

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

**PROCEDIMENTO ARBITRAL N° 23960/GSS**

---

**ROTA DO OESTE – CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A.  
(Requerente)**

*vs.*

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES  
(Requerida)**

---

**Manifestação da Requerente à Ordem Processual n° 17**

---

**Árbitros:**  
**Cristiano de Sousa Zanetti (Presidente)**  
**Rodrigo Garcia da Fonseca**  
**Sérgio Guerra**

19 de outubro de 2020.



ROTA DO OESTE – CONCESSIONÁRIA ROTA DO OESTE S.A. (“ROTA DO OESTE”, “CONCESSIONÁRIA” ou “REQUERENTE”), vem, por seus advogados, respeitosamente, **manifestar-se nos termos da Ordem Processual nº 17** (“OP nº 17”), encaminhada no dia 07.10.2020, pelos motivos a seguir expostos.

- I -

### O DOCUMENTO R1-90

1. Em resposta à OP 16, a Requerida afirma, em relação à necessidade de prova pericial tratando do tema da alteração das condições de financiamento, que *“no documento ora juntado (R1-090), sentença arbitral proferida em procedimento que tratava do mesmo tema enfrentou a questão sem a necessidade de prova pericial”*; e requereu a *“juntada da sentença arbitral em anexo (R1-090), proferida em caso análogo, inclusive com decisão sobre pontos em comum com esta arbitragem, sem a necessidade de realização de perícia”*.

2. A Requerida equivoca-se profundamente ao tentar comparar os casos discutidos nesta arbitragem com o objeto da sentença arbitral contida no R1-090, que trata de procedimento envolvendo a antiga concessionária Galvão BR-153. Em primeiro lugar, como visto da sentença juntada, naquela arbitragem discute-se primordialmente a indenização devida à concessionária pelos investimentos não amortizados vinculados a bens reversíveis em função da decretação de caducidade de um contrato de concessão cuja exploração sequer havia se iniciado, **e não o reequilíbrio econômico-financeiro** de um contrato de concessão vigente e em execução, como se dá na presente hipótese.

3. Ou seja, são objetos de discussão e fundamentos jurídicos completamente diferentes, **a ensejar a conclusão imediata de que estamos diante de casos completamente diferentes, sendo incorreta a afirmação da Requerida de que se trataria “do mesmo tema”. Como a leitura do documento acostado pela ANTT demonstra, os casos são calcados em fundamentos fáticos e jurídicos totalmente distintos.**

4. E ainda que ambas sejam concessões da 3ª Etapa, nem se compare a situação da Galvão BR-153 e da Requerente no que diz respeito à questão do financiamento. **Dois são os motivos principais.**



5. Primeiro porque a Galvão sequer obteve o empréstimo ponte ainda em 2014, e por conta disso sequer chegou a cumprir a obrigação de duplicar os 10% iniciais da meta de expansão de capacidade, não tendo sido capaz, portanto, de iniciar a cobrança tarifária. Por outro lado, a Requerente não somente contratou o empréstimo ponte, mas realizou os investimentos que lhe cabiam enquanto possuiu fôlego financeiro. Nesse sentido, enquanto a Galvão teve as tratativas de seu empréstimo ponte encerradas precocemente, a Requerente chegou a ter acordado com o BNDES minuta de financiamento de longo prazo.

6. Segundo porque o lote da Galvão BR-153 foi o último a ser licitado, tendo seu leilão ocorrido em **23 de maio de 2014**. Nesse sentido, a sentença juntada no R1-090 mesmo alega (e não se pretende entrar no mérito de suas afirmações, apenas relatar o fundamento lá utilizado) em nota de rodapé do seu §290, que “*a economia brasileira entrou em recessão técnica no primeiro semestre de 2014, quando apresentou Produto Interno Bruto (PIB) negativo nos dois primeiros trimestres*”.

7. Ora, o fundamento utilizado pela sentença para considerar que haveria sinais de crise diz respeito justamente a fatos ocorridos no **primeiro semestre de 2014**, quando **há muito o Contrato de Concessão da Requerente já havia sido licitado**, o que ocorreu em **27/11/2013**.

8. Ou seja, o fundamento econômico adotado naquela sentença para afastar a imprevisibilidade da crise no caso da Galvão sem a necessidade de prova pericial **sequer é aplicável ao caso da Requerente!**

9. Igualmente relevante é o fato de que a sentença arbitral veiculada no R1-090, ainda em discussão e objeto de pedido de interpretação e esclarecimentos na forma do regulamento da CCI, *sequer se manifesta em relação ao grau de previsibilidade da crise e seus efeitos*, é omissa em relação ao estudo estatístico veiculado pelo documento “Diagnóstico e Alternativa Frente à Queda de Desempenho das Concessões”, documento este elaborado pela própria ANTT e divulgado pelo seu então Diretor Geral juntado naquele procedimento como doc. A-13 (citado pelo §124 do R1-090) e nesta arbitragem como documento C-9.

10. A *extraordinariedade* de um evento (condição necessária para sua caracterização como caso fortuito ou força maior, como em discussão nesta



arbitragem) está vinculada à *probabilidade* de sua ocorrência e de seus efeitos. Para que seja determinada a *probabilidade* de ocorrência de uma crise econômica é logicamente necessário um **estudo econômico e estatístico** que avalie, com dados da economia brasileira, a chance sua materialização tendo como marco temporal referencial o momento da licitação.

11. Foi o que o documento produzido pela Requerida e divulgado por seu então Diretor Geral fez. A partir de estudo estatístico demonstrando que à época dos leilões da 3ª Etapa havia probabilidade de **0,27% de ocorrência da crise em suas dimensões**. Referido estudo estatístico não foi refutado pela ANTT nesta arbitragem, como reiterado pela Requerente desde sua Réplica (§267). A Requerida limita-se a alegar genericamente, apenas com base na opinião de seu procurador e sem qualquer lastro ou fundamento estatístico ou econômico, que uma crise seria previsível ao longo de uma concessão no Brasil, sem enfrentar nem o mérito, nem o método do estudo por ela mesma elaborado e divulgado pelo seu então Diretor-Geral.

12. Percebe-se, desta forma, como a juntada do R1-090 produz o efeito contrário ao pretendido pela Requerida: ao invés de servir de argumento para afastar a prova pericial a respeito das alterações das condições de financiamento, o R1-090 é prova de como uma sentença que, diante de um estudo estatístico apontando a *extraordinariedade da crise e de seus efeitos* em função da *probabilidade ínfima de 0,27%* de sua ocorrência à época dos leilões da 3ª Etapa *sequer enfrenta tal caracterização de extraordinariedade* e sequer apresente um grau de previsibilidade da crise e de seus efeitos à época do leilão, será *omissa* em relação aos fundamentos para a caracterização ou não da crise como caso fortuito ou força maior e, portanto, como evento cujo risco foi alocado ao Poder Concedente ou à Concessionária.

13. Ademais – e sem pretender adentrar o mérito das discussões de tema estranho a essa arbitragem – os fundamentos usados pela Sentença Parcial de Mérito da Galvão naquele caso para reconhecer a responsabilidade da Galvão pela não concessão do respectivo empréstimo ponte, focados no pedido de recuperação judicial do grupo Galvão e rebaixamento de seu risco de crédito, são absolutamente inaplicáveis à CRO.

14. Em suma, não bastassem as explícitas distinções que, de plano, já impedem a aplicação das conclusões da sentença proferida na arbitragem da antiga



concessionária Galvão BR-153 a este caso, é certo que a apresentação de tal documento pela ANTT também não pode servir de instrumento a induzir este n. Tribunal Arbitral a decidir do mesmo sentido; o Painel Arbitral, por óbvio, **ostenta plena independência e autonomia para deliberar segundo as especificidades do caso concreto**, conduta esta, aliás, ratificada pelo próprio Tribunal Arbitral na OP n° 6<sup>1</sup>, ocasião em que, ao mencionar os demais litígios envolvendo as concessões da 3ª Etapa, salientou a necessidade de cada caso “*ser julgado à luz das próprias circunstâncias*”.

