



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

CUMPRIMENTO DA DILIGÊNCIA DETERMINADA NA ORDEM
PROCESSUAL Nº 08

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

Vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

TRIBUNAL ARBITRAL

Flávio Amaral Garcia
Patrícia Ferreira Baptista
Sergio 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

1. A 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 obediência ao prazo estabelecido, vem apresentar os resultados do **CUMPRIMENTO DA DILIGÊNCIA DETERMINADA NA ORDEM PROCESSUAL Nº 08**, nos termos seguintes.

2. Este II. Tribunal Arbitral, por meio da Ordem Processual nº 08, decidiu, entre outras coisas, “converter em diligência o pedido formulado pela REQUERENTE no item 96 de sua manifestação de 26.06.2020 para determinar que a REQUERIDA, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, apresente o cálculo de qual seria o valor da tarifa de pedágio da concessão se considerado o critério do ponto de equilíbrio (*break even point*), devendo, para tanto, observar a oitiva prévia da REQUERENTE, que poderá submeter à apreciação da agência reguladora seus cálculos e a sua proposta de tarifa”¹.

3. Na Ordem Processual nº 08, o Tribunal Arbitral reconheceu, de forma acertada, a competência e a capacidade regulatória da ANTT para “promover os estudos aplicados às definições de tarifas, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados”, bem como, “a capacidade institucional a Agência para apurar qual seria o valor tarifa de pedágio calculada pelo critério do *break even point* (ponto de equilíbrio)”².

4. Diante disso, determinou diligência que tem por objeto avaliar a necessidade ou não de alteração do valor provisório da tarifa a partir da apresentação de um cálculo tarifário apurado “a partir do *break even point*, ou seja, um ponto de equilíbrio tarifário que expurgue a margem de lucro da REQUERENTE, mas que permita a manutenção dos serviços nos parâmetros mínimos determinados na Ordem Processual nº 03”³.

¹ Cf. § 111, (ii), da Ordem Procedimental nº 08.

² Cf. §§ 105 e 106, da Ordem Procedimental nº 08.

³ Cf. § 99, da Ordem Procedimental nº 08.



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

5. A determinação decorreu da constatação de que “os elementos até então trazidos ao procedimento não são suficientes ao Tribunal Arbitral para aferir (i) se a tarifa de pedágio aprovada na Deliberação nº 964/2019 é capaz ou não de assegurar receitas para a REQUERENTE fazer frente às atividades essenciais da concessão atualmente; ou mesmo (ii) se ela tem o efeito de onerar ou não os usuários ante a realidade dos serviços prestados”⁴.

6. Embora prestigie as competências e capacidade regulatórias da ANTT, o Tribunal Arbitral, ao determinar a realização de cálculos que implicam em utilização de metodologia estranha à praxe e ao modelo regulatório implementado por esta Agência na gestão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, acaba por fulminar as competências e capacidade regulatórias reconhecidas, pois se imiscui justamente na metodologia de estruturação tarifária.

7. É tarefa das agências reguladoras dos setores de infraestrutura, além da função normativa, estruturar, implementar e fiscalizar as relações contratuais entre o Estado e a iniciativa privada destinadas a viabilizar empreendimentos públicos.

8. A competência regulatória que possui a ANTT oriunda da ideia de promover uma modernização dos mecanismos de gestão pública. Nessa medida, rememora-se que a criação das Agências Reguladoras, na forma de autarquias de regime especial, buscou desburocratizar e primar pela eficiência na prestação dos serviços públicos, assegurando um ambiente de competitividade e segurança jurídica.

9. Tais premissas foram espelhadas no direito setorial, de forma que a legislação (artigos 24 e seguintes da Lei nº 10.233/2001) estabelece que as atribuições gerais da ANTT, são, entre outras: a promoção de estudos sobre o tráfego e demanda de serviço de transporte, a elaboração e edição de normas e regulamentos relativos à exploração de vias

⁴ Cf. § 97, da Ordem Procedimental nº 08.



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

e terminais, a fiscalização da prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados e a autorização para projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas.

10. No caso das concessões rodoviárias, a ANTT, o cálculo da tarifa de pedágio é competência por excelência da entidade reguladora.

11. A ANTT detém o conhecimento sobre a estrutura tarifária do Contrato de Concessão, bem como especialização e expertise que decorre da sua competência setorial para regular o segmento da infraestrutura rodoviária federal, devendo ser reconhecidas e afirmadas suas competências regulatórias, em especial para promover os estudos aplicados às definições de tarifas, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados, conforme determina o artigo 24, inciso II, da Lei nº 10.233/2001.

12. A Requerida entende que para a realização dos cálculos, deve ser utilizada a metodologia do contrato de concessão, devendo ser mantida a tarifa aprovada em deliberação que aprovou Revisão Ordinária e Extraordinária. É a mais adequada porque i) foi aquela aceita pelas partes na contratação, ii) foi aprovada em audiência pública, iii) foi aquela aos quais todos os concorrentes se submeteram e apresentaram suas propostas, tendo sido selecionada a da requerente.

13. A metodologia definida no contrato de concessão foi definida no procedimento licitatório para concessão do serviço público de recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade das BR-060, BR 153 e BR 262 DF/GO/MG. Conforme o procedimento previsto no Edital nº 004/2013 (R-52), que trazia um modelo comum a todas as concessões da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias Federais – PROCROFE, o critério para definição do vencedor do certame, conforme item 12.3 do edital (R-52), foi o menor valor da Tarifa Básica de Pedágio.



