



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI 24595/PFF
CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI

MANIFESTAÇÃO SOBRE A ORDEM PROCESSUAL Nº 04, DE 26/06/2020

CONCEBRA – CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS CENTRAIS DO BRASIL S.A.
(Requerente)

Vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

TRIBUNAL ARBITRAL

Flávio Amaral Garcia
Patrícia Ferreira Baptista
Sérgio Nelson Mannheimer



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

Sumário

I – QUESTÕES PRÉVIAS.....	2
I.1 – Do rito processual	2
I.2 Arbitragem de Direito	4
II – DA LICITAÇÃO	6
II.1. Inovações do Edital nº 004/2013	6
II.2. Premissas do EVTEA – Tarifa não alvancada	8
II.3 O lance ofertado em leilão e deterioração do fluxo de caixa	12
III – DESCONTO DE REEQUILÍBRIO (Fator D).....	16
IV – CONTRADITÓRIO PRÉVIO À DELIBERAÇÃO Nº 964/2019.....	20
V – SITUAÇÃO FINANCEIRA DA CONCESSIONÁRIA	21
V.1. Estágio atual do projeto e o endividamento da concessionária.....	22
V.2. Empréstimo-ponte e o financiamento de longo prazo	25
V.3 Evolução da receitas/tráfego equivalente.....	27
V.4. Adiantamentos a partes relacionadas.....	29
VI – EFEITOS DA PANDEMIA (COVID-19).....	31
VII – PREJUÍZO AO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO	32
VIII – REQUERIMENTOS	34
IX – LISTA DE DOCUMENTOS.....	37

1. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada como Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, representada pelos membros da Advocacia-Geral da União infra-assinados, em atendimento à Ordem Processual nº 04, de 26/06/2020, vem expor e requerer o seguinte:

I – QUESTÕES PRÉVIAS

I.1 – Do rito processual



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

2. Antes de adentrar nos argumentos trazidos pela **Requerente** na petição de **26/06/2020**, importante rememorar alguns antecedentes do presente procedimento arbitral.
3. Pois bem, nos termos do cronograma processual estabelecido em **17/12/2019**, a Requerente deveria apresentar suas alegações iniciais em **01/04/2020**. Considerando que o requerimento de arbitragem foi protocolado na Secretaria da CCI em **04/07/2019**, seriam quase **09 (nove) meses de prazo!**
4. Mesmo assim, a Requerente solicitou e lhe foi deferido prazo adicional de **12 (doze) dias** para apresentação das Alegações Iniciais, com adiamento pra **13/04/2020**.
5. Não bastasse a apresentação de Alegações Iniciais em **390 (trezentos e noventa) laudas**, em aparente **abuso de direito de petição**, a Requerente ainda **inovou nos temas previstos na Ata de Missão**, motivo pelo qual, por meio da **OP nº 02**, foi concedido prazo para a **ANTT** se manifestar sobre os temas atinentes aos impactos da pandemia e do requerimento de relicitação.
6. Apresentada a manifestação pela ANTT, a **Requerente, mais uma vez fora do procedimento traçado**, apresentou em **09/06/2020** nova petição que demandou manifestação adicional da ANTT.
7. Expedida a **OP nº 03**, mesmo com atendimento parcial dos pleitos de cada parte, a Requerente, **mais uma vez fora do procedimento traçado**, apresenta nova petição com pedido de reconsideração.
8. Vislumbra-se não somente **abuso do direito de petição**, mas também **abuso do poder econômico**. A criação de diversos incidentes processuais ou a apresentação de manifestações longuíssimas podem não representar maiores problemas para um grande escritório de advocacia privado, que tem toda a flexibilidade para se estruturar e prazo suficiente para se preparar adequadamente, na medida em que figura como autor da demanda. Já na Administração Pública, não há a mesma flexibilidade para realocação de



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

servidores com a rapidez necessária, seja para auxílio técnico, seja para produção da manifestação jurídica.

9. Portanto, é importante que o procedimento siga em frente, de modo objetivo e sem excesso de incidentes, para que a jurisdição seja entregue de forma mais justa para ambas as partes.

10. Assim, a **ANTT** busca com esse breve histórico processual registrar que a conduta processual que vem sendo adotada pela **Requerente** tem adquirido contornos de **abuso de direito** e, a se persistir, **deve ser coibida por este Tribunal**, para que seja possível o bom andamento processual, o resguardo do exercício adequado do contraditório e ampla defesa e a resolução justa e equilibrada do conflito.

I.2 Arbitragem de Direito

11. Nos termos do §3º do art. 2º da Lei de Arbitragem (Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996), “a arbitragem que envolva a administração pública será sempre de direito”, o que significa a vedação do julgamento por equidade.

12. No mesmo sentido, a cláusula compromissória foi expressa:

37.1.5 A lei substantiva a ser aplicável ao mérito da arbitragem será a lei brasileira, excluída a equidade.

13. Segundo Carlos Alberto Carmona, no julgamento por equidade, há “autorização para deixar de lado as normas de direito posto e julgar segundo o que parecer justo no caso concreto” (CARMONA, Carlos Alberto. Arbitragem e processo. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 2009, p. 65.)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

14. Já para José Eduardo Carreira Alvim, “o conceito mais divulgado de equidade é aquele segundo o qual, ao autorizar ao julgador decidir de acordo com a equidade, a lei o autoriza a agir como se fosse, a um só tempo, legislador e juiz” (CARREIRA ALVIM, José Eduardo. Direito arbitral. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2004, p. 163).

15. Pode parecer óbvio, e seguramente este Tribunal não tem dúvidas de que na presente arbitragem deve-se aplicar o direito, e não noções pessoais de justiça ou inovar no ordenamento jurídico (e especificamente no contrato) como se legislador fosse.

16. Todavia, faz-se necessário externar essa preocupação com os rumos da presente arbitragem, na medida em que as discussões trazidas na última manifestação da **Requerente** buscam demonstrar sua atual situação financeira, suas expectativas pessoais em termos de receitas e despesas, mas **ignoram solenemente o próprio contrato** e, em especial, a **alocação de riscos nele prevista**. Até o momento, na presente arbitragem, **nenhuma razão foi apresentada para desmerecer a clara alocação do risco pelo financiamento à Concessionária**, nos termos da **subcláusula 26.1.** do contrato de concessão.

17. A última manifestação, em especial, praticamente **reproduz os argumentos** trazidos em **parecer técnico** (RTE-01), documento que **deixa claro está desconsiderando por completo o quanto pactuado no contrato**, notadamente a matriz de riscos:

Ponto central deste Parecer Técnico é sua limitação de escopo. A Decisão Arbitral tratou de forma extensiva os argumentos de cada parte para a manutenção ou revogação da tutela cautelar concedida pelo Poder Judiciário¹. Desta forma, procurou-se avaliar, de forma objetiva e restrita, apenas as consequências de curto prazo da aplicação do redutor das tarifas na saúde financeira da Concebra. As questões ligadas ao mérito, como por exemplo, a alocação dos riscos entre as partes, são deixadas para tratamento adequado ao longo do procedimento arbitral.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

18. Embora a ANTT não se furte de rebater, nas linhas seguintes, todos os argumentos apresentados, faz-se esse apelo para que a opção tomada na modelagem contratual e aceita pelos então licitantes, seja respeitada.

II – DA LICITAÇÃO

19. A **Requerente** alega a todo momento que as “premissas da licitação” envolviam uma projeção de receita superior ou a garantia de financiamentos subsidiados para amparar sua pretensão de cobrar tarifa em patamar completamente dissociado dos serviços entregues aos usuários. Contudo, **não indica qualquer dispositivo do contrato ou mesmo do edital de licitação que corrobore tais supostas “premissas”**.

20. De todo modo, embora se trate de argumento que **busca fugir do Direito aplicável ao caso**, notadamente da matriz de riscos expressa no contrato, será demonstrado a seguir que essas **tais “premissas” jamais existiram**. Desde a licitação, já estava claro para todos os licitantes os riscos envolvidos na concessão e em que medida o Poder Concedente garantiria ou não o reequilíbrio em razão de alguns eventos.

II.1. Inovações do Edital nº 004/2013

21. O procedimento licitatório para concessão do serviço público de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das rodovias BR 060, BR 153 e BR 262/DF/GO/MG foi empreendido em conformidade com o previsto no Edital nº 004/2013 (R-37), o qual trazia um modelo comum a todas as concessões da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – PROCROFE.

22. Dentre outras inovações do modelo de licitações da **3ª Etapa**, **aboliu-se a necessidade de apresentação da Plano de Negócios**:

9.6 Não poderá ser incluído na Proposta Econômica Escrita da Proponente, nem nos demais volumes mencionados no subitem 6.1, o plano de negócio apresentado à



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

instituição financeira, sob pena de desclassificação da Proponente e aplicação de multa equivalente ao valor da Garantia da Proposta, com sua consequente execução.