**- II -**

**DA OBJEÇÃO DA REQUERENTE À PROLAÇÃO DE SENTENÇA PARCIAL  
IMPRESINDIBILIDADE DA PRODUÇÃO DE PROVAS NO CASO**

15. Ainda nos termos da OP n° 17, este n. Painel Arbitral determinou que a Requerente se manifestasse sobre a pertinência da prolação de sentença parcial, conforme pleito formulado pela Requerida em sua manifestação de 05.10.2020, observando que eventual objeção “*deverá ser justificada de maneira pormenorizada, com a indicação, sempre que pertinente, das provas que repute imprescindíveis ao julgamento de seus pedidos*”.

16. Primeiramente, sem prejuízo do quanto adiante exposto, a Requerente gostaria de pontuar que a imprescindibilidade das provas a serem produzidas no bojo deste procedimento restou oportunamente demonstrada nos termos de sua Especificação de Provas, apresentada em 31.08.2020, por meio da qual indicou de forma absolutamente detalhada **o objeto e a especialidade das provas** necessárias à análise de cada um dos eventos de desequilíbrio econômico-financeiro em discussão.

17. O mesmo, contudo, não se pode dizer em relação à ANTT, que em sua petição de especificação de provas – também apresentada em 31.08.2020 –, se limitou a deduzir protesto genérico acerca da produção de prova documental suplementar e, subsidiariamente, de prova pericial e testemunhal, tendo antecipado o rol da testemunhas a serem ouvidas, com indicação da especialidade e experiência de cada uma delas.

18. Vê-se que em tal ocasião a ANTT não se dedicou em arguir a efetiva desnecessidade da realização de provas no caso, tendo, inclusive, pontuado que

---

<sup>1</sup> Item 542, da Ordem Processual n° 6.



caberia “à parte privada a **produção de prova robusta**, com vistas à eventual desconstituição da referida presunção [de veracidade dos atos administrativos]”<sup>2</sup> (g.n.).

19. Na manifestação datada de 05.10.2020, porém, a Requerida modificou seu posicionamento: concordando com o pedido da Rota do Oeste quanto à necessidade da definição do objeto da prova previamente à apresentação de quesitos, afirmou que “a mesma economia processual prestigiada pela Requerente ao pleitear a inversão do procedimento previsto na Ordem Processual nº 14 também deve ser observada na definição da pertinência da produção da prova pericial neste momento processual”<sup>3</sup> e, assim, passou a sustentar a desnecessidade da realização de provas em relação a praticamente todos os eventos de desequilíbrio em discussão nesse procedimento.

20. Lançando mão de sentença arbitral proferida em outro procedimento, cujos fundamentos e conclusões, conforme evidenciado no tópico antecedente, não se aplicam a este caso concreto, a Requerida passou a arguir a conveniência absoluta da prolação de sentença parcial, pedido este jamais antes aventado por ela, inclusive por ocasião da especificação de provas.

21. Nota-se que a ANTT convenientemente altera seu posicionamento neste momento com a intenção, em última análise, de ver aproveitadas as conclusões de sentença proferida em outro caso. Sua pretensão, porém, não sobrevive diante das diferenças entre os casos concretos – como visto no tópico anterior – e das próprias razões técnicas que efetivamente impõem, de maneira inafastável, a necessidade da ampla produção de provas nesse procedimento, **sendo esta a única forma de se obter uma correta e exauriente resolução das matérias submetidas à arbitragem e, ademais, a razão pela qual a Requerente não pode concordar com a prolação de sentença parcial.**

22. Dito isso, em total deferência ao comando da OP nº 17, a Requerente passa a novamente indicar, pormenorizadamente, a pertinência das provas pleiteadas, refutando objetivamente as alegações trazidas pela ANTT em sua manifestação acerca da suposta desnecessidade de prova. Confira-se:

---

<sup>2</sup> Item 03 da Especificação de Provas da ANTT, apresentada em 31.08.2020.

<sup>3</sup> Item 05 da Manifestação sobre OP 16 da ANTT, apresentada em 05.10.2020.

**PERÍCIA TÉCNICA**

EVENTO DE DESEQUILÍBRIO	JUSTIFICATIVA DA ANTT PARA A DESNECESSIDADE DE PRODUÇÃO DE PROVA <sup>4</sup>	CONTRAPONTO DA CRO A RATIFICAR A NECESSIDADE DE DILAÇÃO PROBATÓRIA
<p><b>Alteração unilateral do Plano de Ataque original</b></p>	<p><i>A controvérsia nesse ponto é eminentemente jurídica. Cinge-se a definir se houve ou não uma alteração do contrato por uma suposta determinação da ANTT para alteração do Plano de Ataque Original. A perícia de engenharia requerida não é capaz de auxiliar na solução da questão, que depende fundamentalmente de interpretação do ordenamento jurídico e da apreciação das provas para definir se houve ou não alteração do contrato apta a gerar reequilíbrio.</i></p> <p><i>Na remota hipótese de este Tribunal decidir que houve uma alteração unilateral, haverá a possibilidade de avaliar se há controvérsia quanto aos valores eventualmente devidos.</i></p>	<p>A Requerida defende que os custos adicionais havidos devem ser alocados à Requerente, uma vez que não teria havido alteração unilateral do Plano de Ataque, por não ter sido feita solicitação formal por parte da Requerida nesse sentido.</p> <p>Partindo, então, dos próprios argumentos defendidos pela Requerida, verifica-se necessária a <b>produção de prova testemunhal</b> nesse ponto, como pleiteado à especificação de provas, para confirmar a atuação da Requerida e de outros órgãos da administração pública federal na alteração do Plano de Ataque original, atestando, inclusive, os entendimentos das reuniões presenciais havidas, como retratado pela Requerente neste procedimento arbitral.</p> <p>Ademais, a <b>prova pericial de engenharia de rodovias</b> servirá para comprovar a melhor viabilidade financeira de início das obras pelo norte; e que os custos adicionais incorridos pela Concessionária, ora pleiteados, são razoáveis e compatíveis com o emprego de práticas adequadas de engenharia e que, portanto, ensejam o integral reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.</p>
<p><b>Execução do PBA-I</b></p>	<p><i>Mais uma vez, a controvérsia é meramente jurídica. A Requerente não se insurgiu em face dos valores considerados pela ANTT e deduzidos da verba contratual de estudos ambientais, de que trata a cláusula sétima.</i></p> <p><i>A pretensão formulada na presente arbitragem é que esses valores sejam reequilibrados diretamente na tarifa, tendo em vista que a finalidade dos gastos não se enquadrariam como estudos ambientais, condição essencial para aplicabilidade da cláusula sétima.</i></p>	<p>Nesse ponto, a Requerida nega o direito da Requerente ao reequilíbrio sob o fundamento de que os custos havidos com a execução do PBA-I relacionam-se à elaboração de estudos ambientais e licenciamento ambiental</p> <p>O expert deverá, <b>justamente em vista dos argumentos da Requerida quanto à natureza e finalidade dos gastos</b>, promover a <b>diferenciação</b> entre o compromisso de arcar com os custos de elaboração de estudos ambientais e o risco de custear o <b>cumprimento de condicionantes ambientais necessárias</b> para a emissão das licenças, <b>de modo a demonstrar que os custos incorridos com a execução</b></p>

<sup>4</sup> Conforme manifestação apresentada em 05.10.2020.



