise financeira", tece considerações para afastar os impactos da pandemia da COVID-19 sobre a decisão tomada na Ordem Processual n° 03.

18. Por fim, reitera sua alegação já trazida por ocasião do pleito de revogação da cautelar acerca de eventuais prejuízos ao usuário do serviço público em decorrência do pagamento a maior da tarifa de pedágio e arremata concluindo que, "quanto ao risco de interrupção do serviço, diante da afirmação da própria Requerente de que estaria em iminente estado de insolvência, a Agência tomará as providências cabíveis para comunicar ao Ministério da Infraestrutura, que seguramente atuará junto ao DNIT para suprir eventual interrupção dos serviços".

2. CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES: PRECLUSÃO E INVERSÃO DA ORDEM PROCESSUAL

19. Antes de mais nada, impõe-se tecer algumas palavras sobre o tumulto processual propositadamente causado pela ANTT em sua manifestação apresentada em 13/07/2020, com o nítido intuito de postergar a análise do Pedido de

Reconsideração da Requerente pelo Tribunal Arbitral e com isso asfixiar financeiramente a Concessionária até não mais poder, dando de ombros para sua iminente insolvência se prosperar a redução tarifária, chegando ao ponto de pregar, como “solução” derivativa, o inimaginável retrocesso consistente na convocação do DNIT para assumir a operação.

20. Portanto, registre-se, uma vez mais, que a pretensão ora deduzida pela ANTT para reforma parcial da Ordem Processual nº 03 extrapola os limites objetivos da Ordem Processual nº 04¹ e revela o evidente propósito da Requerida de desviar o foco do debate sobre as contundentes provas colacionadas aos autos acerca do estado de insolvência da Requerente, para inoportunamente questionar o conteúdo da decisão com a qual já havia patentemente se conformado, em manifesta postura revanchista.

21. Note-se que a Requerida não apenas deixou de aviar a sua pretensão dentro do prazo razoável de 10 (dias) previsto genericamente na Ata de Missão para manifestações em geral, como também trouxe alegações e documentos que não foram apresentados no momento processual especificamente previsto para tanto, isto é, na ocasião da "Manifestação da Requerida sobre o pedido de revogação da liminar". Aliás, rompendo com o compromisso procedimental avençado na Ata de Missão, a ANTT deduziu perante esse Tribunal um segundo pedido de revogação de liminar, não originariamente estabelecido no rito assentado.

22. Com efeito, a Agência não pretendia apresentar qualquer irresignação em face da Ordem Processual nº 03, porquanto sabia que a redução tarifária permitida asfixiará mortalmente a Requerida em curto espaço de tempo, comprometendo, assim, o resultado útil deste procedimento arbitral.

23. Tanto é verdade que a Nota Informativa SEI nº 42¹ do Núcleo de Acompanhamento, Monitoramento e Articulação de Assuntos Estratégicos (NAM) da Agência, que subsidia a sua petição de 13/07/2020, foi produzida tendo como escopo rebater o Pedido de Reconsideração da Requerente apresentado em 26/06/2020.

24. À vista disso, é inafastável o seguinte questionamento: se realmente houvesse legítimo interesse por parte da Requerida em buscar a revogação da aludida Ordem Processual, não deveria ter sido manifestado independentemente da

¹ A ordem foi apenas para que "se manifeste sobre a petição e documentos apresentados pela Concessionária nesta data".

petição de reconsideração da Requerente? Por qual motivo a Agência somente instou o seu corpo técnico a elaborar novos elementos após a manifestação da Concebra de 26/06/2020?

25. Não restam dúvidas de que a Agência se aproveitou do momento em que foi intimada para rebater as alegações da Requerente para só então deduzir um pedido de revogação oportunista (nunca oportuno) e que não esconde um desígnio de retaliação.

26. Rememore-se ainda que, em audiência realizada em 17/12/2019, as partes, ao firmarem o cronograma processual deste procedimento arbitral, acordaram que, além das oportunidades que tivera no Judiciário, a ANTT disporia de prazo razoável (até 31/01/2020) para condensar todos os seus argumentos e formular novo pedido, agora perante o Tribunal Arbitral, de revogação da sentença cautelar proferida na ação nº 1014379-79.2019.4.01.3400 em 30/07/2019.

27. Assim, a ANTT obtivera mais de 30 (trinta) dias para rebater em sede de arbitragem todos os fundamentos que subsidiaram o pedido de cautelar apresentado pela Concessionária ao Poder Judiciário em 30/05/2019 e acolhidos pela supracitada sentença proferida 06 (seis) meses antes.

28. Formulado o pedido de revogação em 31/01/2020, a Requerente apresentou, em 13/04/2020, junto com suas alegações iniciais, manifestação rebatendo os argumentos e documentos trazidos pela Requerida e, à exceção dos fatos supervenientes (pandemia do coronavírus e o protocolo do requerimento de relicitação em 09/04/2020), replicando todos os fundamentos expostos na exordial da aludida ação cautelar.

29. Sob esse enfoque, o Tribunal Arbitral, em 17/07/2020, inaugurou a Ordem Processual nº 03 esclarecendo em seu parágrafo 01 o seu objetivo: apreciar *“o pedido formulado pela Requerida de revogação da liminar deferida pelo Poder Judiciário nos autos da medida cautelar antecedente nº 1014379-79.2019.4.01.3400, o qual foi complementado em 31/01/2020 e respondido pela Requerente em 13.04.2020, nos termos do art. 22-B da Lei nº 9.307/1996, pelos fundamentos expostos”*.

30. Subvertendo a ordem do procedimento arbitral e tumultuando o feito, a Requerida talvez tenha se esquecido de alguns argumentos naquele momento oportuno do pedido de revogação da liminar – cujo contraditório da Requerente fora franqueado mediante a concessão de prazo de 90 (noventa) dias para apresentação

de resposta –, para, somente agora, aditar aquela primeira manifestação com modificação parcial do enredo.

31. Destarte, como a Requerida labora em segundo pedido de revogação – não previsto na Ata de Missão –, cumpre dar atenção à seguinte lição de Luiz Henrique Tamaki:

“por mais flexível que se possa admitir o processo de arbitragem, algum elemento preclusivo há de ser aplicado, pois do contrário seria admissível o completo caos processual na medida em que não haveria qualquer restrição à conduta ativa ou omissa das partes”.²

32. Nesse mesmo sentido, Ricardo Ranzolini disserta:

Com efeito, no mínimo dos mínimos, operar-se-á a preclusão todas as vezes em que a própria lógica do procedimento exigir que haja determinada invocação da parte em certo momento, sob pena de tal invocação não poder ser mais trazida ao árbitro ou ao tribunal arbitral. Como aludido, o procedimento arbitral também tem etapas, as quais, embora não estritamente estanques como no processo judicial estatal, precisam logicamente ser seguidas e postas em marcha sequencial, sem o que o procedimento não atingiria sua conclusão.³

33. Logo, ao inovar em suas recentes alegações, a ANTT desrespeita frontalmente o procedimento arbitral estabelecido pelas partes, que previu, expressamente, momento específico para que a Requerida deduzisse o seu pedido de revogação da sentença cautelar.

34. Nesse particular, dentro do contexto do juízo do mal maior *versus* o mal menor, próprio das medidas de urgência e da cognição sumária, é oportuno registrar que a ANTT não aproveitou as diversas oportunidades que teve para impugnar o pleito cautelar apresentado pela Requerente. Observe-se que, desde a sua citação na mencionada ação judicial – **na qual foi revel** – e nas demais impugnações à medida cautelar deferida em **30/07/2019**, a Requerida teve a chance de declinar todos os argumentos voltados a demonstrar sua alegação de ausência de “restrição de acesso às linhas de crédito públicas” – com a qual pretende abalar o *fumus boni iuris* já reconhecido pelo Tribunal Arbitral –, bem como de apresentar

² TEMAKI, Luiz Henrique. A preclusão no processo de arbitragem. São Paulo, 2016

³Disponível em: https://www.adambrazil.com/wp-content/uploads/2015/06/Manual_arb_oab_cacb.pdf

esses mesmos documentos somente agora trazidos ao processo, os quais já estavam a seu alcance desde aquela primeira oportunidade.