23. Nessa nova modelagem, caberia exclusivamente à própria licitante, devidamente assessorada por instituição financeira, assegurar-se quanto à viabilidade e exequibilidade do seu plano de negócios, nos termos do item 9.4.:

- 9.4** Juntamente com a **Proposta Econômica Escrita** devem ser apresentados os seguintes documentos:
- I. uma carta de instituição ou entidade financeira que assessorar a **Proponente** na montagem financeira do empreendimento, declarando que analisou o plano de negócios a ela apresentado pela **Proponente** e atesta sua viabilidade e exequibilidade, com o conteúdo mínimo do **Anexo 19** ao presente **Edital**, apresentando, ainda, um **Termo de Confidencialidade** celebrado entre a **Proponente** e a instituição ou entidade financeira, com o conteúdo mínimo do **Anexo 21** ao presente **Edital**; e
 - II. uma carta de empresa de auditoria independente, registrada no órgão competente, declarando que analisou o **Plano de Negócios** a ela apresentado pela **Proponente** e atesta a sua adequabilidade, sob os aspectos contábil e tributário, com o conteúdo mínimo do **Anexo 20** ao presente **Edital**, apresentando, ainda, um **Termo de Confidencialidade** celebrado entre a **Proponente** e a empresa de auditoria independente com o conteúdo mínimo do **Anexo 21** ao presente **Edital**.

24. Importante, portanto, deixar claro que, ao contrário da **2ª Etapa** de Concessões do PROCROFE, **não se exigiu da Requerente a publicização prévia do seu Plano de Negócios**. Justamente por se tratar de documento não divulgado, torna-se também **facilmente manipulável**.

25. Assim, todos esses números trazidos pela **Requerente** não devem ser tomados como referência. As projeções de receitas ou de despesas apresentadas pela Requerente, além de **irrelevantes sob o ponto de vista contratual**, são totalmente **destituídos de credibilidade**, dada a impossibilidade de se certificar a sua veracidade ao tempo da apresentação das propostas no certame. Exigir impugnação específica da ANTT nesse ponto significa impor à Requerida o ônus de produção de prova diabólica.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

26. E mais, o excesso argumentativo da Requerente retira o foco de algo fundamental: **a então licitante era inteiramente responsável pela correção ou incorreção de suas próprias projeções e estudos**, na medida em que **nem o EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental nem os estudos de cada licitante tinham caráter vinculativo**.

27. Ademais, a matriz de riscos do contrato é clara ao alocar os riscos pelo financiamento e pelo volume de tráfego à Concessionária, além de **não haver qualquer fundamento jurídico para que o Plano de Negócios da licitante vincule o Poder Concedente ou o Tribunal Arbitral**.

28. De fato, embora também de caráter meramente referencial, as únicas projeções tornadas públicas ao tempo do certame e passíveis de verificação são aquelas constantes do EVTEA. Esses dados serão objeto de análise nos tópicos a seguir.

II.2. Premissas do EVTEA – Tarifa não alvancada

29. Conforme mencionado anteriormente, outro ponto importante trazido pelo edital consistia na previsão de que o **EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental** utilizado para fins de precificação da Concessão teria caráter **meramente referencial e informativo, não vinculando de qualquer maneira o Concedente**. Caberia aos licitantes, portanto, conduzir seus próprios estudos e obter **por sua conta e risco** as informações que entendesse necessárias para cumprimento das obrigações contratuais. Nesse sentido, constou do edital:

2.4.1 As informações, estudos, pesquisas, investigações, levantamentos, projetos, planilhas e demais documentos ou dados, relacionados ao Sistema Rodoviário e à sua exploração, disponibilizados pela ANTT, foram realizados e obtidos para fins exclusivos de precificação da Concessão, não apresentando, perante as potenciais Proponentes, qualquer caráter vinculativo ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária.

(..)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

11.1 A Concessionária declara que obteve, por si ou por terceiros, todas as informações necessárias para o cumprimento de suas obrigações contratuais.

11.2 A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida.

30. Embora deva ser tomado com os devidos temperamentos, conforme exposto acima, o **EVTEA**, ao menos, trata-se de documento público e, portanto, não passível de manipulação como o **Plano de Negócios da Requerente**.

31. Com efeito, o **EVTEA** traz em seu bojo uma série de projeções baseadas em dados e expectativas que, embora dotados de racionalidade, não deixam de constituir-se em modelos abstratos que podem ou não se materializar na prática. Trata-se, repita-se, de simulações, projeções, abstrações, não de mera descrição da realidade, muito menos promessa ou garantia de qualquer cenário.

32. Feitas essas ressalvas, **a tarifa-teto que vai a leilão é fruto desse conjunto de projeções meramente indicativas**.

33. Grosso modo¹, o **EVTEA** traz as projeções de gastos com investimentos (CAPEX), com manutenção e serviços (OPEX), acrescido de despesas com tributos, para cada ano da concessão. Como o valor do dinheiro no tempo varia, esse fluxo de caixa é trazido a valor presente. Para tanto, os estudos se valem de uma taxa de desconto (há quem chame de TIR – taxa interna de retorno de projeto) fornecida pela metodologia denominada Custo Médio Ponderado de Capital (*WACC - Wheighted Average Cost of Capital*).

¹ Com maior refinamento técnico, confira-se Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

34. Pois bem, as despesas projetadas, acrescidas dos tributos e descontado pelo WACC formam o chamado **fluxo de caixa não alavancado**, que é a primeira parte da equação utilizada no **EVTEA** para fornecer a tarifa que torna o projeto viável economicamente.

35. O outro lado da equação traz mais uma projeção, desta vez, a projeção do volume de tráfego a ser multiplicada pela tarifa-teto ou **tarifa básica de pedágio – TBP** que o **EVTEA** pretende revelar. Em síntese, os custos (despesas + tributos) multiplicados por uma taxa de desconto (WACC) devem ser cobertos pela projeção de tráfego multiplicado pela tarifa-teto (TBP). Ou, no sentido inverso da equação, a TBP multiplicada pela projeção de tráfego deve ser suficiente para custear as despesas do futuro concessionário e remunerar seu capital (taxa de desconto – WACC) para que o projeto seja considerado viável.

36. A propósito da taxa de desconto (WACC), no caso específico da licitação de concessão das rodovias BR 060, BR 153 e BR 262/DF/GO/MG, conforme Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF (R-38), vale esclarecer que as variáveis que a compunham foram as seguintes:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

Resultado	
Estrutura de Capital	
(A) Participação Capital Próprio	40,00%
(B) Participação Capital Terceiros	60,00%
Custo do Capital Próprio (CAPM)	
(1) Taxa Livre de Risco	4,54%
(2) Taxa de Retorno do Mercado	9,99%
(3) Prêmio de Risco de Mercado	5,45%
(4) Beta Desalavancado	0,557
(5) IR + CSLL	34,00%
(6) Beta Alavancado = $\frac{[(A) + (B) * (1 - (5))]}{(A) * (4)}$	1,11
(7) Prêmio de Risco do Negócio = (3) * (6)	6,04%
(8) Prêmio de Risco Brasil	2,78%
(9) Custo de Capital Próprio Nominal = (1) + (7) + (8)	13,36%
(10) Taxa de Inflação Americana	2,47%
(11) Custo Real do Capital Próprio (CAPM) = $\frac{[1 + (9)]}{[1 + (10)]} - 1$	10,63%
Custo do Capital de Terceiros	
(12) Taxa Livre de Risco	4,54%
(13) Prêmio de Risco Brasil	2,78%
(14) Risco de crédito	4,05%
(15) Custo Nominal da Dívida (12) + (13) + (14)	11,37%
(16) Custo Nominal da Dívida Líquido de Impostos = (15) * [1 - (5)]	7,51%
(17) Taxa Real, em R\$ = $\frac{[1 + (15)]}{[1 + (10)]} - 1$	4,92%
WACC	
(18) WACC = (A) x (11) + (B) x (17)	7,20%

37. Veja 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. E nem poderia, justamente porque o risco pelo financiamento foi alocado contratualmente à Concessionária e o BNDES não garante e jamais garantiu financiamento pela simples celebração de contrato de concessão com o Poder Público. Nesse sentido, manifestou-se o Banco Público (R-39):

Desta forma, respondendo literalmente ao indagado, o BNDES 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”, já que, conforme supramencionado, cada pleito de financiamento é individualmente avaliado com (i) análise cadastral do cliente, (ii) classificação do risco de crédito (rating) do projeto e de seus garantidores e (iii) análise da viabilidade jurídica, ambiental e econômica do cliente, do empreendimento e das(os) eventuais garantias/garantidores.

38. Portanto, a premissa tomada pelo EVTEA para a **viabilidade** do projeto, mediante a fixação da tarifa-teto de referência, leva em consideração o fluxo de caixa **não**



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

alavancado. O financiamento do BNDES não é tomado como premissa necessária à viabilidade do projeto, embora o custo projetado de capital seja levado em consideração, mediante aplicação de metodologia do WACC, a qual **NÃO traz embutida como premissa as condições de financiamento** ofertadas pelos Bancos Públicos à época. Essa **TIR de projeto** ou **taxa de desconto** é levada em consideração nas revisões tarifárias durante toda a execução do contrato sempre que algum evento relativo ao fluxo de caixa original² tenha potencial de causar algum desequilíbrio econômico-financeiro no contrato.

39. Já o chamado **fluxo de caixa alavancado** ou **fluxo de caixa do acionista**, o qual contempla os financiamentos, **não serve como parâmetro para o contrato de concessão**. Não é utilizado para fins de reequilíbrio contratual ou para qualquer **outra finalidade**, senão para servir ao próprio Concessionário, único capaz de avaliar sua própria remuneração em conformidade com seus custos operacionais não controlados pelo regulador.