		<p><u>do PBA-I correspondem a “custos relacionados ao atendimento destas exigências e condicionantes [relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas] nas licenças a cargo da Concessionária ou do Poder Concedente] nos termos da Cláusula 21.2.16, que atribui o respectivo risco ao Poder Concedente.</u></p> <p>A partir disso, caberá ao <u>expert de licenciamento ambiental</u> confirmar os gastos adicionais incorridos e a incorrer pela Requerente, a pedido de órgãos e entidades federais, que não fazem parte do escopo original do contrato e que somente foram incorridos em razão da não execução de condicionantes ambientais indígenas constantes do PBA-I do DNIT, que deverão ser integralmente reequilibrados e cumprimento à matriz de riscos contratual.</p>
<p><b>Inexecução dos Contratos CREMA</b></p>	<p><i>Esse ponto também envolve estritamente uma interpretação do contrato.</i></p> <p><i>De um lado, entende a Requerente ter havido um compromisso do Poder Concedente de que a rodovia seria entregue em determinadas condições, em razão da conclusão dos contratos CREMA celebrados pelo DNIT com empreiteiras. De outro, entende a ANTT ser o contrato bastante claro no sentido de que todos esses contratos do DNIT seriam rescindidos no momento da assunção e a Concessionária receberia a rodovia no estado em que se encontrasse, para promover os investimentos cabíveis. Ressalvado o Apêndice D do PER, não havia qualquer garantia de que a rodovia seria entregue com parâmetros de desempenho em determinado nível.</i></p> <p><i>Assim, não faz sentido a perícia pleiteada, sem que haja um acerto do direito, a saber, sem que haja uma definição se o contrato prevê ou não a entrega do sistema rodoviário em determinadas condições de desempenho.</i></p>	<p>Conforme apontado na Ordem Processual nº 06, a Requerida aduz que “os estudos de viabilidade que embasaram a licitação, embora meramente referenciais, <u>já haviam embutido no cálculo da tarifa-teto as despesas arguidas pela Requerente</u>”; e, ainda, “antes mesmo da redação do Contrato de Concessão, <u>as despesas de recuperação e conservação arguidas pela Requerente já haviam sido <b>precificadas</b></u>”.</p> <p>A <u>perícia de engenharia de rodovias</u>, dessa forma, se prestará a atestar que, quando da licitação, não era tecnicamente possível presumir a gravidade dos problemas no pavimento, nem, muito menos, precificar os gastos que seriam incorridos com as obras necessárias para que a rodovia atingisse os parâmetros de desempenho exigidos nos Contratos CREMA.</p> <p>Para tanto, entende-se que o <i>expert</i> deverá (i) comparar o estado da rodovia no momento em que ela foi recebida pela Requerente (com a inexecução dos Contratos CREMA) e o estado que a rodovia estaria, caso tivesse havido a presumível execução dos Contratos CREMA; (ii) feita a diferenciação prevista no item (i), atestar o custo incorrido com as obras necessárias para trazer a rodovia do estado em que ela foi entregue a CRO para o nível previsto nos contratos de CREMA (ou seja, desconsiderando os custos que a Requerente já ordinariamente incorreria com as obras para levar os parâmetros de desempenho do pavimento do nível do CREMA para</p>



		<p>o nível da Concessão), levando em consideração os custos efetivamente despendidos pela CRO ou, se não for possível, a estimativa de custos levando em consideração práticas de engenharia usuais para esse tipo de obra.</p>
<b>Desapropriações</b>	<p><i>Também quanto à indenização de despesas relacionadas às desapropriação, a solução da divergência não passa pela quantificação desses gastos, mas sim pelo acolhimento ou rejeição de duas premissas jurídicas tomadas pela ANTT.</i></p> <p><i>Primeiramente, não houve remuneração pelos custos administrativos de obras previstas no PER, uma vez que a Resolução ANTT nº 1.187 (R1-058) já estabelece estar embutido no custo do projeto executivo as despesas com projeto de desapropriação. Já para as obras novas, nos termos da Resolução ANTT nº 4.727 (R1-079) esses custos são remunerados no montante de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento).</i></p> <p><i>Em segundo lugar, a ANTT tem exigido que os laudos de avaliação observem as normas técnicas NBR 14653-1 e Norma IPR 746/2011 do DNIT.</i></p> <p><i>Portanto, a controvérsia cinge-se à aplicabilidade ou não das resoluções da ANTT, bem como à legitimidade ou não de se exigir a observância das normas técnicas citadas. A perícia solicitada em nada auxiliará na definição desses pontos.</i></p>	<p>As partes divergem quanto (i) aos tipos de custos, referentes a atividades necessárias às desapropriações, que seriam reequilibráveis e (ii) à metodologia de imóveis, inclusive para tentar alterar reequilíbrios já efetivados a partir da alteração das respectivas. Tanto é assim, que constou expressamente da Ordem Processual nº 06, que “<u>embora a controvérsia demande análise mais aprofundada, a existência de divergência entre as Partes quanto à metodologia de avaliação de parte dos imóveis desapropriados não põe em xeque a plausibilidade do direito da Requerente</u>”. Ou seja, não há como se cogitar de que para a resolução de tal questão bastará a análise de premissas jurídicas e documentos.</p> <p>Assim, caberá ao <i>expert</i>, <b><u>avaliador de imóveis especializado em concessões rodoviárias</u></b>, a definição (i) da adequação da metodologia empregada pela CRO e pela ANTT nas desapropriações ocorridas, anteriormente à mudança de postura da agência para definir se algum dos procedimentos realizados no processo de desapropriação não eram necessários; (ii) determinação de uma metodologia para as futuras avaliações dos imóveis desapropriados à luz das normas aplicáveis.</p> <p>Após esta definição, poderão ser quantificados os custos, referentes à desapropriação de áreas e sua incorporação ao Sistema Rodoviário, incorridos pela Requerente e não indenizados pela Requerida, bem como a identificação dos valores inicialmente reequilibrados que a ANTT tenha posteriormente procurado reduzir, a partir da alteração ou substituição de avaliações já efetivadas ou por qualquer outro motivo relacionado ao método de cálculo do valor de desequilíbrio referente a desapropriações.</p> <p>Portanto, o conhecimento técnico do <i>expert</i> a ser nomeado se mostra necessário para definição do mérito do pleito de desequilíbrio em relação à</p>