35. Afinal, já no Judiciário, “a inobservância do princípio da confiança legítima pela frustração do financiamento de longo prazo que era esperado pela Requerente” foi reconhecida para fundamentar a existência de *fumus boni iuris* nas alegações da Requerente, conforme expressamente consignado no parágrafo 119 da Ordem Processual nº 03.

36. **E não foram poucas as chances que a Requerida teve para impugnar esse reconhecimento no processo judicial.** A despeito da decretação da revelia, a ANTT resistiu à pretensão cautelar em diversas oportunidades no Poder Judiciário: (i) em 24/07/2019, apresentou contestação intempestiva; (ii) em 25/07/2019, agravou da decisão liminar; (iii) em 23/08/2019, apresentou embargos declaratórios em face da sentença cautelar; (iv) em 23/09/2019, interpôs agravo interno após denegado o seu agravo de instrumento; (v) em 17/10/2019, impugnou os declaratórios opostos pela Concebra; (vi) em 20/03/2020, requereu a revogação da liminar outrora concedida nos autos do agravo 1023800-11.2019.4.01.0000 (dias antes da apresentação das alegações iniciais da Requerente na presente arbitragem, frise-se); e (vii) mais recentemente, não apelou da sentença cautelar, certamente conformada com a via da arbitragem.

37. Note-se que o próprio conteúdo da manifestação do BNDES colacionada na manifestação da ANTT ora combatida – e produzida conveniente e especificamente para instruí-la – já era disponível à Agência desde aquela primeira ocasião, de modo que o sugerido erro de premissa no reconhecimento do *fumus boni iuris* pela Ordem Processual nº 03 – se existisse – teria sido decorrente da própria omissão e inércia da Agência em trazer ao conhecimento dos árbitros, de uma só vez, a integralidade da sua tese revocatória.

38. O que se verifica é que a Requerida, até então, preferiu calar-se, para somente agora, depois de **transcorridos 12 (doze) meses** do deferimento da medida cautelar pelo Poder Judiciário, confirmada parcialmente pela Ordem Processual nº 03, aventar uma inexistente situação de urgência para postular a sua revogação, em explícita retaliação aos pleitos da Requerente e incorrendo em verdadeira preclusão temporal e consumativa. *Data máxima vênia*, a inércia da Agência por todo esse tempo não legitima a pretensão de revogação da medida cautelar sob a pretensa descaracterização do *fumus boni iuris*, máxime sem qualquer consideração

efetivamente séria sobre o iminente *periculum in mora* já comprovado pela Requerente

39. Aliás, sobre o requisito do *fumus boni iuris*, olvida-se a Requerida que a Ordem Processual nº 03 **encontra-se amplamente fundamentada quanto à constatação de sua presença** na hipótese, dentro dos limites estritos da **cognição sumária** inerente às medidas cautelares.

40. Ora, justamente em razão do limitado espectro de abrangência dessa cognição sumária – que se satisfaz com o **juízo de probabilidade** e não com o conhecimento exauriente ou verticalização completa das matérias controvertidas –, o *fumus boni iuris* já reconhecido na Ordem Processual nº 03 não pode ser afetado e sequer estremecido pela superveniente exposição de argumentos que, além de apresentados extemporaneamente, **cofundem-se com o próprio mérito** da lide trazida à solução do Tribunal Arbitral, o que se constata do cotejo entre os tópicos abordados na manifestação da Requerida apresentada em 13/07/2020 – em que postula a reforma parcial da Ordem Processual nº 03 – e aqueles tratados na recente defesa apresentada no dia 24/07/2020 – os quais encerram os temas de mérito próprios da fase instrutória e que deverão ser enfrentados pelo Tribunal Arbitral de forma definitiva na sentença arbitral.

41. Nessas condições, sob pena de **inversão da ordem processual** e de **antecipação e esvaziamento do próprio juízo de mérito do procedimento arbitral**, faz-se necessário **traçar uma linha de corte** na manifestação apresentada pela ANTT, voltando-se a atenção, por ora, apenas à verificação dos requisitos necessários ao acolhimento do Pedido de Reconsideração da Requerente e à confirmação da medida cautelar no ponto objeto de impugnação pela Requerida, quais sejam, a probabilidade do direito e o perigo de dano irreversível, exclusivamente.

42. Questões que extrapolam o conteúdo estritamente **cautelar** e o espectro de cognição sumária da Ordem Processual nº 03 e tentam antecipar indevidamente a discussão do mérito da causa trazida à solução do Tribunal Arbitral deverão ser absolutamente desconsideradas nesta fase procedimental, razão pela qual serão objeto de enfrentamento específico pela Requerente por ocasião da Réplica, em fiel observância ao cronograma processual previamente estabelecido pelas partes.

43. Inequivocamente, incluem-se nessa categoria os argumentos da Requerida acerca das projeções do Plano de Negócios da Requerente e das

premissas da licitação e do EVTEA, bem como as digressões sobre a composição do cálculo da Tarifa "alavancada" e "não alavancada" utilizada para aferir a viabilidade do projeto. Igualmente, são irrelevantes para esta fase processual a alegada má gestão de riscos e negligência na alocação de riscos contratual e as sugeridas origens da deterioração do fluxo de caixa da Concessionária e das dificuldades financeiras relatadas pela Requerente. Todas essas questões são afetas às causas do desequilíbrio contratual propriamente dito e à verificação das responsabilidades assumidas à luz da matriz de risco contratual, estando relacionadas ao tema de mérito a ser enfrentando no decorrer da fase instrutória e resolvido ao final do procedimento arbitral.

44. Por ora, repita-se, o que releva considerar, dentro na cognição sumária inerente às medidas cautelares, é o **juízo de probabilidade** da consideração, pela Requerente, do financiamento dos Bancos Públicos como pressuposto de viabilidade do projeto, bem como a verificação da **existência de risco de dano irreversível** à Concessionária. Não é hora de julgar-se o mérito antes do rito para tanto previsto na Ata de Missão, composto ainda pela Réplica e pela ampla produção de provas, inclusive o devido e inafastável aprofundamento técnico e fático sobre o papel econômico do BNDES e suas consequências jurídicas.

45. Assim, para "o bom andamento processual" e "o resguardo do exercício adequado do contraditório e ampla defesa" – nas palavras da própria Requerida –, tais questões meritórias não serão objeto de enfrentamento vertical na presente manifestação, reservando-se a Requerente o direito de impugná-las no prazo procedimental previamente estipulado para tanto, isto é, no momento da Réplica, em observância ao cronograma do procedimento arbitral e ao devido processo legal.

3. DA PRESENÇA DOS REQUISITOS CAUTELARES PARA O ACOLHIMENTO DO PEDIDO DE RECONSIDERAÇÃO DA REQUERENTE E PARA A MANUTENÇÃO DA ORDEM PROCESSUAL Nº 03 NO PONTO OBJETO DO PEDIDO DE REFORMA PARCIAL DEDUZIDO PELA ANTT.

46. Delimitado o objeto da análise a ser empreendida pelo Tribunal Arbitral nesta oportunidade, o conteúdo desta resposta restringir-se-á à verificação dos requisitos inerentes ao **pleito cautelar** que a Requerida pretende descaracterizar: a **fumaça do direito** (*fumus boni iuris*) e o **perigo de dano** (*periculum in mora*).

3.1 FUMUS BONI IURIS RECONHECIDO POR DECISÃO AMPLAMENTE FUNDAMENTADA

47. O primeiro requisito – cuja verificação, consoante já apontado, deve-se restringir ao juízo de probabilidade das alegações da Requerente, isto é, sem cognição exauriente ou verticalização completa de todas as matérias controvertidas – está evidenciado pela **amplamente fundamentada** Ordem Processual nº 03, por meio da qual se reconheceu a **significativa probabilidade do direito** sobre a consideração das promessas do Financiamento de Longo Prazo nas projeções da Requerente e sobre as consequências de sua frustração para o desequilíbrio econômico-financeiro ora vivenciado pelo Contrato de Concessão, **postergando-se para a análise de mérito o enfrentamento das questões correlacionadas à alocação de riscos contratuais e à responsabilidade pelos eventos de desequilíbrio.**

48. Extraem-se de sua fundamentação relevantes passagens que, por suas próprias razões, são suficientes a justificar a ratificação da conclusão outrora alcançada pelo Tribunal Arbitral, a seguir reproduzidas.