40. Assim, as duas supostas premissas alegadas pela Requerente não devem ser consideradas por este Tribunal. A primeira, referente às **projeções do Plano de Negócios**, porque, além de **desconectada de qualquer fundamento jurídico** para vincular as partes do contrato, é **destituída de credibilidade**. A segunda, referente à consideração do **financiamento dos Bancos Públicos** como pressuposto de viabilidade do projeto, é totalmente **falsa**, conforme exposto acima.

II.3 O lance ofertado em leilão e deterioração do fluxo de caixa

² O fluxo de caixa original refere-se às obrigações originalmente previstas no contrato como, por exemplo, obras previstas no PER – Programa de Exploração da Rodovia. Já o chamado fluxo de caixa marginal trata-se de técnica de reequilíbrio criada para obrigações novas, como a inclusão de obra não prevista originalmente. Para cada inclusão, cria-se um fluxo de caixa marginal com taxa de desconto própria (o WACC é atualizado trimestralmente), sempre, seja no fluxo original seja no marginal, não alavancado.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

41. Assentado que o financiamento do **BNDES** não foi tomado como premissa da licitação e muito menos do contrato, cabe adentrar no **real motivo das dificuldades** enfrentadas pela Requerente, qual seja, o fato de ter **negligenciado a alocação de riscos contratual**.

42. Embora tenha se declarado ciente dos riscos envolvidos no contrato de concessão, a **Requerente** foi ousada, ao tempo da licitação, ao apresentar uma proposta de **deságio de 52% (cinquenta e dois por cento) sobre a tarifa-teto (não alavancada, diga-se)** que foi a leilão.

43. O resultado do certame foi o seguinte:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 0,02851	52,00%
2	Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar	R\$ 0,03437	42,13%
3	Consórcio Via Capital	R\$ 0,03493	41,19%
4	Consórcio Rodovias Federais 2013	R\$ 0,03683	37,99%
5	Companhia de Participações em Concessões – CPC	R\$ 0,04668	21,41%

Tabela 8– Propostas apresentadas para o Edital 004/2013. Fonte: Nota Técnica nº 75/2015/GEFOR/SUINF, de 11/06/2015 (R-40).

44. Obviamente, **quanto maior o desconto ofertado, maior a disposição do então licitante de renunciar a uma receita futura em seu fluxo de caixa** e, por consequência, maior o risco assumido quanto à obtenção de recursos, próprios ou de terceiros, para desincumbir-se das obrigações contratuais.

45. No caso em apreço, conforme se depreende da Nota Informativa SEI N° 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36), caso houvesse prevalecido o lance ofertado pela **2ª colocada** no certame, esta auferiria, no **período de 2015 a 2019**, receitas superiores às da **Requerente** em aproximadamente **R\$ 708.460.000,00 (setecentos e oito milhões e quatrocentos e sessenta mil reais)**. Se vencedora fosse a **5ª colocada**, para o mesmo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

período, a **receita seria superior em R\$ 2.040.000.000,00 (dois bilhões e quarenta milhões de reais)**. Nesse sentido, confira-se a Tabela 9, extraída da Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36):

ANO	DESÁGIO DE 52,00%	DESÁGIO DE 42,13%		DESÁGIO DE 41,19%		DESÁGIO DE 37,99%		DESÁGIO DE 21,41%	
	(milhões)	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo
2014	428.362,00	528.727,22	100.365,22	537.315,50	108.953,49694	566.552,18	138.190,18	718.034,77	289.672,77
2015	807.575,00	996.789,82	189.214,82	1.012.980,98	205.405,98003	1.068.099,82	260.524,82	1.353.684,33	546.109,33
2016	520.399,00	642.328,49	121.929,49	652.762,03	132.363,02690	688.280,45	167.881,45	872.310,28	351.911,28
2017	445.188,00	549.495,55	104.307,55	558.421,17	113.233,17324	588.806,27	143.618,27	746.239,08	301.051,08
2018	450.798,00	556.419,97	105.621,97	565.458,07	114.660,06870	596.226,06	145.428,06	755.642,74	304.844,74
2019	371.396,00	458.414,08	87.018,08	465.860,24	94.464,23924	491.208,87	119.812,87	622.546,44	251.150,44
TOTAL	3.023.718,00	3.732.175,13	708.457,13	3.792.797,99	769.079,99	3.999.173,66	975.455,66	5.068.457,64	2.044.739,64
MÉDIA ANUAL	503.953,00	622.029,19	118.076,19	632.133,00	128.180,00	666.528,94	162.575,94	844.742,94	340.789,94

Tabela 9-Receita Operacional Líquida (R\$ Milhões). Fonte: Demonstrações Financeiras da Concessionária período 2014-2019:

46. Veja que, a rigor, as dificuldades financeiras relatadas pela **Requerente** 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.

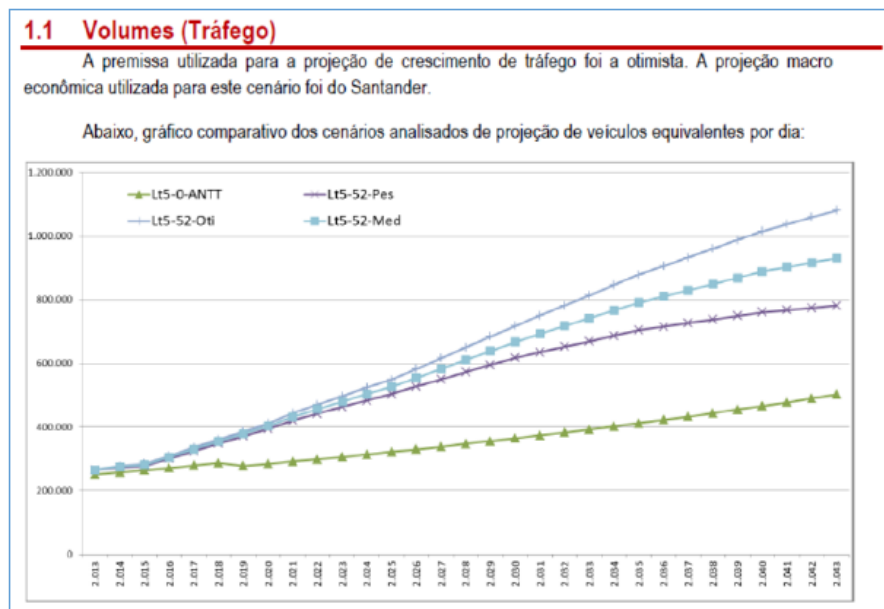
47. A unidade técnica do Tribunal de Contas da União – TCU, no âmbito do TC 039.581/2019-5 (R-41), chegou a idêntica conclusão:

225. Por fim, em relação aos argumentos da Concebra acerca da situação do contrato de concessão, e sobre o fato de não ter conseguido o financiamento de longo prazo, constata-se que esses fatos decorrem da sua proposta apresentada na licitação. À época foi concedido um deságio de 52% em relação ao preço da tarifa estimado pelo Poder Concedente, a qual somente foi possível graças à visão extremamente otimista da concessionária sobre o tráfego da rodovia, como evidenciado no seu plano de negócios (peças 215-217).



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

Figura 17 – Plano de Negócios da Concebra – projeção de tráfego



Fonte: peça 215 – item não digitalizável “Concebra Business Plan_rev03_parte1de3”

226. No gráfico, é possível observar a linha que denota a previsão de tráfego dos estudos de viabilidade (verde), e, em azul com traços, o cenário considerado pela Concebra, na sua visão mais otimista. Desse modo, **considerando ainda que matriz de riscos do contrato atribui à concessionária o risco de obtenção dos financiamentos, não se mostra minimamente razoável a argumentação da Concebra de atribuir seu desempenho a fatores imprevisíveis e extraordinários.**

Grifamos

48. De modo semelhante, o BNDES esclarece as dificuldades de estruturação econômica do projeto, quando o então licitante apresenta lance agressivo no leilão (R-39):

O BNDES não possui um estudo detalhado da concessão, em que seja desconsiderado o deságio vencedor dentre os dados da projeção realizada. Dessa forma, no caso concreto, a análise que o BNDES realizou do projeto foi feita com base no plano de negócio que embasou o lance vencedor da CONCEBRA, isto é, incluindo o deságio ofertado. Não é possível, assim, responder à questão formulada de maneira assertiva.

A despeito desse fato, é possível reconhecer que quanto maior o deságio vencedor de uma concessão, maiores são os desafios de estruturação financeira da concessão. Deságios tarifários agressivos tornam o projeto menos resiliente a intempéries



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

econômicas, como ocorreu com as Concessões do PIL a partir de 2014 no Brasil. Nesse sentido, os tetos para deságio tarifário adotados nas Concessões mais recentes representam um avanço para evitar a contaminação do projeto pelo excessivo otimismo do vencedor do certame.

49. Observa-se, portanto, que a **Requerente** assume **postura contraditória**. No primeiro ato, **apresenta lance bastante agressivo**, com suporte em suas próprias previsões e **desconsiderando** as projeções dos **Estudos de Viabilidade**. Em seguida, **após sagrar-se vencedora** do certame, **eliminando concorrentes que apresentaram propostas menos arriscadas**, e diante da não materialização de suas próprias previsões, **pretende escusar-se da responsabilidade por ter ofertado desconto tarifário** acima das suas capacidades.