		adequação da avaliação empregada pela CRO nas desapropriações passadas e definição de metodologia de avaliação de imóveis a ser empregada para as desapropriações futuras.
<b>Não aceite de obras de duplicação</b>	<p><i>No atual estágio processual, é preciso um acertamento do direito relativamente aos dois primeiros itens desse tópico, antes da realização de eventual perícia, conforme demonstrado a seguir.</i></p> <p><i>- Diamante 03 – Não há dúvidas de que houve a execução da obra, porém, com requisitos diversos daqueles previstos no PER, que exigia um trevo tipo diamante. Cabe, portanto, ao Tribunal definir se a ANTT é obrigada ou não a receber obra diversa da contratada e se deve considerar total ou parcialmente na tarifa os gastos dependidos pela Concessionária;</i></p> <p><i>- Ponte sobre o Rio Correntes – Também aqui não há dúvidas de que houve a execução da obra, porém, de forma incompleta. Inclusive, sem qualquer possibilidade de utilização. Caberia, portanto, ao Tribunal definir: (i) se a Concessionária deveria, por força do contrato, ter concluído a obra; (ii) se a ANTT deve considerar parcialmente na tarifa a realização incompleta da obra e sem utilidade para o usuário;</i></p> <p><i>- Duplicação dos km 94,9 ao km 96,7 – esse é o único ponto que pode ser objeto de perícia, uma vez que as partes divergem tanto sobre o efetivo investimento na rodovia, quanto sobre a observância dos parâmetros técnicos do PER.</i></p>	<p>Como bem apontado pela Requerida, não há dúvida de que as obras foram executadas pela Requerente. No tocante ao Diamante 3, a própria Requerida alega que caberá ao Tribunal definir se a ANTT é obrigada ou não a receber obra diversa da contratada e se <u>deve considerar total ou parcialmente na tarifa os gastos dependidos pela Concessionária</u>.</p> <p>A partir dos próprios pontos levantados pela Requerida, verifica-se que, para que o Tribunal Arbitral possa decidir tal questão, será necessário o apoio de prova técnica, mediante a nomeação de profissional especializado em perícia de <u>engenharia de rodovias</u>, para verificar a adequação do dispositivo, bem como avaliar as razões de sua execução, além dos custos incorridos pela Requerente para tanto.</p> <p>Em relação aos demais pontos, a perícia também conseguirá confirmar o indevido não aceite de tais obras, atestando por exemplo que a CRO realizou a obra nos limites de sua concessão, até o marco inicial (km 00+000) do seu Sistema Rodoviário, bem como a impossibilidade de a Requerente realizar a obra em área fora da sua licença ambiental, sujeita à jurisdição de outro órgão ambiental em estado da federação diverso do competente para o trecho adjudicado à Requerente.</p> <p>Ressalta-se que a própria Requerida confirma a necessidade da realização da perícia quanto à questão da duplicação dos km 94,9 ao km 96,7.</p> <p>Deverá a perícia, por fim, atestar também os valores e as datas das perdas de receita por decorrência do não aceite indevido das obras.</p>
<b>Aumento do limite de peso bruto por eixo</b>	<p><i>Conforme já salientado, após vários meses de pesquisas em parceria com a UFRS, a ANTT está em fase final de definição da metodologia para o reequilíbrio, em definitivo, dos impactos decorrentes do aumento do limite de peso bruto por eixo.</i></p>	<p>Já se destacou nesse procedimento arbitral que o estudo até o momento empregado pela Requerida foi realizado sem metodologia de cálculo própria e não foi específico quanto aos impactos da Lei n.º 13.303/2015 na rodovia BR-163/MT, nem quanto</p>



	<p><i>Assim, é preciso que se aguarde a aplicação do resultado desses estudos, para que seja aferida de modo preciso em que reside a divergência da Requerente.</i></p> <p><i>Ademais, não parece crível, dada a complexidade do tema, que a perícia conclua uma análise em poucos meses com a mesma qualidade do trabalho que vem sendo desenvolvido.</i></p>	<p>às peculiaridades da rodovia, sendo, portanto, sujeito a revisões e discordâncias.</p> <p>Assim, será necessária a perícia por <b>perito de engenharia de rodovias</b> para atestar a correção do cálculo apresentado pela Concessionária para o reequilíbrio econômico-financeiro, considerando que as partes não controvertem quanto ao direito da Requerente.</p> <p>Ademais, caso não se considere adequada a metodologia e cálculo apresentados pela Requerida, deverá o <i>expert</i> definir os custos adicionais de investimento e operação da Requerente em razão da alteração do limite de peso bruto por eixo.</p>
--	--	--

## PERÍCIA ECONÔMICO-FINANCEIRA

EVENTO DE Desequilíbrio	JUSTIFICATIVA DA ANTT PARA A DESNECESSIDADE DE PRODUÇÃO DE PROVA <sup>5</sup>	CONTRAPONTO DA CRO A RATIFICAR A NECESSIDADE DE DILAÇÃO PROBATÓRIA
<b>Alteração das condições de financiamento</b>	<p><i>A questão atinente ao financiamento do BNDES também não demanda prova técnica, e sim uma interpretação da matriz de riscos prevista no contrato, notadamente a abrangência da cláusula 26, expressa em afirmar ser a Concessionária "a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos". A julgar pelas justificativas apresentadas pela Requerente, esta pretende terceirizar para o perito a interpretação do contrato.</i></p> <p><i>Ademais, os fatos foram devidamente esclarecidos pelo próprio BNDES, conforme documento R1-074.</i></p> <p><i>Por fim, registre-se que no documento ora juntado (R1-090), sentença arbitral proferida em procedimento que tratava do mesmo tema enfrentou a questão sem a necessidade de prova pericial.</i></p>	<p>A comprovação da ocorrência de evento irresistível, imprevisível e extraordinário consistente em caso fortuito e força maior exige a avaliação de profissional técnico apto a analisar e extrair as devidas informações de todas as informações estatísticas econômicas apresentadas neste procedimento arbitral para verificar a absoluta <b><u>imprevisibilidade, à época da licitação, da crise nas suas dimensões ocorridas</u></b> e que, ao fim, levaram à alteração da política de financiamento do BNDES, impactando a concessão do financiamento de longo prazo à Requerente, a despeito <b><u>do cumprimento dos requisitos objetivos usualmente exigidos</u></b> pelo banco para a obtenção de tal financiamento.</p> <p><b><u>Um profissional especializado na área de economia e finanças</u></b> conseguirá, com assertividade, atestar ainda que (i) as condições de financiamento divulgadas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos eram extremamente subsidiadas, incomparáveis a qualquer outra condição de financiamento de mercado (seja com bancos privados ou por meio de emissão de debêntures incentivadas); e (ii) tais condições de financiamento representavam</p>

<sup>5</sup> Conforme manifestação apresentada em 05.10.2020.



		<p>premissas fundamentais da equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, consideradas na definição da tarifa-teto que foi a leilão; (iii) que a Concessionária cumpriu todos os requisitos objetivos ordinariamente exigidos pelos bancos públicos para a concessão do financiamento; e (iv) A comprovação dos diversos desequilíbrios que surgiram em razão do não financiamento, para que seja evidenciado todos os elementos que impactaram no contrato.</p> <p>Não bastasse, o expert deverá, ao fim, determinar todos os custos diretos e indiretos gerados para a Concessionária e seus acionistas em decorrência da não disponibilização do financiamento nas condições originalmente prometidas na Carta dos Bancos Públicos.</p> <p>A par da perícia, não se pode olvidar que a Requerente também postulou pela <b><u>produção de prova testemunhal e documental</u></b>, consubstanciadas na oitiva de testemunhas fáticas e técnicas a serem oportunamente arroladas, e exibição de documentos que, em conjunto com a prova pericial, servirão para demonstrar que a alteração das condições de financiamento caracterizou caso fortuito ou força maior.</p> <p>Por fim, sobre a sentença arbitral proferida em procedimento diverso, já se demonstrou que os fundamentos econômicos lá adotados (entrada do país em recessão técnica ao fim do segundo trimestre de 2014) para pôr em dúvida a imprevisibilidade da crise para aquela concessão específica (Galvão BR-153, licitada em <i>maio de 2014</i>), são <b>lógica e temporalmente inaplicáveis ao caso da Requerente</b>, cuja licitação ocorreu em <b>novembro de 2013</b>, antes portanto dos fatos apontados por aquela sentença.</p>
<p><b>Aumento do preço de insumos asfálticos</b></p>	<p><i>Trata-se de tema eminentemente jurídico e que envolve sobretudo a interpretação da abrangência da matriz de riscos estabelecidas no contrato de concessão.</i></p> <p><i>O fato é que, no atual estágio processual, seria inviável quantificar os custos excedentes sem uma definição prévia da abrangência da matriz de riscos, de modo a delimitar eventualmente qual variação de preços estaria contemplada na matriz de riscos e qual seria reputada como risco do Poder Concedente.</i></p>	<p>As partes divergem sobre a repercussão desse fato sobre o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. De um lado, a Requerente defende, como um de seus argumentos, que a alteração da forma de estabelecimento dos preços do CAP e outros insumos asfálticos pela Petrobras, sociedade de economia mista controlada pela União, fornecedora monopolista dos insumos no Brasil e que, portanto, controla o seu preço no mercado nacional, causou um aumento imprevisível e extraordinário no preço dos insumos asfálticos –</p>