49. Logo de antemão esclareceu o Tribunal Arbitral, no parágrafo 122 da Ordem Processual nº 3 (“OP nº 3”), que ***“a aferição da responsabilidade pelos ‘eventos de desequilíbrio’ narrados pela Concessionária, de seus impactos e da alocação dos riscos contratuais depende do aprofundamento do contraditório pleno e, inclusive, de dilação probatória, sendo prematuro, em sede de cognição sumária”.*** (destacou-se)

50. Sobre o ponto, o Tribunal Arbitral também asseverou que, ***“independentemente da discussão a respeito da responsabilidade por tais eventos e da matriz de risco contratual”*** (§ 124 da OP nº 03), ***“não há como se desconsiderar que há uma grande probabilidade de que a impossibilidade de obtenção do empréstimo de longo prazo tenha dificultado o cumprimento das obrigações contratuais pela Requerente”*** (§126 da OP nº 03). (destacou-se)

51. E ainda acrescentou que, ***“ao sentir do Tribunal Arbitral, os elementos até então trazidos a este procedimento são suficientes para apontar para a verossimilhança da alegação da Requerente de que as obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão se tornaram excessivamente onerosas, sobretudo em virtude da frustração do financiamento de longo prazo que seria concedido à Concessionária pelo BNDES”*** (§ 123 da OP nº 03). (destacou-se)

52. Mas não é só. O próprio Tribunal Arbitral alertou que ***“a Requerida não controverteu nestes autos o fato de que as obrigações da Requerente previstas no Contrato de Concessão se tornaram excessivamente onerosas em decorrência da restrição de acesso às linhas de crédito públicas e da crise econômica nacional”*** (§ 127 da OP n.º 03). (destacou-se)

53. Não fosse o bastante, a Ordem Processual n.º 03 chama a atenção para documentos que registram *“representantes do Poder Público Federal e da própria ANTT indicando a existência de dificuldades das concessionárias de rodovias no cumprimento de seus respectivos contratos concessionais, diante da recessão econômica nacional deflagrada nos anos de 2015 e 2016”*. (§ 131)

54. Nesse sentido, conclui que ***“de tudo isso se extrai verossímil a alegação de onerosidade excessiva para a Requerente cumprir as obrigações previstas no Contrato de Concessão, notadamente aquelas que exigem a realização de investimentos de ampliação de capacidade das rodovias concedidas”***. (destacou-se)

55. Por fim, para que não paire qualquer dúvida sobre as contundentes razões declinadas na Ordem Processual n.º 03 acerca da presença do *fumus boni iuris*, vale acrescentar que o Tribunal Arbitral afirmou enfaticamente que, ***“enquanto não for proferido pronunciamento por este Tribunal Arbitral acerca da responsabilidade por essa excessiva onerosidade, à luz da matriz de risco do contrato, e do conseqüente direito ou não da Requerente ao reequilíbrio econômico-financeiro, se afigura prudente que se assegure medidas destinadas a preservar a concessão e a garantir o resultado útil desta arbitragem”*** (§ 134). (destacou-se)

56. Diante da fundamentação tão categórica da Ordem Processual n.º 03 – que bem delimitou, no trecho referido no parágrafo anterior, o círculo da cognição sumária ao ressaltar que as medidas destinadas a preservar a concessão deveriam ser mantidas até o julgamento de mérito –, é inexplicável a pretensão da Requerida de tentar reverter a conclusão dos árbitros nessa fase cautelar do processo, com argumentação e documentos trazidos aos autos de maneira propositadamente tardia, chegando mesmo a desprestigiar todo o exame desenvolvido pelos julgadores e o cuidado demonstrado ao exarar aquela decisão.

57. É oportuno acrescentar que a declaração do BNDES (R - 39) colacionada pela Agência na pretensão de desconstituir a já reconhecida probabilidade do direito – *que envereda sobre as condições de financiamento*

oferecidas à Concessionária e sobre eventuais outros motivos que teriam frustrado a sua concessão, demandando dilação probatória a ser realizada no momento oportuno sob o ônus probatório da Requerida – sequer merece o valor probante que a Requerida pretende lhe conferir.

58. Além de tal declaração haver sido produzida (por entidade da administração indireta federal, controlada pelo titular do serviço público) conveniente e especificamente para instruir a manifestação da ANTT ora contestada, significando geração de “prova” no curso do processo, certo é que a utilização de elemento probatório produzido de modo unilateral, sem o crivo do contraditório, para atender única e exclusivamente o interesse de quem a produz, não pode ter o condão de desconstituir, numa simples penada, todo o acervo documental robusto que veio carregado com as alegações iniciais, prestigiado pelo Tribunal na Ordem Processual nº 03, como transcrito linhas acima. Vale dizer: os fatos que a indigitada declaração intenta corroborar devem ser comprovados por **documentos contemporâneos à sua ocorrência**, na fase própria de produção de provas, ficando desde já impugnados os novos documentos e as alegações feitas pela Requerida a partir deles.

59. De todo modo, vale reproduzir trecho da manifestação apresentada pela Requerente em 13/04/2020, rebatendo o pedido de revogação da cautelar deduzido pela Agência, em que foram abordadas, à luz dos argumentos até então trazidos pela Requerida, as questões da negativa do Financiamento de Longo Prazo já aprovado pela Diretoria do BNDES e das infundadas novas condições que passaram a ser exigidas pelo Banco:

276. Como se não bastasse, em 23/02/2016 finalmente houve a **efetiva aprovação do empréstimo de longo prazo**, no valor total de R\$ 3.587.850.000,00, **no bojo de duas decisões da Diretoria do BNDES - Dir. 078/2016-BNDES (Erro! Fonte de referência não encontrada.) e Dir. 079/2016-BNDES (Erro! Fonte de referência não encontrada.) -**, **devidamente instruídas com elementos sobre a viabilidade econômica e financeira da operação**. Note-se que tais decisões apresentavam, inclusive, as minutas dos contratos de financiamento a serem celebrados com a **Requerente**, na qualidade de beneficiária, e a TPI, na qualidade de interveniente, nos 60 (sessenta) dias seguintes, com a reprodução das condições descritas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos.

277. Ora, estas aprovações pelo órgão máximo da administração do BNDES, instruídas inclusive com as minutas dos contratos, **é prova contundente de que, naquele momento – ainda em fevereiro de 2016 – estavam exauridos os processos de validação sobre a suficiência e**

capacidade do empreendimento para concessão do Financiamento de Longo Prazo, notadamente quanto ao desempenho operacional do projeto e sua sustentabilidade financeira.

278. Com efeito, no momento da referida aprovação estavam definidos pelas partes, de modo irretroatável, os elementos e condições essenciais da concessão do Financiamento de Longo Prazo (consistentes na coisa mutuada, nos juros, prazo, garantias e consentimento das partes).

279. O negócio estava concluído, portanto, independentemente da formalização do instrumento contratual, **não havendo que se falar que o recuo do BNDES quanto à liberação do Financiamento de Longo Prazo, em momento subsequente, teria sido motivado por superveniente descumprimento de condições por parte da Requerente.**

(...)

281. De todo modo, há que se registrar desde logo que **as novas exigências que surgiram após a alteração da política creditícia jamais foram previstas nas condições inicialmente anunciadas e que vigiam por ocasião da aprovação do financiamento pela diretoria do banco. Tal fato está devidamente demonstrado no parecer da lavra do economista Gesner Oliveira que acompanha esta manifestação (Erro! Fonte de referência não encontrada.).** (destacou-se)

60. Observe-se que, já naquela ocasião, a Requerente, impugnando o pleito de revogação da cautelar outrora apresentado (primeiro pedido de revogação), ressaltou o reconhecimento da própria Requerida sobre a natureza meritória das alegações ora acrescentadas pela Agência e sobre a necessidade de sua submissão à prévia dilação probatória:

280. Note-se, no ponto, que a ANTT sequer se desincumbiu de pontuar, em sua genérica e lacônica afirmação, quais seriam as condições supostamente não atendidas pela Requerente. Aliás, se a própria ANTT afirma que "essas questões serão mais bem detalhadas ao longo do procedimento arbitral", deixando o debate, portanto, para o momento da fundamentação de mérito – e assim reconhecendo a complexidade da discussão e a necessidade da correspondente dilação probatória –, é evidente que a alegação não pode ser considerada para efeito de justificar o pleito de revogação da medida cautelar. (destacou-se)

61. Não há dúvida, portanto, de que o reconhecimento do *fumus boni iuris* pelo Tribunal Arbitral deve ser ratificado nos exatos termos da fundamentação da Ordem Processual nº 03.