50. Os números apresentados deixam claros que **a ausência de parte do financiamento dos Bancos Públicos não foi a razão do baixo desempenho da Concessionária**, e sim o equívoco de suas próprias estimativas. Essas projeções equivocadas levaram a então licitante a ofertar **lance capaz de retirar do fluxo de caixa** cerca de **R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais)** no período de **05 (cinco) anos**.

III – DESCONTO DE REEQUILÍBRIO (Fator D)

51. A partir de uma análise mais objetiva da manifestação da **Requerente**, percebe-se que, por trás de todo o esforço argumentativo, o verdadeiro motivo da insurgência é contra a redução tarifária em decorrência da aplicação do **desconto de reequilíbrio** ou **Fator D**.

52. O mérito quanto à previsão contratual do desconto de reequilíbrio e a lógica subjacente a esse mecanismo contratual foi sobejamente demonstrada na Ordem Processual recorrida e, inclusive, objeto de aquiescência da **Requerente**, quando **admite no parágrafo 39** de sua manifestação a **previsão contratual de aplicação automática e objetiva de tal mecanismo e não contesta os cálculos da ANTT a esse respeito**.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

53. Também na decisão do árbitro Dr. Giovane Ettore Nanni (R-44), proferida em outro procedimento arbitral, está bem clara a regularidade e razoabilidade da previsão contratual.

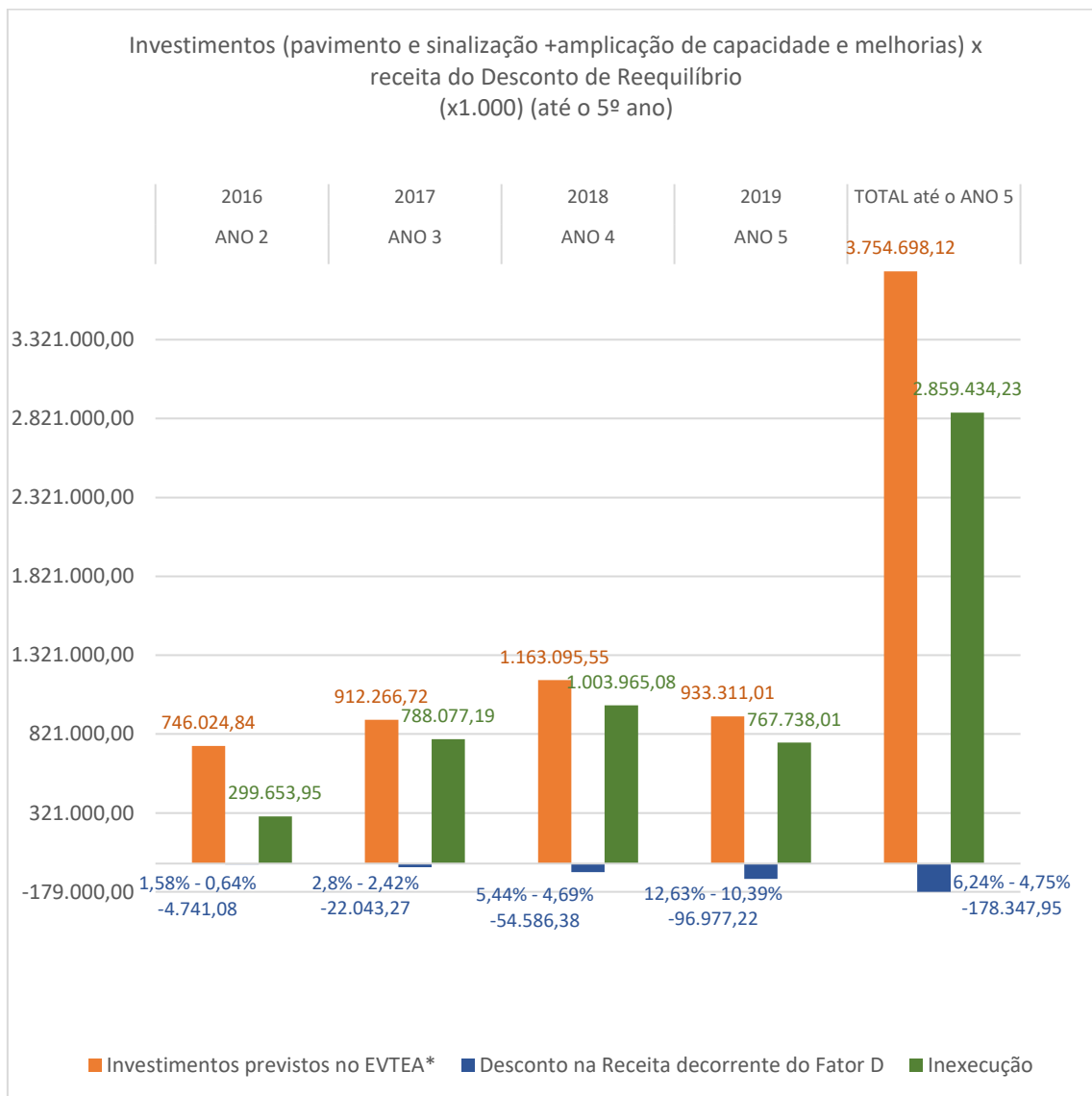
54. Desnecessário, portanto, aprofundar no debate acerca da juridicidade da cláusula contratual sequer contestada pela **Requerente**. Cabe apenas reforçar que tal mecanismo contratual busca compatibilizar a tarifa cobrada com o serviço efetivamente disponibilizado ao usuário.

55. Mesmo com essa finalidade de promover esse ajuste entre tarifa e execução contratual, não se trata de instrumento perfeito. Não porque prejudique a Concessionária. Pelo contrário, a deficiência do Fator D, nos moldes estabelecidos para a 3ª Etapa de Concessões do PROCROFE e que vem sendo aperfeiçoada nas etapas seguintes é justamente o fato de tratar-se de mecanismo contratual bastante brando, incapaz de anular os ganhos financeiros decorrentes da suspensão das cláusulas de investimento do contrato. Os dados trazidos abaixo deixarão mais clara essa perspectiva.

56. Pois bem, tomando como base as previsões do EVTEA, os números são contundentes e falam por si sós. Conforme se depreende da Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36), **até o 5º ano de concessão (2018/2019)**, a **Requerente deixou de executar** investimentos equivalentes a **R\$ 2.859.434.226,61 (dois bilhões oitocentos e cinquenta e nove milhões quatrocentos e trinta e quatro mil duzentos e vinte e seis reais e sessenta e um centavos)**. Em contrapartida, o valor concreto da **perda tarifária** em decorrência da aplicação do **Fator D** foi de apenas **R\$ (-) 178.347.945,58 (cento e setenta e oito milhões trezentos e quarenta e sete mil novecentos e quarenta e cinco reais e cinquenta e oito centavos)**, correspondendo somente a **6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento)** do valor inexecutado até o final do **5º ano**. Nesse sentido, confira-se o Gráfico 8 abaixo (extraído da Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR, doc. R-36):



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF



57. Portanto, ao desonerar a Concessionária das obrigações de investimento, nota-se que o alívio financeiro correspondente é enorme. Não há, portanto, o alegado “equivoco de premissa econômico-financeira” na decisão recorrida. Se há crítica a ser feita à OP nº 02 é que, ao suspender as obrigações de investimento, confere 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.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

58. Há ainda outra constatação passível de ser extraída dos dados acima e que corrobora a afirmação anterior de que a ausência do financiamento do **BNDES** não justifica o baixo desempenho da Concessionária.

59. Note-se que, nos cinco primeiros anos de concessão, para uma previsão de investimentos de **R\$ 3.754.698.120,79 (três bilhões setecentos e cinquenta e quatro milhões seiscentos e noventa e oito mil cento e vinte reais e setenta e nove centavos)**, o montante **não executado** soma **R\$ 2.859.434.226,61 (dois bilhões oitocentos e cinquenta e nove milhões quatrocentos e trinta e quatro mil duzentos e vinte e seis reais e sessenta e um centavos)**, ou seja, a **inexecuções** correspondem a montante superior a **75% (setenta e cinco por cento) do previsto**. Em outras palavras, a **Requerente executou menos de 25% (vinte e cinco por cento)** desse valor.

60. Ainda que, por hipótese, houvesse o financiamento de **até 70% (setenta por cento)** desse montante pelos Bancos Públicos, a **Requerente** ainda teria que, com capital próprio, investir **no mínimo 30% (trinta por cento)** desse valor. Considerando que esse investimento foi **inferior a 25% (vinte e cinco por cento)**, conclui-se que o argumento da falta de financiamento para justificar os inadimplementos contratuais não se sustenta.

61. No caso dos autos, ainda há uma peculiaridade. A **Requerente** conseguiu sim parte do financiamento, o que **não se traduziu em execução contratual**. Inclusive, conforme será mais bem detalhado no subitem V.4 do item V desta petição, **justamente em razão desse baixo nível de execução contratual, o TCU – Tribunal de Contas da União tem levantado suspeitas acerca da efetiva aplicação desses recursos na Concessão**.