	<p><i>Na remota hipótese deste Tribunal Arbitral reconhecer a necessidade de flexibilização dessa matriz de riscos, eventual reequilíbrio deve ser cotejado com a variação de outros componentes de custos do contrato, o que demandaria uma perícia bem mais ampla do que a pedida pela Requerente.</i></p>	<p>principal insumo da indústria –, mesmo no momento em que ocorreram períodos de baixas históricas nos preços do barril de petróleo, principal insumo do CAP e demais insumos asfálticos. Por essas razões, entende-se que o aumento de preço dos insumos asfálticos constitui evento imprevisível e extraordinário, de modo a caracterizar a hipótese de reequilíbrio prevista na cláusula 21.2.4 do Contrato de Concessão. De outro lado, a Requerida alega que o aumento de preço dos insumos asfálticos não caracterizaria evento afeito à álea extraordinária.</p> <p>Assim, diante da discordância das partes quanto às premissas que originariam o reequilíbrio pleiteado, antes de se analisar a matriz de riscos estabelecida no Contrato de Concessão, faz-se necessária a produção de <u>perícia econômico-financeira e estatística</u>, de forma que o profissional especializado possa confirmar que o aumento verificado no preço do CAP e outros insumos asfálticos a partir do ano de 2014 pela Petrobras constituiu evento <u>imprevisível, extraordinário e irresistível</u> para a Concessionária, <u>considerando as estatísticas do histórico de preços do ano anterior</u>.</p> <p>Com essa confirmação, o expert deverá também definir os custos adicionais incorridos pela Concessionária em virtude desse aumento de preço dos insumos asfálticos.</p>
<p><b>Aplicação do Fator D sobre a Tarifa Básica de Pedágio decorrente dos Fluxos de Caixa Marginais</b></p>	<p><i>Não há controvérsia sobre os fatos relacionados a esse ponto. O caso exige apenas uma interpretação jurídica no sentido de conferir efeitos retroativos ou prospectivos à nova interpretação do contrato promovida pela ANTT por meio da Resolução nº 5.850/2018 (Doc. C-30).</i></p> <p><i>Num primeiro momento, o Fator D incidiu sobre ambos os fluxos de caixa, original e marginal, e, num segundo momento, a resolução da Agência determinou a incidência somente no fluxo de caixa original – FCO. A ANTT entende que os efeitos são ex nunc pelas razões expostas em sua resposta às alegações iniciais e a Requerente entende que os efeitos devem ser ex tunc. Cabe ao Tribunal Arbitral, não ao perito, definir a forma de aplicação dessa nova resolução.</i></p>	<p>Diversamente do quanto exposto pela Requerida, a partir da prova pericial será confirmado que a aplicação da metodologia anterior à Resolução 5.850/2019 gerou desequilíbrios econômico-financeiros para a Requerente, ao reduzir o próprio valor dos reequilíbrios implementados por meio de Fluxos de Caixa Marginais por meio da aplicação indevida de desconto nos valores reequilibrados.</p> <p>Ou seja, a <u>perícia econômico-financeira</u> atestará que a aplicação de Fator D sobre a somatória da TBP revisada (segundo a Cláusula 18.4) com as parcelas tarifárias decorrentes dos reequilíbrios por Fluxo de Caixa Marginal foi realizada indevidamente e de forma contrária à lógica de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, causando um estado de desequilíbrio econômico-financeiro permanente, considerando que a incidência do Fator</p>



		<p>D sobre a parcela da tarifa destinada ao pagamento de reequilíbrios por meio de Fluxo de Caixa Marginal tornava <b>incompleto</b> o reequilíbrio por meio do FCM.</p> <p>A perícia, assim, deverá confirmar que a Requerida reduziu indevidamente o montante que havia sido reequilibrado na tarifa via Fluxo de Caixa Marginal desde a primeira revisão ordinária.</p> <p>Após a confirmação pretendida, o <i>expert</i> deverá ainda calcular o valor da perda de receita pela concessionária decorrente da incidência indevida do Fator D sobre os valores decorrentes de reequilíbrio por fluxo de caixa marginal.</p>
<p><b>(In)correção da Aplicação de Fator D de Área Trincada</b></p>	<p><i>A perícia é inviável, na medida em que busca subtrair a competência regulatória da Agência.</i></p>	<p>Na Ordem Processual nº 06, o Tribunal Arbitral assinalou que a própria Requerida reconheceu, no Parecer Técnico 357/2017/GEFOR/SUINF, a inadequação da metodologia por ela empregada para a verificação do Desconto de Reequilíbrio do Fator D.</p> <p>Diante disso, mostra-se necessária a realização de <b>perícia econômico-financeira</b> para definir a metodologia a ser empregada, com a participação de ambas as partes, para o cálculo do parâmetro de desempenho da Área Trincada, e, uma vez sendo a base fática incontroversa, para que se possa decidir em cognição exauriente a forma do cálculo da perda de receita sofrida pela concessionária, em razão da aplicação indevida, pela ANTT, do Fator D desde a 1ª Revisão Ordinária.</p> <p>Em outras palavras, a prova pericial contribuirá para definição do mérito do pleito de reequilíbrio ao atestar o desequilíbrio causado pela aplicação do Fator D sobre o índice TR calculado incorretamente; devendo, ainda, atestar a correção do montante de reequilíbrio pleiteado ou definir o montante a ser reequilibrado.</p>
<p><b>Consolidação de todos os pleitos usando Fator C ou Fluxo de Caixa Marginal para estabelecer o valor total do desequilíbrio com moeda e valor do dinheiro no tempo até</b></p>	<p><i>Conforme já salientado, não faz sentido despendere recursos na elaboração de uma perícia com vistas a calcular o valor de um reequilíbrio sem saber se haverá reconhecimento do direito por parte deste Tribunal Arbitral e sem uma definição acerca da abrangência do direito eventualmente reconhecido.</i></p>	<p>Uma vez que, como demonstrado, a dilação probatória, com a produção de prova pericial, mostra-se <b>imprescindível para a resolução do mérito dos pontos assinalados acima, com a devida observância dos princípios do contraditório e da ampla defesa</b>, entende a Requerente que a consolidação de todos os custos e perdas de receitas incorridas indevidamente pela Concessionária, na</p>



<p>o mês anterior à data da finalização desse trabalho</p>		<p>mesma perícia, mostra-se o mais razoável em prestígio ao princípio da celeridade.</p> <p>Do contrário, será necessário dar início a uma segunda perícia, após a prolação da sentença arbitral, apenas para a quantificação de montantes que já serão objeto de análise nas perícias pretendidas pela Requerente.</p>
--	--	---

23. Demonstrada a pertinência das provas pleiteadas, reitera-se que apesar da insurgência agora manifestada, a Requerida, em sua especificação de provas, requereu que o regime jurídico administrativo fosse tomado como fundamento de direito na solução das controvérsias submetidas a este Tribunal, razão pela qual afirmou que “*cabe à parte privada a produção de prova robusta, com vistas à eventual desconstituição da referida presunção (de veracidade dos atos administrativos); oportunidade em que sequer se opôs a realização de prova pericial, apenas destacando que, caso a prova viesse a ser deferida, deveria ser assegurado às partes “*paridade de armas*”.*

24. Assim, é nítida a contradição incorrida pela Requerida ao, em completa modificação de seu discurso, pleitear a prolação de sentença arbitral nunca antes cogitada pelas partes e que, como se viu, implicaria violação aos princípios do contraditório e da ampla defesa, como anteriormente reconhecido pela própria ANTT, razões que, por si só, devem ensejar o seu afastamento.