62. No mais, cabe apenas uma palavra para refutar a alegação da Agência de que o Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR, anteriormente citado pela Requerente, não pertenceria ao processo de revisão nº 50500.015938/2019-80, no qual "a Requerente foi oportunamente comunicada, por meio do Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (R-45) acerca da proposta revisional preliminar". A prova de que o citado Parecer – que evidencia **a recusa da Agência em analisar** o pleito de reequilíbrio deduzido pela Requerente a despeito do contraditório oportunizado – pertence sim ao referido processo 50500.015938/2019-80 é extraída do seguinte trecho da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR (RTE – 197) que subsidiou o referido processo:

NOTA TÉCNICA SEI Nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR - Referência: Processo nº 50500.015938/2019-80 - Assunto: CONCEBRA - **4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária: "Por meio do Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR**, (n. SEI 0627161), de 26/06/2019, a GEFIR apresentou o Fator D apurado para o 5º concessão, no valor de 28,42079%, referente às inexecuções da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER. A parcela do fator D referente ao atendimento de Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção, quando devidamente apurada, será considerada na próxima revisão tarifária, via o Fator C." (destacou-se)

63. Nessas condições, confiante de que as demais alegações trazidas pela Requerida não serão consideradas nesta oportunidade sob pena de manifesta subversão do cronograma processual, a Requerente passa a abordar, no tópico seguinte, os argumentos apresentados pela Requerida para tentar, em vão, desconstituir o *periculum in mora* evidenciado pela não objetada prova técnica apresentada no Pedido de Reconsideração.

3.2 PERICULUM IN MORA NÃO DESCONSTITUÍDO PELA ANTT

64. Não há como decidir acerca do perigo da demora no caso em exame sem ter como guias, além do conceito jurídico de perigo da demora, o consectário prático de implementação da decisão arbitral.

65. Com efeito, os efeitos da redução tarifária, que é definidora da vida ou da morte da Concessionária, serão, no atual estágio dos fatos, tão ou mais gravosos que a caducidade que a Ordem Processual nº 03 quis evitar. Justamente por isso, essa medida drástica e de resultado irreversível não pode ser autorizada

sem que se avaliem “as consequências práticas da decisão”, conforme exige o **art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB**⁴.

66. O mandamento consequencialista da LINDB tem por objetivo obrigar, como elemento da motivação a ser abraçada pelo aplicador do Direito, a **projeção das consequências jurídicas** de determinada opção decisória. É que destaca **Marçal Justen Filho**⁵, na estrelada edição especial Revista de Direito Administrativo dedicada às recentes alterações na LINDB:

“A previsão dos efeitos práticos da decisão a ser adotada, para fins de ponderar os valores escolhidos, consiste num processo mental de natureza lógica, fundado no conhecimento técnico e na experiência.

O dispositivo exige que a autoridade competente formule uma projeção quanto aos possíveis cenários resultantes da decisão adotada. Essa projeção é uma atividade fundada no raciocínio lógico, refletindo um processo de causa e efeito. A decisão é considerada como um evento apto a produzir efeitos. Esses efeitos são identificados segundos juízos mentais que projetam relações de causalidade. Esses juízos fundam-se no conhecimento técnico-científico e na experiência da vida social.”

67. E relacionando o **dever consequencialista do decisor** ao princípio da **proporcionalidade em sua tríplice faceta**, assim remata o professor Marçal:

“[...] a ausência de estimativa quanto aos efeitos práticos de uma decisão significa infringir a **proporcionalidade-adequação**. Afinal, a ausência de projeção quanto aos efeitos práticos da decisão impede a avaliação quanto à aptidão dessa decisão produzir os efeitos pretendidos.

[...]

A autoridade deve tomar em vista os efeitos causados pelas diversas alternativas decisórias, sendo obrigatório escolher aquela solução que acarretar as restrições menos intensas aos interesses e valores em jogo. Logo, a ausência de previsão dos potenciais efeitos de uma decisão infringe a **proporcionalidade-necessidade**, cuja aplicação é impossível se a autoridade não

⁴ Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas.

⁵ FILHO. Marçal Justen. Rev. Direito Adm., Rio de Janeiro, Edição Especial: Direito Público na Lei de Introdução às Normas de Direito Brasileiro – LINDB (Lei nº 13.655/2018), p. 13-41, nov. 2018.

formular uma projeção quanto aos efeitos práticos de sua decisão.

[...]

A decisão deve ser resultado de um processo estimativo realizado pela autoridade competente, que leve em consideração todos os valores envolvidos, as suas diversas acepções abstratas e as suas implicações concretas em face da realidade. O atendimento à **proporcionalidade em sentido restrito** depende de formulação de estimativas quanto aos efeitos práticos das diversas soluções possíveis.

68. Tendo esse referencial teórico na viseira, observe-se que, no caso em exame, do parágrafo 134 da Ordem Processual nº 03 colhe-se que a orientação racional adotada pelos árbitros para a fase de cognição sumária, independentemente de qual venha a ser o resultado final, foi a de que *“se afigura prudente que se assegure medidas destinadas a preservar a concessão e a garantir o resultado útil desta arbitragem”*. Isto é, adotou-se o princípio da **preservação da concessão** como meio **adequado** para assegurar-se mínima **utilidade a uma sentença arbitral** que versará – como deve ser – sobre **reequilíbrio contratual**. E o fez à luz do juízo segundo o qual existe alguma probabilidade de que essa sentença possa ser de procedência (fumaça de bom direito).

69. A Requerida, como não esconde na sua manifestação ora impugnada, dá de ombros para essa orientação racional, pouco se importando com a concessão propriamente dita e com os usuários, porque se inclina intransigentemente no sentido de buscar medidas que levem ao fim da concessão e ao encerramento da empresa no curso da arbitragem. Chega a erguer a bandeira de que o DNIT seja chamado – *durante a pandemia e em momento de incerta recuperação econômica, com os cofres governamentais absolutamente abalados e orçamento voltado ao socorro das atividades típicas de Estado (saúde, segurança e educação)* – a encontrar recursos humanos e financeiros para tocar a rodovia. Em outras palavras: o caos é admitido sem cerimônia pela Agência, que claramente visa transformar um contencioso de reequilíbrio num contencioso de mera indenização por precatório.

70. Retrocesso dessa monta foi de antemão rejeitado pelos árbitros ao pontuarem que *“Deve-se ter presente, ainda, o risco existente para os usuários das rodovias, que poderiam se ver desassistidos, com a interrupção do serviço público, ante as notícias de inexistência de recursos orçamentários e financeiros da União Federal para atualmente cobrir os custos de manutenção rodoviária[81] e de que há uma estimativa média de que dure cerca de 4 (quatro) a 5 (cinco) anos o transcurso*

do processo de caducidade até a efetiva assunção das rodovias por uma nova concessionária, sem considerar a hipótese de a questão ser judicializada, protraindo-se indefinidamente no tempo[82]”.