62. Nota-se, portanto, o quão incoerente é a alegação de que o contrato deixou de ser executado em razão da não obtenção do financiamento. As dificuldades alegadas pela **Requerente**, se é que existem, se deve às decisões que lhe cabiam com exclusividade, desde a oferta do lance no leilão até os próprios atos de gestão da companhia.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

63. **Também não há qualquer erro de premissa na decisão recorrida. Sob esse aspecto do benefício gerado pela suspensão de obrigações de investimento, a decisão é irreparável.**

IV – CONTRADITÓRIO PRÉVIO À DELIBERAÇÃO Nº 964/2019

64. Outra alegação que precisa ser prontamente esclarecida reside na **falsa** informação de inobservância do 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. Sustenta a Requerente, por meio de passagem extraída do **Parecer nº 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR** (Doc. RTE-02), a recusa da Agência em analisar seu pleito de reequilíbrio.

65. Ocorre que o referido parecer foi proferido no âmbito do **processo nº 50500.307764/2019-89**, não no processo da **4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária**.

66. O processo revisional que culminou na **Deliberação nº 964/2019** é o de nº **50500.015938/2019-80**. Nesse processo de revisão, a **Requerente** foi oportunamente comunicada, por meio do **Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT** (R-45) acerca da proposta revisional preliminar, ocasião em que teve ampla oportunidade de se insurgir em face dos cálculos apresentados pela ANTT.

67. Apresentada a **Carta CNB DIR 0535/2019**, de 06/05/2019 (R-46), **houve a devida análise**, por meio da **Nota Técnica SEI nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR**, de 19/06/2019 (R-47) e **Nota Técnica SEI nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR** (R-48). Ato contínuo, o processo seguiu para deliberação da Diretoria Colegiada.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

68. Em síntese, o processo revisional transcorreu com **observância ao devido processo legal**, mormente o disposto na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004 (R-24).

V – SITUAÇÃO FINANCEIRA DA CONCESSIONÁRIA

69. As alegações da Requerente 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 corresponde à realidade dos fatos. Esse **pretense nexos causal entre a redução da tarifa e eventuais dificuldades financeiras** pelas quais a Concessionária possa vir a passar **não se sustenta**.

70. Conforme já salientado acima, as decisões de gestão tomadas pela Requerente, notadamente o deságio agressivo quando da licitação, é que lhe conduziram à sua atual situação financeira.

71. Ademais, é preciso destacar, nos tópicos a seguir, alguns pontos omitidos na manifestação da **Requerente**.

72. Em primeiro lugar, o quadro financeiro atual da concessão, mormente a relação entre receitas e despesas, é compatível com o estágio de maturação do projeto.

73. Em segundo lugar, houve um benefício decorrente da renegociação com o **BNDES** que constará somente dos próximos demonstrativos contábeis da **Requerente**. Ademais, o próprio **BNDES** esclareceu que as condições de financiamento presentes na Carta de Apoio dos Bancos Públicos foram sim oferecidas à **Requerente**.

74. Por fim, as projeções de tráfego são melhores do que apresentadas pela **Requerente**. Tanto que, segundo o **TCU**, a Requerente promoveu adiantamento de



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

pagamentos a empreiteiras do mesmo grupo econômico, antes mesmo da execução das obras.

V.1. Estágio atual do projeto e o endividamento da concessionária

75. Conforme demonstra a Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36), é inerente a projetos de longo prazo como as concessões rodoviárias a noção de fluxo de caixa. Isso significa que tecnicamente não faz sentido avaliar de forma pontual aquele projeto sem considerar as receitas e despesas ao longo de todo o período de execução contratual estabelecido.

76. Assim, é natural que os primeiros anos de concessão exijam um volume de investimentos superior às receitas obtidas com o projeto e que, nos últimos anos, a relação se inverte, com receitas superando as despesas. Nesse sentido, as figuras seguintes (extraídas do doc. R-36), referentes a casos hipotéticos, demonstram graficamente como o fator tempo influencia na remuneração do empreendimento:

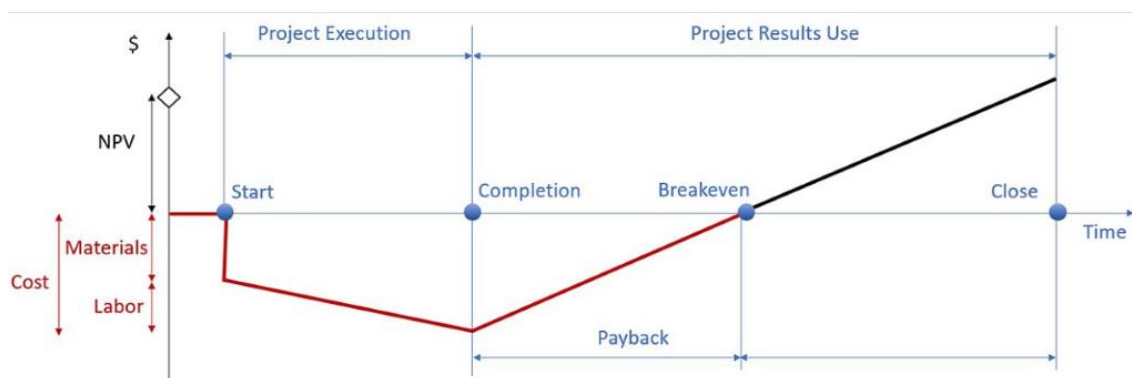


Figura 3— Conceito de um Fluxo de Caixa.
Fonte: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cash_Flow_Model_in_Project_Portfolio_Management_Simulation_SimulTrain\(R\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cash_Flow_Model_in_Project_Portfolio_Management_Simulation_SimulTrain(R).jpg)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

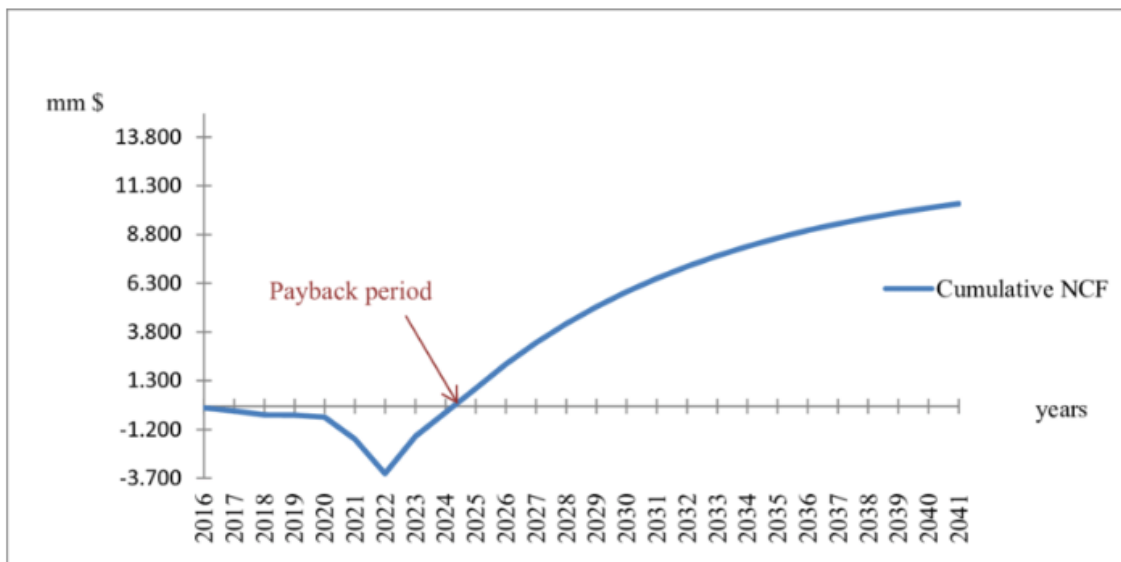


Figura 4– Exemplo hipotético de um Fluxo de Caixa. Payback. Prazo do projeto: 25 anos. Fonte: https://www.researchgate.net/figure/Cumulative-NCF-Payback-period-of-EcoPetro-Gas-base-case_fig37_306354054

77. Nesse sentido, importante que o então licitante, ciente desse maior esforço financeiro inicial, considere no seu gerenciamento de riscos a necessidade de injeção de capital, seja próprio ou de terceiros, nesse momento inicial da concessão, até que haja maior maturação do projeto.

78. Esse não parece ser o caso da **Requerente**, que **admite ter depositado todas as suas esperanças na obtenção de capital de terceiros**. Além de **sequer ter cogitado** da possibilidade de, em caso de não obtenção do financiamento cujo risco lhe estava contratualmente alocado, aportar **capital próprio**, ainda trabalhou num cenário no qual o financiamento adviria exclusivamente dos Bancos Públicos.

79. Aliás, a **Requerente**, pelo visto, no seu planejamento **sequer cogitou da possibilidade de outros cenários**. No parágrafo 47 de sua última manifestação, admite que jamais considerou “outras fontes de financiamento **mais onerosas** e outros custos adicionais”, o que revela **um gerenciamento de riscos bastante falho**.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

80. Conforme bem observado na Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36), o exemplo da **Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás – MGO S.A.** poderia ter sido seguido pela **Requerente**. A Concessionária **MGO**, que também integra a **3ª Etapa** de Concessões do PROCROFE, mesmo tendo obtido financiamento junto ao **BNDES** e à **Caixa**, ainda fez o **lançamento de debêntures** e conseguiu excelentes níveis de execução contratual, conforme se depreende do Parecer Nº 166/2020/GEFIR/SUINF/DIR (R-49).