25. Como restou demonstrado, a ampla dilação probatória se faz necessária em vista da **inegável tecnicidade da matéria discutida neste procedimento**, como forma de, por meio de conhecimentos específicos de métodos e processos, confirmar a ocorrência e causas dos eventos de desequilíbrio, bem como os impactos financeiros e econômicos destes ao Contrato de Concessão.

26. Ainda que assim não fosse, rememora-se que **tanto a Requerida, quanto a Requerente postularam a produção de prova testemunhal**, consubstanciada na oitiva de testemunhas **fáticas e técnicas** – sem prejuízo de posterior alteração de seu escopo após a produção da prova pericial –, sendo que a prova testemunhal já foi efetivamente deferida por este Tribunal Arbitral na Ordem Processual nº 14, o que também obsta a sentença arbitral parcial pretendida pela Requerida nesse momento.



27. Por fim, tendo restado demonstrado ser imprescindível a dilação probatória no caso, não só com a oitiva de testemunhas, mas também com a produção de prova pericial, mostra-se ser irrazoável, diversamente do quanto arguido pela Requerida, dissociar a análise técnica de cada pleito de sua quantificação.

28. Com efeito, considerando que os profissionais a serem nomeados já deverão esmiuçar os eventos de desequilíbrio para avaliar as questões atinentes ao mérito do caso, entende-se que o mais coerente e célere seria que os mesmos profissionais, na mesma oportunidade, já promovessem a quantificação atrelada a cada evento, sob pena de ter que se proceder com a realização de duas provas periciais distintas.

29. Portanto, diante dos argumentos ora expostos, pede-se vênua para ilustrar, de modo resumido, as provas (e os respectivos profissionais, quando cabível), que a Requerente entende necessárias para a devida resolução das questões colocadas para julgamento deste i. Tribunal Arbitral por meio do presente procedimento – ressaltando-se que, em relação à prova testemunhal, seu escopo e abrangência poderão vir a ser modificados após a conclusão das perícias abaixo indicadas:

RESUMO DAS PROVAS PLEITEADAS PELA REQUERENTE		
EVENTO DE DESEQUILÍBRIO		PROVA PRETENDIDA
1	Alteração unilateral do Plano de Ataque Original	Perícia de Engenharia de Rodovias Prova testemunhal
2	Execução do PBA-I	Perícia de Licenciamento Ambiental
3	Inexecução dos Contratos CREMA	Perícia de Engenharia de Rodovias
4	Remoções de Interferências	Perícia de Engenharia de Rodovias
5	Vícios ocultos	Perícia de Engenharia de Rodovias
6	Desapropriações	Prova pericial por avaliador de imóveis especializado em concessões rodoviárias
7	Não aceite de obras de duplicação	Perícia de Engenharia de Rodovias
8	Aumento do limite de peso bruto por eixo	Perícia de Engenharia de Rodovias
9	Alteração das condições de financiamento	Perícia Econômico-financeira Prova testemunhal
10	Aumento do preço de insumos asfálticos	Perícia Econômico-financeira e estatística
11	Aplicação do Fator D sobre a Tarifa Básica de Pedágio	Perícia Econômico-financeira



PORTUGAL RIBEIRO

*Advogados*

**DOURADO & CAMBRAIA**  
ADVOGADOS

12	(In)correção da Aplicação de Fator D de Área Trincada	Perícia Econômico-financeira
	Consolidação de todos os pleitos usando Fator C ou Fluxo de Caixa Marginal para estabelecer o valor total do desequilíbrio com moeda e valor do dinheiro no tempo até o mês anterior à data da finalização desse trabalho.	Perícia Econômico-financeira

\* \* \*

30. Pelo exposto, à luz da OP n° 17, a Requerente manifesta a sua **objeção** à prolação de sentença parcial arbitral, requerendo-se sejam deferidas **as provas testemunhais, documentais e periciais oportunamente pleiteadas – e ora ratificadas – e seus respectivos peritos nomeados por este i. Tribunal Arbitral**, intimando-se as Partes, na sequência, para que formulem os quesitos e indiquem os assistentes técnicos referentes às perícias que serão realizadas neste procedimento arbitral.

São Paulo, 19 de outubro de 2020.

MAURÍCIO PORTUGAL RIBEIRO

RUY JANONI DOURADO

EDUARDO JORDÃO

RUBENS PIERONI CAMBRAIA

ANDRE MARTINS BOGOSSIAN

BRUNA RAMOS FIGURELLI

ANTÔNIO AUGUSTO BASTOS

AYLA BAMBIRRA ARAUJO



## I. Lista de documentos já juntados

- C - 1 Contrato de Concessão
- C - 2 Edital
- C - 3 Petição inicial – Medida Cautelar n° 1011476-71.2019.4.01.3400;
- C - 4 Decisão que indeferiu a tutela de urgência – Medida Cautelar no 1011476- 71.2019.4.01.3400;
- C - 5 Agravo de Instrumento no 1019784-14.2019.4.01.0000;
- C - 6 Decisão que deferiu a tutela de urgência – Agravo de instrumento no 1019784- 14.2019.4.01.0000;
- C - 7 Carta de Apoio dos Bancos Públicos
- C - 8 Demonstrativo crescimento do PIB;
- C - 9 Ofício Circular n° 001/2018/DG/ANTT – Memorando n° 876/2018/SUINF – Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais
- C - 10 Exposição de Motivos - MP 752/2016;
- C - 11 Exposição de Motivos - MP 800/2017;
- C - 12 Pleito Administrativo – frustração das condições de financiamento e anexos;
- C - 13 Autuações recebidas pela Rota do Oeste;
- C - 14 Ofício n° 272/2017/SUINF – Notificação da ANTT acerca de supostos descumprimentos contratuais;
- C - 15 Manifestações da Requerente para suspensão da aplicação de sanções;
- C - 16 Ofício n° 493/2018/SUINF – Pronunciamento da ANTT acerca dos pedidos de suspensão de aplicação de sanções;
- C - 17 Ofício n° 8198/2019/SUINF/DIR-ANTT – Retomada do processo de caducidade sinalizada administrativamente pela ANTT;
- C - 18 Portaria ANTT n° 127/2019;
- C - 19 Demonstração Financeira – Rota do Oeste – 2018;
- C - 20 Decisão judicial – concessão de tutela de urgência pela JFDF – caso Concessionária Via-040;



- C - 21 Decisão judicial – manutenção da tutela de urgência pelo TRF1 – caso Concessionária Via-040;
- C - 22 Decisão judicial – concessão de tutela de urgência pela JFDF – caso Concessionária MSVIA;
- C - 23 Decisão judicial – concessão de tutela de urgência pela JFDF – caso Concessionária Concebra;
- C - 24 Andamento processual do Agravo de Instrumento no 1033523-54.2019.4.01.0000 interposto pela Concessionária MSVIA – pendente de julgamento;
- C - 25 Decisão judicial – concessão de tutela de urgência pelo TRF1 – caso Concessionária MSVIA;
- C - 26 Decisão judicial – concessão de tutela de urgência pela JFDF – caso Concessionária VIABAHIA;
- C - 27 Nota Técnica SEI No 1582/2019/GEREF/SUINF/DIR;
- C - 28 Ofício SEI nº 8530/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
- C - 29 Voto DEB 367/2019
- C - 30 Resolução nº 5.850/2019
- C - 31 EVTE
- C - 32 Relatório Técnico produzido pela consultoria Tendências
- C - 33 Programa de Exploração da Rodovia - PER
- C - 34 Ofício CRO 004/2014, contendo o Plano de Ataque original
- C - 35 Ofício CRO 018/2014
- C - 36 Ofício 042/2014/DECON/SFAT/MT
- C - 37 Ofício CRO 022/2014
- C - 38 Ofício 064/DNM/ANTT/2014
- C - 39 Termo de Arrolamento e Transferência de Bens
- C - 40 Ofício CRO 046/2014
- C - 41 Notícia da Folha de São Paulo: “PIB do Brasil cai 3,6% em 2016 e país tem pior recessão da história recente”, de 07/03/2017
- C - 42 Ofício CRO 249/2015
- C - 43 Portaria nº 81/2014/SUINF/ANTT