71. Na primeira nota de rodapé usada pelo Tribunal Arbitral no trecho em destaque, enfatizaram os julgadores que “No documento intitulado ‘Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Rodoviárias Federais’, que segue anexo ao Memorando nº 876/2018/SUINF (cf. RTE-026) e foi divulgado pela REQUERIDA para diversas autoridades públicas por meio do Ofício nº 01/2018/DG (cf. RTE-026), consta a seguinte informação: ‘Do ponto de vista de equilíbrio fiscal do país, o atual cenário indica a **inexistência de recursos orçamentários e financeiros para cobrir os custos de manutenção rodoviária atualmente sob a responsabilidade das concessionárias**. Com base em custos médios, estima-se que cerca de R\$ 430 milhões anuais seriam necessários para realizar a manutenção dos trechos atualmente concedidos da 3ª etapa, gasto que perduraria enquanto se estruturassem as novas concessões.’ (cf. RTE-026).”⁶ (grifou-se)

72. Já na segunda nota de rodapé inserta pelos **árbitros** no referido trecho decisório (§155), gizou-se que “No mesmo documento intitulado “Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Rodoviárias Federais”, que segue anexo ao Memorando nº 876/2018/SUINF (cf. RTE-026), é registrado o seguinte: ‘Um ponto relevante dessa alternativa é o prazo de tramitação de um processo de caducidade, previsto entre 18 e 24 meses, o que impacta seriamente o cronograma de solução definitiva da questão. A título de exemplo, tem-se o processo de caducidade do contrato de concessão da BR-153/TO/GO, a primeira experiência desse tipo na história das concessões brasileiras de infraestrutura (...). Somente após a emissão do decreto presidencial é possível dar início aos estudos de viabilidade para nova concessão do trecho, que, por sua vez, consome em torno de 24 a 36 meses adicionais, de acordo com a experiência dos estudos recentemente desenvolvidos. Tem-se, com isso, um prazo total de 4 a 5 anos desde o início do processo de caducidade até a assunção da rodovia por uma nova concessionária. Destaca-se ainda que em caso de judicialização, situação com alto risco de materialização, tais prazos tornam-se indefinidos.’ (cf. RTE-026)”.

⁶ Em audiência pública na Câmara dos Deputados em 2019 (isto é, antes mesmo da pandemia), o Ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, enfatizou a falta de recursos da pasta e defendeu o papel estratégico das concessões para o desenvolvimento nacional. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/554838-ministro-afirma-que-faltam-recursos-para-infraestrutura-e-defende-concessoes/>

73. Esses fundamentos da Ordem Processual nº 3, assentados no juízo de perigo da demora (mal maior versus mal menor) próprio da cognição sumária, não restaram nenhum milímetro impugnados e contestados pela ANTT na manifestação aqui rebatida, que por isso não conseguiu vencer premissas maiores básicas do *decisum*.

74. Não obstante, adentrando um pouco mais as alegações com as quais a ANTT pretende infirmar o **efetivo, concreto e iminente perigo de dano** demonstrado pela Requerente em seu Pedido de Reconsideração apresentado em 26/06/2020, cabe ratificar a inequívoca constatação já apontada na manifestação de 15/07/2020 no sentido de que, a despeito do contraditório oportunizado pela Ordem Processual nº 04, a **Requerida não se desincumbiu de desconstituir os dados técnicos apresentados no parecer da GO Associados sobre o iminente estado de insolvência evidenciado pela atual situação financeira da Requerente** e tampouco as **consequências de curto prazo** da aplicação do redutor da tarifa sobre a saúde financeira e a própria sobrevivência da Concessionária.

75. Com efeito, a despeito de seu estéril esforço argumentativo e da manobra utilizada para desviar o foco da avaliação do Tribunal Arbitral para questões outras que fogem completamente do ponto nodal que interessa nessa fase processual – qual seja, o exame sobre a existência de **risco de perecimento de direito** em decorrência da **comprovada atual situação financeira** da Requerente –, fato é que a Requerida **não impugnou** os números e dados contábeis levados ao conhecimento do Tribunal Arbitral **mediante a necessária apresentação de contraprova**.

76. Limitou-se a refutar a existência de "*nexo causal entre a redução da tarifa e eventuais dificuldades financeiras*" da Concessionária, insistindo na tese de que "*as decisões de gestão tomadas pela Requerente, notadamente o deságio agressivo quando da licitação, é que lhe conduziram à sua atual situação financeira*", além de acrescentar que "*o quadro financeiro atual da concessão, mormente a relação entre receitas e despesas, é compatível com o estágio de maturação do projeto*".

77. Ora, além de relacionadas ao mérito da demanda arbitral (o desequilíbrio propriamente dito) e de demandarem dilação probatória a cargo da Requerida no momento oportuno, tais alegações – se verídicas fossem, o que se admite por argumentação – evidentemente não teriam o condão de tolher o Tribunal Arbitral da adoção de providências cautelares **urgentes e necessárias** para **impedir a**

consumação das consequências letais de curto prazo efetivamente comprovadas pela Requerente, **a fim de garantir o próprio resultado útil da arbitragem.**

78. Aliás, é importante chamar a atenção para o fato de que, diante da precária e periclitante situação financeira comprovada pela Requete, o eventual acolhimento dos pleitos deduzidos pela Requerida – seja para restabelecimento das obrigações contratuais, seja para manutenção da redução tarifária autorizada pela Ordem Processual nº 03 e já implementada pela Agência – implicará o **encerramento** do Contrato de Concessão, tratando-se, pois, de medidas de **consequências irreversíveis** que, justamente por isso, sequer podem ser autorizadas em sede de cognição cautelar.

79. Outrossim, as demais alegações trazidas na manifestação da Agência, notadamente sobre a cogitada tendência de aumento do volume de tráfego e das receitas da Concessionária nos próximos dois trimestres, além de meras conjecturas desacompanhadas da necessária prova técnica, igualmente não são aptas a objetar o estado emergencial apresentado pela Requerente.

80. Sobre as afirmações de que *"a Requerente apresenta índice de solvência compatível com projetos dessa natureza, conforme se depreende da Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36)"* e de que *"a própria curva de payback é alterada de modo muito favorável à Requerente"*, além da ausência de prova técnica que as corrobore, certo é que tais assertivas não fazem o menor sentido sob o enfoque do *periculum in mora* apresentado pela Requerente. O que se verifica é que a Requerida confunde "momento de retorno do investimento em um projeto" com "estado de insolvência", que obviamente não se confundem e envolvem análises completamente diferentes.

81. Ora, o que a Requerente está a questionar não é o resultado negativo normalmente esperado para o período inicial da Concessão, que seria suportado pela Concessionária com as condições favoráveis de pagamento do financiamento prometido e lhe permitiria executar as obrigações assumidas para essa fase. Muito pelo contrário, o que está em discussão é o resultado negativo extraordinariamente verificado em decorrência notadamente da frustração da expectativa legítima do Financiamento de Longo Prazo, muito aquém de qualquer previsão dentro da normalidade, capaz de impedir a mínima execução das obrigações contratualmente assumidas e empurrar a Concessionária para o estado de insolvência antes mesmo que se possa cogitar de qualquer alteração favorável da curva de *payback*. Em verdade, sequer há de se falar em *payback* nas condições em que a Requerente

atualmente se encontra, pois, se não haverá condições mínimas de manter suas atividades, muito menos haverá retornos excedentes para contemplar *payback*.

82. Melhor sorte não socorre à alegação de que "*houve um benefício decorrente da renegociação com o BNDES que constará somente dos próximos demonstrativos contábeis da Requerente*" e que "*impactará positivamente nos resultados contábeis da companhia, conforme observado na Nota Informativa SEI N° 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36)*". Olvidou-se a Requerida que o parecer técnico da GO Associados que instruiu o Pedido de Reconsideração apresentado pela Requerente em 26/06/2020, quando concluiu pelo **inevitável colapso financeiro da Concessão no prazo de 4 (quatro) meses, já levou em consideração essa repactuação**. Ou seja, mesmo esse presumido "benefício" não é suficiente para reverter o estado de insolvência prestes a se consumir.

83. Outrossim, ao afirmar que o valor concreto da perda tarifária em decorrência da aplicação do Fator D representa somente 6,24% do valor não executado até o final do 5° ano, a Requerida, além de mais uma vez não trazer qualquer prova técnica sobre esses números, apenas buscar desviar o foco do que realmente importa para a confirmação do estado de insolvência da Requerente, qual seja, a expressiva parcela da receita que está sendo suprimida da Concessionária. Ora, nenhuma empresa sobrevive com a redução de 37% (trinta e sete por cento) em sua receita! Esse fato – que efetivamente importa para a análise cautelar a ser empreendida pelo Tribunal Arbitral – passou ao largo da manifestação da Requerida, assim como **jamais foi questionado em nenhuma das suas manifestações anteriores, inclusive no processo judicial**.