81. Ademais, nos termos da Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36), *“as debêntures incentivadas destacam-se como alternativa às fontes tradicionais de financiamento em infraestrutura, e alcançaram, no primeiro trimestre de 2020, o valor de R\$ 3,140 bilhões, montante superior ao desembolsado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o setor, cerca de R\$ 2,936 bilhões.*

82. *Importante observar que, nos últimos 12 meses, as debêntures incentivadas alcançaram o volume de R\$ 31,283 bilhões superando os R\$ 20,382 bilhões desembolsados pelo BNDES. A utilização de Debêntures incentivadas foi uma das alternativas amplamente utilizada pelo Grupo Arteris, controladora de cinco concessionárias de rodovias federais, para obtenção de recursos de longo prazo. O grupo captou o montante de R\$1,192 bilhões⁸. O referido instrumento também foi utilizado por concessionárias da 3ª Etapa, como a Concessionária da Rodovia BR-050/MG/GO e a Ecoponte e pelas concessionárias (federais e estaduais) do Grupo CCR, como SPVias, ViaLagos, RodoanelOeste, Rodonorte, Autoban, NovaDutra, ViaQuatro, entre outras”.*

83. A despeito da **completa negligência no gerenciamento de riscos**, 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). Inclusive, justamente por ter sido beneficiada por decisões judiciais e arbitrais que lhe permitem **não investir** na concessão, a própria curva de *payback* é alterada de modo muito favorável à **Requerente**.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

84. Acrescente-se ainda que, conforme será detalhado nos tópicos a seguir, esses números tendem a melhorar em razão dos impactos da renegociação com o **BNDES** e das perspectivas positivas para o volume de tráfego.

V.2. Empréstimo-ponte e o financiamento de longo prazo

85. Conforme informação trazida pela própria **Requerente**, houve a renegociação da dívida com o **BNDES** referente ao empréstimo-ponte que lhe garantiu três benefícios:

- (i) o parcelamento do pagamento do empréstimo ponte em 72 parcelas
- (ii) a alteração do indexador aplicável para TLP + 2%; e
- (iii) o perdão da dívida do Subcrédito B no valor de cerca de R\$319 milhões, que impactará o resultado contábil da concessionária.

86. O que não trouxe a Requerente e nem foi objeto de análise do parecer técnico da GO Associados (RTE-01) é que essa **renegociação impactará positivamente nos resultados contábeis da companhia**, conforme observado na Nota Informativa SEI N° 241/2020/NAM/DG/DIR (R-36). Os dados utilizados na referida manifestação técnica não refletem, portanto, a real situação financeira da Concessionária.

87. Ademais, outro ponto que somente agora resta devidamente esclarecido pelo próprio BNDES é que foi oferecido à Concessionária as mesmas condições de financiamento previstas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos. Nesse sentido, manifestou-se o Banco Público (R-39):

O pleito de empréstimo de longo prazo submetido pela CONCEBRA foi analisado seguindo as condições previstas na Carta de Apoio, os aspectos usualmente avaliados pelo BNDES na análise de financiamentos a concessões rodoviárias e as especificidades do projeto e do Grupo Econômico. Não foram feitas exigências adicionais ao que estava previsto na Carta de Apoio.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

88. Não bastasse ter sido esclarecido que as condições de financiamento constantes da Carta de Apoio dos Bancos Públicos (RTE 3) foi sim garantida pelo BNDES, referido Banco ainda **esclarece ter aprovado sim o financiamento de longo prazo**, no montante de **R\$ 3,500.000.000,00 (três bilhões e quinhentos milhões de reais)**, dos quais **R\$ 2.500.000.000,00 (dois bilhões e quinhentos milhões de reais)** estariam garantidos pelo próprio BNDES e o restante seria rateado entre outros Bancos Públicos. **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 esclarecido pelo **BNDES** nas linhas a seguir:

Em 23.02.2016 a Diretoria do BNDES, por meio das Decisões de Diretoria 078/2016 e 079/2016, aprovou a concessão de financiamento de longo prazo para apoiar o projeto de exploração rodoviária da CONCEBRA. O financiamento aprovado tinha o valor total de R\$ 3,5 bilhões, sendo R\$ 2,5 bilhões referentes à parcela direta e R\$ 1,0 bilhão referentes à parcela indireta (repasso), por meio dos agentes financeiros repassadores BB, Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (“BDMG”) e CEF.

Conforme resposta ao questionamento anterior, as condições aprovadas seguiram àquelas estabelecidas na Carta de Apoio. Entretanto, o financiamento não foi contratado e, portanto, não houve nenhuma liberação de recursos referente ao empréstimo de longo prazo. Resumidamente, é possível citar os seguintes motivos para a não contratação do empréstimo de longo prazo, a despeito de sua aprovação pelo BNDES:

- (i) a divergência da expectativa da CONCEBRA acerca dos valores do financiamento;
- (ii) as revisões de orçamento do projeto feitas pela Postulante;
- (iii) indefinição dos agentes repassadores da parcela indireta da operação, e mais especificamente a desistência da CEF em participar do sindicato de bancos;
- (iv) rápida deterioração do risco de crédito da acionista do projeto, TPI, afetando a avaliação da garantia que seria prestada pela empresa; e
- (v) inadimplemento financeiro de outra companhia do Grupo Econômico TPI perante o BNDES.

89. Portanto, se houve um erro de premissa na decisão recorrida, esse erro foi considerar ter havido “restrição de acesso às linhas de crédito públicas”. Obviamente, não por culpa dos árbitros, uma vez que a manifestação do BNDES não constava dos autos.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

90. Por consequência, além de dever ser mantida a parte da decisão que autoriza a redução tarifária, **deve ser revogada a parte que suspende as obrigações de investimento, na medida em que baseado na premissa falsa de restrições no acesso às linhas de crédito.**

V.3 Evolução da receitas/tráfego equivalente

91. Outro ponto no qual falta clareza à **Requerente** reside na apresentação da evolução das receitas da concessão, as quais são obtidas a partir do cálculo do volume de tráfego equivalente. Com vistas a tentar demonstrar uma situação financeira alarmante, foi omitido o fato de que o volume de tráfego no primeiro trimestre do ano é naturalmente inferior ao do último trimestre do ano anterior. Assim, cabe à ANTT apresentar alguns números que deixam o cenário mais claro.

92. Pois bem, para o período de **janeiro a junho**, se comparado o ano de **2020** com a média mensal dos anos de **2016 a 2019**, a **redução de tráfego**, possivelmente pelos efeitos do COVID, foi de apenas (-) **4,07 % (quatro inteiro e sete centésimos por cento)**, conforme gráfico a seguir, extraído do doc. R-36:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

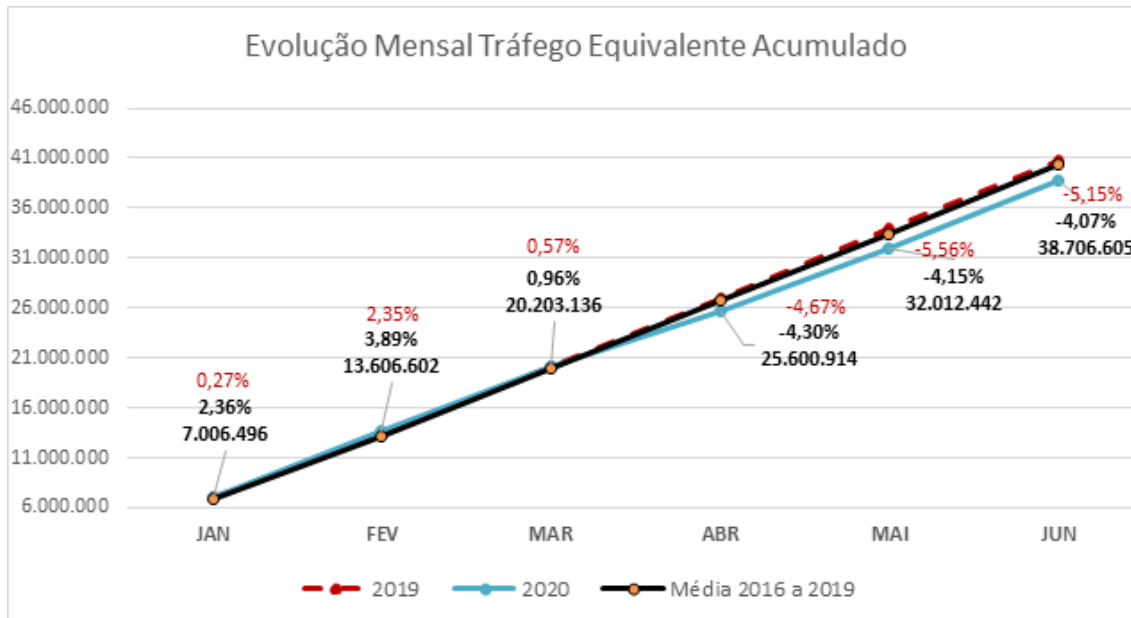
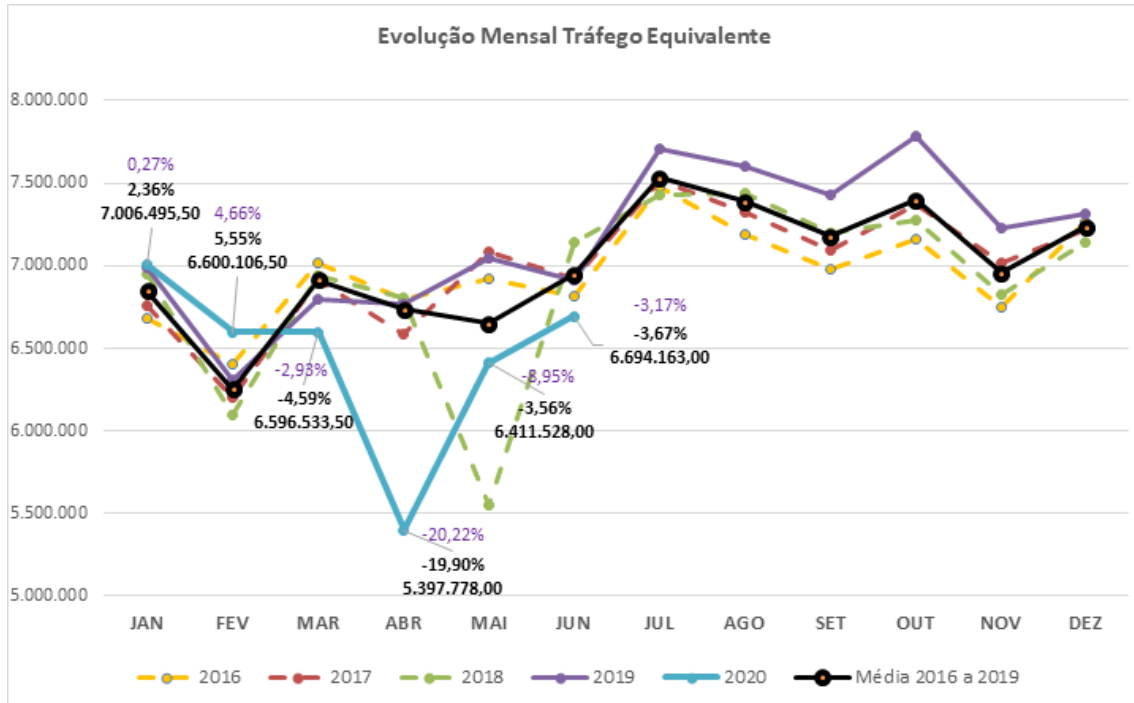