- C - 44 Medição do perfil de tráfego da rodovia
- C - 45 Ofício CRO 962/2016
- C - 46 Documento relatando os processos administrativos e autuações que a Concessionária sofreu em decorrência dos Eventos de Desequilíbrio
- C - 47 Resolução ANTT nº 5.177/2016
- C - 48 Ofício 003/2014/DNM/ANTT
- C - 49 Licença Prévia nº 300553/2011
- C - 50 Ofício 113/2014/DG
- C - 51 Ofício ANTT/CRO 546/2014
- C - 52 Ofício CRO 039/2014
- C - 53 Ofício 026/2014/DNM/ANTT
- C - 54 Ofício 290/2014/PRES/FUNAI-MJ
- C - 55 LI nº 63830/2014
- C - 56 Manifestações de órgãos públicos solicitando a priorização das obras no Trecho Sul de Rondonópolis: (i) Ofício 09/04/2014, do Gabinete do Prefeito de Rondonópolis de; (ii) Ofício 292/14-SR/DNIT/MT; (iii) Ofício 036/2014, do Gabinete do Governador do Mato Grosso; e (iv) Ofício 150/14-GAB/WF, do Deputado Federal Wellington Fagundes
- C - 57 Ofício 1633/2014/SUINF
- C - 58 Ofício CRO 989/2016 e relatório técnico anexo
- C - 59 Ofício CRO 1.087/2016 e relatório técnico anexo
- C - 60 Ofício 181/2014/DECON/SFAT/MT
- C - 61 Ofício 062/2014/DNM
- C - 62 Nota Técnica NT 016/2016
- C - 63 Nota Técnica NT 027/2016
- C - 64 Voto DSL 179/2016
- C - 65 Memorial de cálculo do Pleito de Alteração do Plano de Ataque
- C - 66 Ata de resposta aos pedidos de esclarecimentos do Edital
- C - 67 Ofício 3490/2014/SUINF
- C - 68 Nota Técnica 039/2015/GEINV/SUINF



- C - 69 Resolução ANTT nº 4.811/2015
- C - 70 Ofício 012/2014/DECON/SFAT/MT
- C - 71 Ofício 006/2014/DMN/ANTT
- C - 72 Ofício CRO 007/2014
- C - 73 Memorial de cálculo do Pleito de Execução do PBA-I
- C - 74 Instrução de Serviço/DG nº 14/2011
- C - 75 Extrato resumido dos Contratos e Cronograma de Atividades
- C - 76 Extratos publicados no Diário Oficial da União dos Termos Aditivos aos Contratos CREMA
- C - 77 Inventário de Bens do DNIT
- C - 78 Cadastro Inicial da situação rodoviária
- C - 79 Memória de avaliação do IGG no trecho objeto dos Contratos CREMA
- C - 80 Ofício CRO nº 272/2015
- C - 81 Ofício CRO 350/2015
- C - 82 Parecer Técnico 129/2015/GEINV/SUINF
- C - 83 Memorial de cálculo do Pleito de Inexecução dos Contratos CREMA
- C - 84 Manual de procedimentos para a permissão especial de uso das faixas de domínio de rodovias federais e outros bens públicos sob jurisdição do DNIT
- C - 85 Nota Técnica 271/2015/SUINF
- C - 86 Ofício Circular nº 11/2014/SUINF
- C - 87 Ofício CRO nº 946/2016
- C - 88 Parecer Técnico 125/2016/COINF-URRS/SUINF
- C - 89 Ofício nº 748/2016/GEINV/SUINF
- C - 90 Parecer Técnico 181/2016/GEINV/SUINF
- C - 91 Ofício CRO 1.399/2017
- C - 92 Nota Técnica 028/2017/GEINV/SUINF
- C - 93 Nota Técnica 041/2017/GEINV/SUINF
- C - 94 Voto DMV 092/2017
- C - 95 Resolução ANTT nº 5.411/2017



- C - 96        Projetos aprovados pela ANTT que indicam expressamente a necessidade de utilização de caixas de empréstimo
- C - 97        DER/PR ES-T 03/05
- C - 98        Memorial de cálculo do Pleito de Remoção de Interferências
- C - 99        Ofício CRO 2035/2018 e anexos
- C - 100       Parecer Técnico nº 139/2018/COINF-URRS/SUINF
- C - 101       Ofício CRO nº 2.371/2019
- C - 102       OFÍCIO SEI Nº 10285/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
- C - 103       Ofício 2.404/2019
- C - 104       Ofício CRO 2.422/2019
- C - 105       Ofício SEI nº 8934/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
- C - 106       Deliberação 1.051/2019
- C - 107       DNIT-010/2004-PRO
- C - 108       Ofício nº 1797/2014/GEINV/SUINF
- C - 109       Ofício CRO 214/2015
- C - 110       Ofício ANTT nº 182/2015/GEINV/SUINF
- C - 111       Carta CRO 1220/2016
- C - 112       Ofício nº 136/2017/GEINV/SUINF
- C - 113       Ofício 1400/2017
- C - 114       Ofício 1879/2018
- C - 115       Ofício 1981/2018
- C - 116       Nota Técnica 003/2018/GEFIR/SUINF
- C - 117       Voto DEB 296/2018
- C - 118       Memorial de Cálculo do pleito de Vícios Ocultos
- C - 119       Manual de Diretrizes Básicas para Desapropriação do DNIT (IPR 746/2016)
- C - 120       Resolução 828/2018
- C - 121       Ofício CEG 20160714
- C - 122       Ofício CRO nº 246/2015
- C - 123       Ofício CRO 945/2016



- C - 124      Ofício Circular nº 022/2015/GEINV/SUINF
- C - 125      Ofício Circular nº 024/2015/GEINV/SUINF
- C - 126      Parecer Técnico 099/2016/GEINV/SUINF
- C - 127      Parecer Técnico 100/2016/GEINV/SUINF
- C - 128      Parecer Técnico 179/2016/GEINV/SUINF
- C - 129      Parecer Técnico 180/2016/GEINV/SUINF
- C - 130      Ofício Circular nº 007/2017/GEINV/SUINF
- C - 131      Memorando nº 178/2017/GEPRO/SUINF
- C - 132      Portaria 257/2016/SUINF
- C - 133      Ofício CRO 1360/2017
- C - 134      Ofício 1.878/2018
- C - 135      Ofício ANTT 545/2018/GEFIR/SUINF
- C - 136      Ofício CRO 2.388/2019
- C - 137      Parecer Técnico nº 0310/2019/GEENG/SUINF
- C - 138      Ofício CRO 2.611/2019
- C - 139      Ofício CRO 2.612/2019
- C - 140      Memorial de Cálculo do Pleito de Desapropriações
- C - 141      Comprovação do cumprimento dos demais requisitos para cobrança do pedágio
- C - 142      Ofício CRO 040/2014
- C - 143      Ofício CRO 483/2015
- C - 144      Parecer Técnico 198/2015/COINF-URRS/SUINF
- C - 145      Parecer Técnico 220/2015/GEINV/SUINF
- C - 146      Ofício CRO 632/2015
- C - 147      Parecer Técnico 282/2015/GEINV/SUINF
- C - 148      Nota Técnica 166/2016/GEROR/SUINF
- C - 149      Memorial de cálculo do Pleito de Atraso na arrecadação tarifária
- C - 150      Resolução nº 258 de 30 de novembro de 2007 do CONTRAN
- C - 151      Ofício 334/2015
- C - 152      Ofício CRO 1.032/2016



- C - 153 Memorando 790/2016/SUINF
- C - 154 Reuniões do setor sobre estudo desenvolvido pela ANTT e UFRGS a respeito de metodologia cálculo do pleito de peso bruto por eixo
- C - 155 Memorial de Cálculo do Pleito de Alteração do limite de peso bruto por eixo
- C - 156 Análise dos dados da Pesquisa Trimestral da percepção das instituições financeiras sobre as Condições de Crédito do Banco Central do Brasil.
- C - 157 Carta Consulta do Projeto apresentada pela acionista da Concessionária ao BNDES
- C - 158 Relatório de Projeto apresentado pela CRO ao BNDES.
- C - 159 Demonstração da contratação de auditoria independente (*due diligence*) de tráfego e de CAPEX
- C - 160 Comprovação da realização de workshop a respeito de riscos contratuais e contrato EPC
- C - 161 Comprovação de visitas técnica em campo
- C - 162 Comprovante do cumprimento de obrigações de aporte de capital próprio pela acionista da Concessionária
- C - 163 Protocolo pela CRO no BNDES com sua aceitação das condições de financiamento refletidas nas minutas do Contrato de Financiamento, Contato de Penhor de Ações e Outras Avenças, e Contrato de Cessão Fiduciária de Direitos, Administração de Contas e Outras Avenças.
- C - 164 Nota Técnica 46/2017/GEROR/SUINF
- C - 165 Nota Técnica 166/2017/GEROR/SUINF
- C - 166 Parecer 00783/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
- C - 167 Memorial de cálculo do Pleito de Alteração das condições de financiamento
- C - 168 Comunicados da Petrobras sobre reajustes de preços de insumos asfálticos
- C - 169 Instrução de Serviço/DG 02/2015
- C - 170 Instrução de Serviço/DG nº 04/2015
- C - 171 Instrução de Serviço/DG nº 15/2016
- C - 172 Parecer 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU



- C - 173 Parecer nº 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU
- C - 174 Ofício CRO 892/2016
- C - 175 Ofício CRO 1.178/2016
- C - 176 Nota Técnica 080/2016/GEROR/SUINF
- C - 177 Ofício CRO 2.065/2018
- C - 178 Nota Técnica 072/2018/GEREF/SUINF
- C - 179 Memorial de cálculo do pleito de Aumento no preço dos insumos asfálticos
- C - 180 Ofício 2.308/2019
- C - 181 Parecer 00753/2019/PF-ANTT/PGF/AGU
- C - 182 Nota Técnica nº 095/2018/GEREF/SUINF
- C - 183 Memorial de cálculo do pleito de aplicação de Fator D sobre o Fluxo de Caixa Marginal
- C - 184 Manual de Fiscalização de Rodovias Federais Concedidas
- C - 185 Ofício Circular nº 009/2016/GEFOR/SUINF
- C - 186 Ofício 919/2016
- C - 187 Parecer Técnico nº 093/2016/COINF-URRS/SUINF
- C - 188 Ofício nº 227/2016/COINF-URRS/SUINF
- C - 189 Parecer Técnico nº 078/2017/COINF-URRS/SUINF
- C - 190 Parecer Técnico nº 261/2017/GEFOR/SUINF
- C - 191 Ofício 1.611/2017
- C - 192 Nota Técnica nº 042/2018/GEREF/8SUINF
- C - 193 Parecer Técnico nº 357/2017/GEFOR/SUINF
- C - 194 Memorial de cálculo do pleito de Incorreção da aplicação do Fator D de Área Trincada
- C - 195 Ofício CRO 874/2016
- C - 196 Parecer Técnico nº 106/2016/GEFOR/SUINF
- C - 197 Ofício nº 1.572/2019/GEFIR/SUINF
- C - 198 Parecer Técnico nº 24/2019/GEFIR/SUINF
- C - 199 Ofício CRO 2.149/2018



- C - 200 Ofício 2.425/2019
- C - 201 Parecer 581/2019/GEFIR/SUINF/DIR
- C - 202 Parecer Técnico nº 0802/2018/GEENG/SUINF
- C - 203 Ofício nº 1.557/2018/GEENG/SUINF
- C - 204 Ofício CRO 2.413/2019
- C - 205 Estudo de Capacidade do Diamante 03
- C - 206 Manual de Projeto de Intersecções do DNIT
- C - 207 Mapa com caracterização do Diamante 03 como um Diamante
- C - 208 Relatório de Vistoria nº 001/2016/GEFOR/SUINF
- C - 209 Ofício nº 5.271/2019/CPROJ/GEENG/SUINF/DIR-ANTT
- C - 210 Ofício ANTT 344/2017/COINF-URRS/SUINF
- C - 211 Ofício CRO 1610/2017.
- C - 212 Acordo de Cooperação Técnica nº 034/2013
- C - 213 Ofício nº 034/2016-CRO-MA
- C - 214 Ofício nº 1.123/2017/GAB/SEMA
- C - 215 Ofício nº 1.572/2019/GEFIR/SUINF
- C - 216 Ofício ANTT nº 1.508/2015/GEINV/SUINF
- C - 217 Relatório de Vistoria nº 001/2016/GEFOR/SUINF
- C - 218 Carta nº 1.875/2018
- C - 219 Parecer Técnico nº 106/2016/GEFOR/SUINF
- C - 220 Ofício nº 514/2018/GEFIR/SUINF
- C - 221 Memorando nº 113/2018/COINF-URRS/SUINF
- C - 222 Carta Ofício nº 2.347/2019
- C - 223 Atas de reuniões com a GEENG
- C - 224 Ofício nº OF-0045.2019-GEENG-SUINF-R00
- C - 225 Ofício da CRO nº 2.135/2018
- C - 226 Parecer Técnico nº 0222/2019/GEENG/SUINF
- C - 227 Memorial de cálculo do pleito de Não aceite de obras de duplicação
- C - 228 Parâmetros de desempenho Contratos CREMA



PORTUGAL RIBEIRO

*Advogados*

**DOURADO & CAMBRAIA**  
ADVOGADOS

- C - 229      Ofício 884/2015/GEINV/SUINF
- C - 230      Ofício CRO 100/2014
- C - 231      Notícia da Agência Infra de 19 de maio de 2020
- C - 232      Parecer nº 02/AADMA/CGU/AGU/2014
- C - 233      Parecer MP – TCU – Proc. TC-014.618/2015-0
- C - 234      Ofício nº 15413/2019/GEREF/SUINF – Nota técnica nº 3024/2019/GEFIR/SUINF
- C - 235      Ofício nº 13403/2019/GEFIR/SUINF, em que a ANTT revisa todos os anos do cálculo do Fator D da Frente de Ampliação.
- C - 236      AI 2425
- C - 237      AI 31/2019/GEFIR
- C - 238      Ofício SEI nº 9058/2020/CIPRO/SUROD/DIR-ANTT
- C - 239      Ofício 3114/2020 – Petição CRO
- C - 240      Ofício SEI nº 11159/2020/CIPRO/SUINF – Seguradora CHUBB
- C - 241      Ofício SEI nº 16320/2019/SUINF/DIR-ANTT
- C - 242      Auto de Infração nº 319/2020/COINFRS/SUINF
- C - 243      Substabelecimento 08.09.2020
- C - 244      Manifestação da Requerente de 26.08.2020, com a indicação dos trechos sobre os quais deve recair o sigilo em razão de alusão ao documento R1-89