84. Também não prosperam as alegações de que "*as projeções de tráfego são melhores do que apresentadas pela Requerente*" e de que teria sido "*omitido o fato de que o volume de tráfego no primeiro trimestre do ano é naturalmente inferior ao do último trimestre do ano anterior*", "*com vistas a tentar demonstrar uma situação financeira alarmante*". A propósito, a Requerente esclarece que, por ser este um ano completamente atípico em razão da pandemia da COVID-19 e com forte e notória expectativa de que seus nefastos efeitos se prolonguem pelo segundo semestre. As previsões de queda do PIB brasileiro em 2020 variam de 4,7% (a mais otimista, do governo brasileiro) a 9,1% (Fundo Monetário Internacional), sendo que os "*economistas já dão como certo que 2020 será o ano com a pior queda de PIB*

desde 1900, quando começa a série histórica".⁷ A mais recente previsão da CEPAL aponta para uma queda de 9,2%.⁸ Num contexto como esse, falar em "sazonalidade" de tráfego, reportando-se a séries temporais de relativa normalidade econômica, como pretende a Requerida, é, no mínimo, insólito.

85. Aliás, no que tange às considerações tecidas pela Requerida a respeito dos efeitos da pandemia da COVID-19, sobretudo sobre ser o tema "*estranho ao objeto da presente arbitragem*", para que não se alongue desnecessariamente a presente manifestação, a Requerente reprisa as justificativas já apresentadas em sua petição de 09/06/2020, no sentido de que a questão, embora não inserida no pleito de reequilíbrio contratual objeto desta arbitragem, é, sem dúvida alguma, absolutamente relevante para a cognição cautelar a ser exercitada pelos árbitros sob o prisma do **perigo de dano atual e concreto**.

86. Enfim, descurou-se a Requerida de trazer aos autos elementos técnicos para comprovar a alegada "*tendência de aumento de receita para os próximos meses*" e o presumido alívio financeiro da Requerente e sobretudo para infirmar os dados contábeis concretos e alarmantes trazidos no parecer da GO Associados sobre a atual situação financeira da Requerente, de forma a desconstituir a **evidência probatória** demonstrada pela Concessionária **em sentido diametralmente oposto** às suas alegações.

87. Nesse contexto, é indiscutível que, sob a ótica probatória, tornou-se **fato incontroverso, já que não contestado**, o iminente estado de insolvência demonstrado pela Requerente.

88. Todavia, a fim de espancar qualquer dúvida quanto aos dados trazidos pela Concebra, adiciona-se às projeções contidas no aludido parecer formulado pela renomada equipe econômica a planilha abaixo, que reflete o fluxo de caixa da companhia tendo como premissas: (i) desconsideração de quaisquer impactos da crise sanitária e socioeconômica global do coronavírus sobre o tráfego a partir de agosto de 2020 (de forma errática e desconecta da realidade, frise-se); (ii) aumento do tráfego em 9% (nove por cento), em razão da sazonalidade normalmente apontada no segundo semestre (considerando um ano normal, sem a ocorrência de

⁷ Disponível em: Deutsche Welle (www.dw.com), "Com recuperação lenta, Brasil deve retroceder ao PIB de 2016 | DW | 15.07.2020", DW.COM, acessado 30 de julho de 2020, <https://www.dw.com/pt-br/com-recupera%C3%A7%C3%A3o-lenta-brasil-deve-retroceder-ao-pib-de-2016/a-54182046>.

⁸ Disponível em: "Brasil deve ter quarta maior queda de PIB da América Latina, diz Cepal", acessado 30 de julho de 2020, <https://economia.uol.com.br/noticias/agencia-brasil/2020/07/30/brasil-deve-ter-quarta-maior-queda-de-pib-da-america-latina-cepal.htm>.

fatos extraordinários como uma pandemia); e (iii) manutenção dos investimentos mínimos essenciais (na mesma linha do estudo anexo à petição de 26/06/2020).

89. Ressalta-se que a soma dos efeitos da premissa “i” (zerar por completo quaisquer impactos futuros da pandemia global da COVID-19) e “ii” (sazonalidade) acarretaria um aumento de 18% (dezoito por cento) no tráfego a partir de agosto de 2020.

90. Senhores Árbitros, observem: ainda que desprezando qualquer efeito da crise do coronavírus no segundo semestre e confirmando uma sazonalidade padrão do segundo semestre, a Concessionária iria à bancarrota em novembro de 2020.

91. Não há dúvida, pois, sobre o manifesto **risco irreversível de perecimento de direito**, que, aliado à **significativa probabilidade do direito** vislumbrada na Ordem Processual nº 03, justifica o uso do poder geral de cautela pelo Tribunal Arbitral para evitar a perda do objeto do presente procedimento arbitral, ao menos até que os fatos controvertidos que circundam o mérito da demanda sejam submetidos ao crivo probatório próprio da fase instrutória e à posterior cognição exauriente e verticalizada dos árbitros à luz de todas as provas produzidas.

92. Enfim, a manifestação da Agência não foi capaz de desconstituir a evidente situação de insolvência da Concessionária, tornando incontroversas – sob a ótica probatória – as consequências de curto prazo da aplicação do redutor da tarifa sobre o Contrato de Concessão e sobre a viabilidade empresarial.

93. No cenário demonstrado, **não é razoável e proporcional a redução tarifária**, que consubstancia imposição inadequada ao fim público visado com a concessão e em medida superior ao atingimento do interesse público, ao arrepio da previsão expressa do art. 2º, parágrafo único, VI, da Lei nº 9.784/1999, e do art. 4º da Lei das Agências Reguladoras (Lei nº 13.848/2020), além de implicar desconsideração da orientação consequencialista do art. 20 da LINDB. O fim público ou o interesse público, na regulação rodoviária, pode ter significado amplo, porém nunca poderá ser o da quebra empresarial em questão de meses, inviabilizando a execução contratual.

3.3 DAS ALEGAÇÕES SOBRE *PERICULUM IN MORA INVERSO*

94. Finalmente, com relação ao tópico sobre o "*prejuízo ao usuário do serviço público*", no qual a Requerida pretende convencer o Tribunal Arbitral acerca de eventual perigo inverso para os usuários da concessão, a Requerente mais uma vez se reporta à fundamentação declinada em seu Pedido de Reconsideração avariado em 26/06/2020, corroborada pelos precedentes jurisprudenciais ali colacionados, a qual não é abalada pelas alegações da Requerida, que, despidas de substrato capaz de infirmar o efetivo perigo de dano à Concessionária e à própria Concessão, apelam para que sejam prestigiadas as decisões do agente público, ainda que isso signifique a morte do contrato.

95. Inclusive, sobre o aventado "risco de interrupção do serviço", a Agência, contradizendo suas próprias refutações ao estado de insolvência iminente da Requerente, conforma-se em afirmar que "*tomará as providências cabíveis para comunicar ao Ministério da Infraestrutura, que seguramente atuará junto ao DNIT para suprir eventual interrupção dos serviços*".

96. Fora o fato de demonstrar total desprezo à continuidade da relação contratual e da prestação do serviço público pela Concessionária, a Requerida ignora

⁹ Art. 4º A agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público.

a compreensão pública e notória de que a assunção do serviço público pelo Estado não se revela a solução mais condizente com a proteção do interesse público e do usuário, como inclusive foi reconhecido pelo Tribunal Arbitral na Ordem Processual nº 03 no parágrafo 155, que se pede vênica para destacar mais uma vez:

Deve-se ter presente, ainda, **o risco existente para os usuários das rodovias**, que poderiam se ver desassistidos, com a interrupção do serviço público, **ante as notícias de inexistência de recursos orçamentários e financeiros da União Federal para atualmente cobrir os custos de manutenção rodoviária** e de que há uma **estimativa média de que dure cerca de 4(quatro) a 5 (cinco) anos o transcurso do processo de caducidade até a efetiva assunção das rodovias por uma nova concessionária, sem considerar a hipótese de a questão ser judicializada**, protraindo-se indefinidamente no tempo. (destacou-se)

97. Portanto, tal afirmação da Requerida, longe de corroborar as suas argumentações, faz é colocar em dúvida as opções do agente público diante do drástico e comprometedor cenário que se verá em curtíssimo prazo em decorrência da redução tarifária já implementada, cujos **impactos irremediáveis** sobre o Contrato de Concessão e sobre a viabilidade empresarial foram **numericamente comprovados** no Pedido de Reconsideração da Requerente e não ilididos na manifestação da Requerida, e somente se intensificarão e anteciparão a insolvência da Concessionária na eventualidade de acolhimento do pedido deduzido pela Agência para restabelecimento de todas as obrigações contratuais.