Gráfico - 6 -Evolução mensal do Tráfego Equivalente real pagantes acumulado de 2016 a 2019.
Fonte: Concebra 2015 a 2020 VEQ. GEFIR.

93. Se considerado o ano completo, fica clara a **tendência de aumento do volume de tráfego** e, por conseguinte, de receitas nos **próximos dois trimestres**, conforme gráfico 5 (extraído do R-36):



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF



94. Embora tenha havido uma redução mais contundente nos meses de março e abril, providências já vêm sendo tomadas para sua neutralização, conforme subitem VI abaixo.

95. O importante é que se observa uma clara **tendência de aumento de receita para os próximos meses**, ao contrário do cenário tenebroso que a **Requerente** busca demonstrar.

96. Esse **aumento de receitas** associado à **desoneração de obrigações** promovida pela **OP n° 03** seguramente proporcionarão um alívio financeiro à Concessionária.

V.4. Adiantamentos a partes relacionadas

97. Não bastasse o cenário promissor para as receitas da Concessionária nos próximos trimestres, os atos praticados pela **Requerente** na gestão dos seus recursos não condizem com o alegado cenário de crise financeira.



ADVOGACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

98. Segundo informações da área técnica do TCU (R-41), confirmados em despacho pelo Min. Aroldo Cedraz do mesmo Tribunal (R-43), tem sido observada a **canalização de recursos** obtidos junto ao **BNDES** para adiantamentos superiores a **R\$ 60.000.000,00** (sessenta milhões de reais) a **empresas do mesmo grupo econômico, sem qualquer relação com investimentos no sistema rodoviário.** Vejamos os principais achados da área técnica do TCU (extraídos do R-41):

I.5.1. Adiantamento Extraordinário de R\$ 15.000.000,00 em 22/5/2014

68. Conforme apontado na representação inicial, foi identificada transferência bancária no valor de R\$ 15 milhões, da Concebra para a CTSA em 22/5/2014, sem que tal repasse esteja relacionado com a prestação de serviços na rodovia concedida (peças 13 e 17).

(...)

I.5.2. Adiantamento Extraordinário de R\$ 5.000.000,00 em 19/8/2014

90. Segundo a representação inicial, foi identificado que a Concebra repassou R\$ 5 milhões para a CTSA em 19/8/2014, sem qualquer embasamento no contrato firmado entre as partes e, portanto, sem qualquer relação com a prestação de serviços na BR-060/153/262 (peças 13 e 17). Segundo as evidências, essa foi a única transferência ocorrida entre a Concebra e a CTSA na referida data.

(...)

I.5.3. Adiantamento Extraordinário de R\$ 10.000.000,00 em 18/9/2014

104. De acordo com a representação inicial, foi identificado repasse extraordinário no valor de R\$ 10 milhões, da Concebra para a CTSA em 18/9/2014, sem guardar relação com o contrato firmado entre as partes ou com a prestação de serviços na BR-060-153/262 (peças 13 e 17). Segundo as evidências, o repasse ocorreu por meio de transferência bancária no valor total de R\$ 25 milhões, ocorrida na referida data (peça 17). Os R\$ 15 milhões restantes foram contabilizados a título de adiantamento ordinário.

(...)

I.5.4. Adiantamento Extraordinário de R\$ 33.600.000,00 ocorrido entre outubro de 2015 e dezembro de 2016

112. Além dos repasses noticiados no ano de 2014, foram identificadas outras parcelas de adiantamentos extraordinários ocorridos nos anos de 2015 e 2016, entre a Concebra e a CTSA, conforme a Tabela 3.

(...)

115. Além do seu caráter extraordinário, ou seja, sem relação com o objeto do contrato de concessão ou com o contrato firmado entre as partes relacionadas, o desvio de finalidade se materializa também pelo fato de a CTSA ter



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

realizado, em 20/10/2015, transferência bancária em favor da THC (Triunfo Holding de Construções), no mesmo valor de R\$ 17 milhões. E, ainda, efetuou outra transferência no valor de R\$ 4 milhões em 22/10/2015, para o mesmo beneficiário.

116. Portanto, tais fatos denotam afronta ao disposto na subcláusula 26.5 do contrato de concessão, haja vista o repasse de recursos para partes relacionadas, com finalidade diversa da prestação do serviço público concedido.

(...)

I.5.5. Da não aplicação dos recursos de adiantamento extraordinário na rodovia concedida

126. Em sua manifestação, a Concebra alegou que os adiantamentos extraordinários verificados na representação inicial foram posteriormente compensados pela CTSA. Segundo a concessionária, essa compensação ocorreu por meio da devolução financeira, no valor de R\$ 12,5 milhões, bem como a partir da prestação de serviços pela CTSA, conforme as medições de “Nº 36_Nº 44 e Nº 49_Nº 51”, no valor total de R\$ 48,6 milhões.

127. Todavia, a partir de evidências compartilhadas pela Polícia Federal, na Operação “Infinita Highway”, foi possível verificar indícios de que a CTSA não realizou esses serviços, que teriam sido supostamente cobertos pelas medições “Nº 36_Nº 44 e Nº 49_Nº 51”. Com efeito, os recursos de adiantamento extraordinário não retornaram como serviços para a concessão, permanecendo a constatação de desvio de finalidade apontado inicialmente na representação. Desse modo, há indícios de que os serviços mencionados pela Concebra apenas existiram no aspecto formal (contábil e fiscal), como forma de regularizar os adiantamentos extraordinários realizados.

(grifo nosso)

99. Ora, não parece coerente com alegação de iminente insolvência a conduta da **Requerente de promover adiantamentos a partes relacionadas sem a devida reversão desses recursos em obras de melhoria no sistema rodoviário.**

VI – EFEITOS DA PANDEMIA (COVID-19)

100. No que se refere aos efeitos da pandemia, conforme já salientado nas manifestações dos dias **06/05/2020** e **10/06/2020**, além de se tratar de tema estranho ao objeto da presente arbitragem, **medidas mitigadoras** já vêm sendo tomadas pela



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

Agência. Nas manifestações anteriores, já haviam sido citadas as **suspensões de prazo em processo sancionadores** e a **suspensão do pagamento de verba de fiscalização**. Mais recentemente, por meio da **Deliberação nº 306, de 30 de junho de 2020 (R-50)** a ANTT já sinalizou que eventuais impactos serão avaliados concretamente nas revisões contratuais.

101. Embora se trate de tema sensível, **não tem qualquer relação com a manutenção da decisão tomada na OP nº 03**, uma vez que providências já vêm sendo tomadas para reduzir os impactos desse evento.

VII – PREJUÍZO AO USUÁRIO DO SERVIÇO PÚBLICO

102. Alega a Requerente que o pagamento a maior da tarifa não traria prejuízo ao usuário, que poderia, munido do respectivo comprovante de pagamento de pedágio, reaver os valores indevidos.

103. Sustenta ainda que a continuação do descumprimento contratual acompanhado da manutenção de um quadro tarifário distorcido não traria qualquer prejuízo ao serviço público, mas sim tal prejuízo viria com a eventual insolvência da Concessionária.

104. Pois bem, **o argumento de que o usuário guardaria comprovante de pagamento de pedágio anos a fio com vistas a num futuro remoto poder pleitear a devolução de alguns poucos reais que pagou a maior não parece minimamente crível**.

105. Tão improvável quanto, é uma empresa privada, que como tal, naturalmente visa ao lucro, arvorar-se em defensora do serviço público que explora na condição de monopolista.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

106. Cabe aqui invocar, tal qual a OP 03, a teoria das capacidades institucionais e, em especial, o trecho da obra de Luís Roberto Barroso citado na ocasião:

“capacidade institucional envolve a determinação de qual Poder está mais habilitado a produzir a melhor decisão em determinada matéria. Temas envolvendo aspectos técnicos ou científicos de grande complexidade podem não ter no juiz de direito o árbitro mais qualificado, por falta de informação ou conhecimento específico. Formalmente, os membros do Poder Judiciário sempre conservarão a sua competência para o pronunciamento definitivo. Mas em situações como as descritas, normalmente deverão eles prestigiar as manifestações do Legislativo ou do Executivo, cedendo o passo para juízos discricionários dotados de razoabilidade” (BARROSO, Luís Roberto. Judicialização, ativismo judicial e legitimidade democrática. In: [Syn]Thesis, v. 5, 2012, p. 30).

107. Ora, num contexto de análise perfunctória própria das medidas cautelares, não há razão para presumir que a Administração Pública, seja por meio da ANTT, seja por meio do **Ministério da Infraestrutura**, esteja descurando dos interesses dos usuários e da busca pela prestação de um serviço adequado. Aliás, há que se ter **deferência ao que órgãos/entidades especializadas do Estado entendem como interesse do usuário ou do serviço público no caso concreto**.

108. Mesmo dentro do âmbito do próprio Estado, esse tipo de deferência às decisões do gestor público já vem sendo reconhecida, conforme se observa na recém publicada Recomendação Conjunta PRESI-CN nº 2, de 18 de junho de 2020 (R-51), oriunda do **Conselho Nacional do Ministério Público**. Destaca-se o art. 2º da referida recomendação, que prega respeito à autonomia administrativa do gestor:

Art. 2º Recomendar aos membros do Ministério Público brasileiro que, na fiscalização de atos de execução de políticas públicas, seja **respeitada a autonomia administrativa do gestor** e observado o limite de análise objetiva de sua legalidade formal e material.

Parágrafo único. Diante da falta de consenso científico em questão fundamental à efetivação de política pública, é atribuição legítima do gestor a escolha de uma dentre as posições díspares e/ou antagônicas, não cabendo ao Ministério Público a adoção de medida judicial ou extrajudicial destinadas a modificar o mérito dessas escolhas.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

109. Ademais, os descumprimentos contratuais trazem repercussões mais amplas na própria política pública, a serem avaliadas por quem tem a prerrogativa de fiscalizar a sua execução. Notadamente, **num horizonte temporal maior, gera incentivos regulatórios que premiam agentes econômicos menos eficientes, seja por ofertarem nas licitações lances baseados em projeções pouco acuradas, seja por decisões de gestão que levam as companhias a dificuldades financeiras.**

110. 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.

111. Enfim, não há razão para crer que a atuação da Agência se pautar por uma busca por prejudicar o usuário e a prestação do serviço. Pelo contrário, espera-se tanto dos órgãos de controle quanto do Tribunal Arbitral uma deferência às decisões tomadas pelo gestor.

VIII – REQUERIMENTOS

112. Diante do exposto, conclui-se que:

- (i) Os dados trazidos no plano de negócios da Requerente, considerando a modelagem da licitação que não exigia publicidade prévia, não são dotados de credibilidade e, portanto, não devem ser considerados pelo Tribunal;
- (ii) A Requerente não trouxe qualquer fundamento jurídico para amparar suas pretensões, limitando-se a reproduzir parecer técnico que claramente desconsidera as questões jurídicas relativas ao tema;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

- (iii) As “premissas da licitação” trazidas pela Requerente são falsas, notadamente a suposta consideração do financiamento do BNDES na composição da tarifa-teto;
- (iv) O real motivo do fluxo de caixa da concessão não se encontrar em patamar melhor reside nas decisões de gestão que caberiam exclusivamente à Requerente, especialmente um melhor gerenciamento de risco e a apresentação de lance menos agressivo no leilão;
- (v) As premissas econômico-financeiras trazidas na OP nº 02 estão absolutamente corretas, no sentido de que a suspensão de obrigações de investimento traz expressivo benefício financeiro à Concessionária, inclusive, muito superior ao impacto da redução tarifária;
- (vi) A única premissa equivocada da OP nº 03 (não por culpa dos árbitros, mas porque a informação ainda não constava dos autos) reside na suposta restrição de linhas de crédito, uma vez que o próprio BNDES esclareceu ter oferecido financiamento de longo prazo à Requerente, nos moldes da Carta de Apoio dos Bancos Públicos, informação essa que justifica a revisão da OP n.º 03;
- (vii) Não houve erro de procedimento na aprovação da Deliberação que culminou com a determinação de redução tarifária;
- (viii) A situação financeira da Concessionária é compatível com o atual estágio de maturação do projeto, sendo inclusive superior à esperada, se considerado que houve suspensão de obrigações, que houve a obtenção de parte do financiamento, que as projeções de tráfego para os próximos trimestres são promissoras e, por fim, que a Requerente vem adiantando pagamentos a empresas do mesmo grupo econômico sem a devida contraprestação;



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

- (ix) Eventuais dificuldades decorrentes especificamente da pandemia (COVID) já vem sendo tratadas no âmbito administrativo, além de não serem objeto da presente arbitragem;
 - (x) Cabe aos órgãos públicos responsáveis, não ao ente privado, definir a melhor forma de resguardar o interesse do usuário e do serviço público;
113. Assim, requer a ANTT a reforma parcial da Ordem Processual nº 03, de modo que:
- a) seja mantida a possibilidade de redução tarifária; e,
 - b) sejam restabelecidas todas obrigações contratuais.

Brasília, 13 de julho de 2020.

PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY
Procurador Federal

MILTON CARVALHO GOMES
Procurador Federal

KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA
Procuradora Federal

ANDRÉ LUÍS MACAGNAN FREIRE
Advogado da União

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO
Advogada da União



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

IX – LISTA DE DOCUMENTOS

Índice de documentos juntados pela Requerida ANTT	
Número	Descrição
Petições anteriores	
R-01	Contrato de Concessão Edital nº 004-2013
R-02	1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão
R-03	Programa de Exploração da Rodovia (PER)
R-04	Ata de Missão – sugestão ANTT
R-05	Cronograma processual – sugestão ANTT
Petição de 31.01.2020 acerca da revogação das liminares	
R-06	Contrato de Concessão
R-07	Programa de Exploração da Rodovia – PER
R-08	Petição inicial da ação cautelar
R-09	Decisão liminar proferida na ação cautelar
R-10	Decisão terminativa proferida na ação cautelar
R-11	Informação Eletrônica nº 233/2018/CIPRO/SUINF
R-12	Documento do BNDES, explicitando as razões do cancelamento do financiamento
R-13	Petição inicial da ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-14	Sentença proferida na ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-15	Correspondência eletrônica acerca da ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-16	Decisão do árbitro de emergência
R-17	Nota Técnica nº 15/2017/GEINV/SUINF
R-18	Nota Técnica nº 25/2017/GEINV/SUINF
R-19	Nota Técnica SEI nº 211/2016/GEROR/SUINF/DIR
R-20	Resolução ANTT nº 5.410/2017
R-21	Nota Técnica SEI nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL**

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-22	Parecer n. 00573/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
R-23	Ofício nº 87/2016/GEROR/SUINF
R-24	Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004
R-25	Nota Técnica nº 010/2018/GEINV/SUINF
R-26	Parecer nº 1.365/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
R-27	Correspondência eletrônica da área técnica da ANTT
R-28	Parecer 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR
R-29	Deliberação ANTT nº 964, de 30 de outubro de 2019
Petição de 06.05.2020 acerca da OP 02	
R-30	Despacho CIPRO
R-31	Carta_3192399_ABCR_Ct_48_2020___SUINF___orientacao_fiscalizacao
R-32	Ofício SEI ANTT n. 3193684
R-33	E_mail_COINFMG de resposta à CONCEBRA
R-34	Ofício Circular SEI nº 489/2020/SUINF/DIR-ANTT
Petição de 10.06.2020	
R-35	Correspondência eletrônica do ordenador de despesas da ANTT
Manifestação sobre OP 04	
R-36	Nota Informativa SEI Nº 241/2020/NAM/DG/DIR
R-37	Edital de Concessão n. 004-2013
R-38	Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF
R-39	Nota BNDES AST/DECRO nº 031/2020
R-40	Nota Técnica nº 75/2015/GEROR/SUINF
R-41	Instrução Técnica constante do TC 039.581/2019-5
R-42	Aprovação da Instrução Técnica no TC 039.581/2019-5
R-43	Decisão do Min. Augusto Nardes no TC 039.581/2019-5
R-44	Decisão do árbitro Giovane Ettore Nanni
R-45	Ofício SEI nº 2600/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT
R-46	Carta CNB DIR 0535/2019
R-47	Nota Técnica SEI nº 1827/2019/GEFIR/SUINF/DIR



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-48	Nota Técnica SEI nº 2275/2019/GEREF/SUINF/DIR
R-49	Parecer Nº 166/2020/GEFIR/SUINF/DIR
R-50	Deliberação nº 306, de 30 de junho de 2020
R-51	Recomendação Conjunta PRESI-CN nº 2