4. DOS PEDIDOS

98. Diante do exposto, reiterando-se todos os termos das manifestações anteriores, **ratifica-se** o Pedido de **Reconsideração em parte** da Ordem Processual nº 03, **para suspender-se a aplicação do Desconto Tarifário (Fator D)** aprovado pela Deliberação nº 964/2019, até a sentença arbitral ou pelo menos até a superveniência de produção de prova pericial.

99. Requer-se, outrossim, o indeferimento do pedido de reforma parcial da Ordem Processual nº 03 deduzido pela ANTT.

100. Por fim, reservando-se o direito de se manifestar somente em Réplica sobre as alegações da Requerida que dizem respeito ao mérito da arbitragem e que envolvem a cognição exauriente do Tribunal Arbitral, aguarda-se a designação, com a brevidade que o caso reclama – para se evitar **o comprovado colapso financeiro da**

Concessão no prazo, agora, já reduzido para 3 (três) meses –, da já solicitada audiência perante o Tribunal, com a presença de ambas as partes, para deliberação sobre os pedidos que envolvem as medidas cautelares, salvo se os árbitros antes entenderem por acolher os pleitos acima da Requerente.

Termos em que, pede e espera deferimento.

Brasília, 31 de julho de 2020.


| JOSÉ CARDOSO DUTRA JÚNIOR |
OAB/DF 13.641


| MAURÍCIO PORTUGAL RIBEIRO |
OAB/RJ 177.738


| KARLA APARECIDA DE SOUZA MOTTA |
OAB/DF 15.286


| JEAN PAUL CABRAL VEIGA DA ROCHA |
OAB/RJ 228.073


| FERNANDO HENRIQUE FONTES DOS REIS |
OAB/DF 57.513


| ANDRÉ MARTINS BOGOSSIAN |
OAB/RJ 167.898


| ISADORA FRANÇA NEVES |
OAB/DF 54.478


| HELENA F. MATOS DO CARMOS |
OAB/RJ 220.798

LISTA DE ANEXOS

Alegações iniciais – 16/04/2020

RTE 01 - Contrato de Concessão
RTE 02 - EVTEA
RTE 03 - Carta de Apoio dos Bancos Públicos
RTE 04 - Edital de Licitação
RTE 05 - Decisão Dir. 078/2016-BNDES
RTE 06 - Decisão Dir. 079/2016-BNDES
RTE 07 - Carta Consulta do Projeto apresentada pela TPI ao BNDES
RTE 08 - Decisão do BNDES de enquadramento como <i>project finance</i> direto
RTE 09 - Empréstimo Ponte
RTE 10 - Primeira tranche do Empréstimo Ponte, no valor de R\$ 300.000.000,00
RTE 11 - 1º aditivo ao Empréstimo Ponte
RTE 12- 2º aditivo ao Empréstimo Ponte
RTE 13 - Demonstrações financeiras da Requerente referentes ao exercício de 2016
RTE 14 - PER
RTE 15 - 3º aditivo ao Empréstimo Ponte
RTE 16 - 4º aditivo ao Empréstimo Ponte
RTE 17 - E-mail da Caixa comunicando a retirada das negociações para contratação do Financiamento de Longo Prazo
RTE 18 - 5º aditivo ao Empréstimo Ponte
RTE 19 - Execução pelo BNDES das fianças bancárias ao Empréstimo Ponte
RTE 20 - Parecer Raul Velloso
RTE 21 - Memorando nº 28/2018/GEROR/SUINF
RTE 22 - Ata da 752ª Reunião de Diretoria

RTE 23 - Voto DSL 060/2018
RTE 24 - Deliberação nº 89/2018
RTE 25 - Decisão de arquivamento do processo de reprogramação em virtude da perda de eficácia da MP 800
RTE 26 - Ofício Circular nº 001/2018/DR/ANTT e Memorando nº 876/2018/SUIF que encaminha o documento Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais
RTE 27 - Apresentação realizada pela Superintendência de Infraestrutura Terrestre da ANTT na Comissão de Viação de Transportes da Câmara dos Deputados
RTE 28 - Acordo com BNDES para retenção de 27% da receita bruta
RTE 29 - CNB-DIR 0662/2018 – proposta de Revisão Quinquenal
RTE 30 - Nota Técnica 014/2018/GEREF/SUINF
RTE 31 - Deliberação 628/2018
RTE 32 - Ação judicial n. 1014379-79.2019.4.01.3400 perante o Juízo da 3ª Vara RET 33 - Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal
RTE 34 - Ofício nº 216/2018/SUINF
RTE 35 - Requerimento da Requerente de relicitação
RTE 36 - Sentença na Ação judicial n. 1014379-79.2019.4.01.3400
RTE 37 - Requerimento da ANTT nos autos do agravo interno
RTE 38 - Deferimento da medida cautelar no processo nº: 1014300-37.2018.4.01.3400 da Concessionária BR-040 SA
RTE 39 - Decisão no Agravo de Instrumento nº. 1026337-14.2018.4.01.0000/DF mantendo a medida cautelar conferida à Concessionara BR-040 SA
RTE 40 - Decisão do Juízo da 17ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal ratificando a medida cautelar conferida à Concessionária BR-040 SA sob pena de multa cominatória
RTE 41 - Decisão no agravo de instrumento 1031417-56.2018.4.010000 mantendo a medida cautelar conferida à Concessionara BR-040 AS
RTE 42 - Liminar deferida na ação cautelar antecedente (processo 1023220-

63.2019.4.01.3400) ajuizada pela ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A
RTE 43 - Parecer GO Associados
RTE 44 - Ministério Público junto ao TCU, Parecer de 4 de junho de 2019 no Processo TC-014.618/2015-0
RTE 45 - Comprovação da realização de investimentos
RTE 46 - Autos de infração pós Portaria 127 ANTT
RTE 47 - Deliberação nº 964/2019 da ANTT
RTE 47 - Voto DMV 249/2019
RTE 48 - Carta da ABCR à ANTT sobre impacto da pandemia no setor
RTE 49 - Carta aberta da ABCR à sociedade tratando dos esforços das concessionárias de rodovias
RTE 50 - CNB-DIR 0555/2020
RTE 51 - Correspondência da CONCEBRA à ANTT em reforço à CNB-DIR 0555/2020
RTE 52 - Relatório de Administração do FGIE – Exercício de 2015
RTE 53 - Carta 82/2016-BNDES GP/SG/ROD
RTE 54 - Modelo de Plano de Negócios apresentado pela TPI ao BNDES
RTE 55 - Cartas DIR 5 09/2016 e DIR 3 04/2016
RTE 56 - Notificações enviadas pela CONCEBRA à ANTT referentes à deterioração da situação contratual pela Não Contratação do Financiamento de Longo Prazo
RTE 57 - Comprovante da continuidade das tratativas após a retirada da Caixa
RTE 58 - Comunicados da Petrobras sobre reajustes de preços de insumos asfálticos
RTE 59 - Instruções de Serviço/DG nº 02/2015, 04/2015 e 15/2016
RTE 60 - Instrução de Serviço/DG nº 01/2019
RTE 61 - Instrução de Serviço/DG nº 15/2019
RTE 62 - Parecer 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 63 - Parecer 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 64 - CNB-DIR 0182/2016
RTE 65 - CNB-DIR 0217/2016
RTE 66 - Ofício 087/2016/GEPRO/SUINF

RTE 67 - Nota Técnica 080/2016/GEROR/SUINF
RTE 68 - Voto DSL 136/2016
RTE 69 - Resolução 5142/2016
RTE 70 - CNB-DIR 1160/2017
RTE 71 - Nota Técnica 015/2017/GEINV/SUINF
RTE 72 - Nota Técnica 098/2017/GEROR/SUINF
RTE 73 - Voto DMR 066/2017
RTE 74 - Resolução 5.363/2017
RTE 75 - CNB-DIR 092/2019
RTE 76 - Estudo variação CAP
RTE 77 - Deliberação 180/2016
RTE 78 - Voto DSL 129/2016
RTE 79 - CNB-DIR 0655/2016
RTE 80 - Carta CNB DIR 0795/2016
RTE 81 - Ofício nº 1657/2016/GEPRO/SUINF
RTE 82 - Ofício 415/2017/GEPRO/SUINF
RTE 83 - Parecer Técnico 266/2017/GEPRO/SUINF
RTE 84 - CNB-DIR 1420/2017
RTE 85 - Memorando Interno 04/2017/DG/ANTT
RTE 86 - CNB-DIR 0148/2018
RTE 87 - Voto DSL 239/2018
RTE 88 - Deliberação 219/2019
RTE 89 - Ofício Circular nº 05/2018/GEFOR/SUINF
RTE 90 - Ofício Circular nº 09/2018/GEFOR/SUINF
RTE 91 - Ofício Circular nº 09/2018/GEFIR/SUINF
RTE 92 - Ofício Circular nº 20/2018/GEFIR/SUINF
RTE 93 - Gastos da Concessionária Para Adequação ao SIR
RTE 94 - Ofício Circular nº 23/2018/GEFIR/SUINF
RTE 95 - Parecer Técnico nº 339/2018/GEFIR/SUINF

RTE 96 - Parecer Técnico nº 225/2017/GEINV/SUINF
RTE 97 - Ofício nº 922/2018/GEFIR/SUINF
RTE 98 - Ofício Circular nº 031/2018/GEFIR/SUINF
RTE 99 - CNB-DIR 0142/2019
RTE 100 - CNB-DIR 0206/2019
RTE 101 - Despacho COFOR/GEFIR/SUINF de 26 de fevereiro de 2019
RTE 102 - Nota Técnica SEI nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR
RTE 103 - Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
RTE 104 - Nota Técnica nº 871/2019/GEREF/SUINF/DIR
RTE 105 - Despacho COGET SEI/ANTT 0400281 de 27 de maio de 2019
RTE 106 - Despacho COFOR SEI/ANTT 0460388 de 04 de junho de 2019
RTE 107 - Nota Técnica SEI nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR
RTE 108 - Tabela Complementar da Nota Técnica SEI nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR
RTE 109 - Ofício Circular SEI nº 637/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
RTE 110 - Nota Técnica SEI nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR
RTE 111 - Relatório à Diretoria SEI nº 639/2019, SEI/ANTT 084465023
RTE 112 - Despacho GEFIR 1361332
RTE 113 - Despacho GEREFE 1553156
RTE 114 - Ofício Circular SEI nº 1010/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
RTE 115 - Ofício Circular SEI nº 1203/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
RTE 116 - CNB-DIR 1377/2015
RTE 117 - Memorando 790/2016/SUINF
RTE 118 - CNB-DIR 0805/2016
RTE 119 - Nota Técnica 039/2016/GEINV/SUINF
RTE 120 - Resolução 5.236/2016
RTE 121 - Estudo LAPAV RDT-LEA-Ecoponte
RTE 122 - Reuniões sobre a metodologia em desenvolvimento pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul
RTE 123 - Memorando nº 006/2019/GAB

RTE 124 - Relatório Técnico LAPAV
RTE 125 - CNB/OPE/0108/2014
RTE 126 - Ofício Circular nº 019/2017/GEFOR/SUINF
RTE 127 - CNB-DIR 1779/2017
RTE 128 - Ofício Circular nº 001/2018/GEFOR/SUINF
RTE 129 - CNB-DIR 081/2018
RTE 130 - CNB-DIR 0175/2018
RTE 131 - CNB-DIR 0482/2018
RTE 132 - CNB-DIR 0612/2018
RTE 133 - Ofício nº 158/2018/GEFIR/SUINF
RTE 134 - Projeto Executivo DFE – Atendimento à Instrução Normativa RFB Nº 1731/2017
RTE 135 - Nota Técnica 103/2016/GEROR/SUINF
RTE 136 - Parecer n. 00573/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 137 - Despacho 04485/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 138 - Termo de Arrolamento e Transferência de Bens
RTE 139 - Licença de Instalação nº 1088/2015
RTE 140 - CNB-DIR 0797/2015
RTE 141 - Ofício Construtora Triunfo - 2016.03.15
RTE 142 - Ofício nº 290/2016/GEINV/SUINF
RTE 143 - Parecer nº 00052/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
RTE 144 - CNB-DIR 0222/2016
RTE 145 - Nota Técnica nº 011/2016/GEINV/SUINF
RTE 146 - CNB-DIR 0428/2016
RTE 147 - Anexo 39 a CNB-DIR 0428/2016
RTE 148 - Nota Técnica nº 015/2016/GEINV/SUINF
RTE 149 - CNB-DIR 820/2016
RTE 150 - CNB-DIR 1178/2017
RTE 151 - Nota Técnica nº 025/2017/GEINV/SUINF

RTE 152 - Nota Técnica nº 010/2018/GEINV/SUINF
RTE 153 - Nota Técnica nº 016/2018/GEINV/SUINF
RTE 154 - Timeline - Atraso licenciamento Ambiental
RTE 155 - Ofício nº 088/2016/GEFOR/SUINF
RTE 156 - CNB-DIR 0174/2016
RTE 157 - CND-DIR 0474/2016
RTE 158 - CNB-DIR 0521/2016
RTE 159 - Ofício nº 598/2016/SUINF
RTE 160 - CNB-DIR 0677/2016
RTE 161 - Ofício nº 633/2016/GEFOR/SUINF
RTE 162 - CNB-DIR 1011/2016
RTE 163 - Ofício nº 157/2017/COINF-MG/SUINF
RTE 164 - CNB-DIR 2200/2017
RTE 165 - CNB-DIR 0133/2018
RTE 166 - Relatório Recuperação dos Taludes perímetro urbano de Nova Serrana
RTE 167 - Memorando nº 189/2018/GEINV/SUINF
RTE 168 - CNB-DIR 611/2018
RTE 169 - Ofício nº 157/2018/GEFIR/SUINF
RTE 170 - CNB-DIR 0709/2018
RTE 171 - E-mails da ANTT em resposta à CNB-DIR 0709/2018
RTE 172 - Caderno de Perguntas e Respostas ao Edital
RTE 173 - Relatório de Avaliação para recebimento das obras de restauração, duplicação e melhoramento da rodovia BR-262/MG – Travessia urbana de Nova Serrana
RTE 174 - Ofício nº 169/2018/GEFIR/SUINF
RTE 175 - CNB-DIR 0751/2018
RTE 176 - Ofício nº 420/2018/GEFIR/SUINF
RTE 177 - CNB-DIR 0891/2018
RTE 178 - Ofício SEI nº 1399/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
RTE 179 - Carta DNB-ENG-1361/2019

RTE 180 - Relatório de Vistoria da Travessia Urbana de Nova Serrana
RTE 181 - Ofício SEI nº 567/2020/COINFMG/URMG-ANTT
RTE 182 - Ofício nº 092/2020/GEENG/SUINF-R00
RTE 183 - Relatório de Análise de Projeto
RTE 184 - Parecer Técnico nº PT-0115.2020-GEENG-SUINF-R00
RTE 185 - CNB-DIR 0397/2014
RTE 186 - Relatórios Técnicos da consultoria AFIRMA Engenharia Viária
RTE 187 - CNB-DIR 0473/2016
RTE 188 - CNB-DIR 1404/2017
RTE 189 - CNB-DIR 0297/2018
RTE 190 - CNB-DIR 1005/2018
RTE 191 - Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF
RTE 192 - CNB-DIR 0535/2019

Pedido de Reconsideração – 26/07/2020

RTE 193 - Parecer GO – Associados
RTE 194 - Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR
RTE 195 - Nota Técnica SEI Nº 1628/2019/GEREF/SUINF/DIR
RTE 196 - Deliberação nº 303, de 25 de junho de 2020

Resposta ao Pedido de Revogação da ANTT – 31/07/2020

RTE 197 – Nota Técnica SEI Nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR