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. Elaborado com base no prévio Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA, o edital previu que esses estudos, utilizados para fins de precificação e avaliação da viabilidade da concessão, teriam caráter meramente referencial e informativo e que caberia aos licitantes conduzir seus próprios estudos e obter por sua conta e risco as informações que entendessem necessárias para cumprimento das obrigações contratuais.

15. A racionalidade da previsão informativa dos estudos decorre da assimetria de informações entre Poder Concedente e os entes privados e destes entre si, na medida em que o leilão se constitui em procedimento concorrencial e que cada um irá avaliar o negócio de modo diferente e também oferecer lances diferentes.

16. Após a aprovação dos estudos técnicos, foi aberta Audiência Pública, como parte do processo de participação e controle social, com o objetivo de tornar público e colher sugestões sobre o Edital, Contrato, Programa de Exploração da Rodovia (PER) e Estudos de Viabilidade.

17. Superada as etapas de aprovação do Relatório da Audiência Pública pela Diretoria Colegiada da ANTT, aprovação do Plano de Outorga pelo MINFRA, aprovação pelo TCU, foi publicado o Edital nº 004/2013, para que todos os interessados pudessem avaliá-lo, fazer seus próprios levantamentos e elaborar de um plano de negócios exequível e compatível com o lance formulado.

18. Realizada a sessão pública do leilão, foi escolhida a Requerente vencedora do certame, por ter ofertado a proposta com maior valor de deságio sobre a tarifa-teto, tendo o contrato (R-01) sido assinado após a constituição da sociedade de propósito específico.

19. O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão é dado na licitação, por força da tarifa constante da proposta apresentada pelo licitante vencedor. Eventuais



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

reajustes e revisões têm por premissa esse equilíbrio e se operam pela metodologia dos fluxos de caixa original e marginal, nos termos previsto no Edital.

20. O papel esperado das Agências Reguladoras é assegurar a observância do contrato, a ser interpretado levando-se em conta o contexto no qual desenrolou o procedimento licitatório.

21. Por isso, a Requerida defende a aplicação, em verdade, a manutenção da metodologia do contrato de concessão, observado o equilíbrio econômico-financeiro definido na licitação, cristalizado no contrato.

22. A utilização de qualquer outra metodologia não é adequada porque fere o próprio procedimento de licitação da concessão, que adotou como premissas aquelas apresentadas pela Requerente ao vencer o certame, constantes do contrato firmado.

23. Além disso, a alteração de tais premissas, em última análise, viola a obrigatoriedade de vinculação ao edital. No Edital nº 004/2013 constam todas as normas e critérios aplicáveis à licitação. Nele constam os critérios de aceitabilidade e julgamento das propostas, bem como as formas de execução do futuro contrato.

24. Ao alterar tais critérios, o Tribunal Arbitral prejudica equilíbrio cristalizado na licitação e pode prejudicar os participantes do certame por alterar as condições de realização da licitação.

25. Nesse ponto, convém lembrar que nem mesmo a revogada⁵ determinação cautelar exarada pelo Juízo da 3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, nos autos

⁵ Cf. § 204, da Ordem Procedimental nº 03, o Tribunal Arbitral determinou: “(v) Revogar a determinação cautelar exarada pelo Juízo da 3ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, nos autos da ação nº 1014379-79.2019.4.01.3400, que havia impedido a redução das tarifas objeto da concessão, 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

da ação nº 1014379-79.2019.4.01.3400, interfere na metodologia do contrato de concessão, conforme se verifica no dispositivo transcrito a seguir:

“Sendo assim, com base na legítima confiança do administrado, defiro a tutela de urgência nesta ação cautelar (referibilidade comprovada) para assegurar que, até a resolução do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão – ou seja, pela apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo Tribunal Arbitral –, a requerida se abstenha de aplicar penalidades contratuais, incluindo a caducidade, bem como de exigir investimentos questionados nos pleitos de reequilíbrio/revisionais já ofertados, impor novas obrigações de investimento e promover redução tarifária, até o tribunal arbitral se pronunciar, ou a Agência, em sua autotutela buscar solução da lide”.

26. Nesse sentido, a decisão de manter os efeitos do item “v” do parágrafo 204 da Ordem Processual nº 03, que autorizou a Requerida a implementar a tarifa de pedágio aprovada na Deliberação nº 964/2019 no âmbito da concessão objeto dessa arbitragem vai ao encontro do defendido pela Requerida, que é a manutenção da metodologia do contrato de concessão.

27. Apesar de entender que a metodologia do contrato de concessão é a mais adequada, para cumprir a decisão do Tribunal Arbitral, em razão da excepcionalidade da determinação arbitral e seus desalinhamentos com os modelos metodológicos previstos ordinariamente nos contratos de concessão, a Requerida buscou avaliar as premissas incidentes sobre a questão, a fim de preservar o intuito da determinação arbitral e a modelagem do contrato de concessão ora discutido.

28. Nesse sentido, o Despacho SUOD SEI 4700357 (Doc. R-115) pontuou:

Preliminarmente, julgo oportuno salientar que **a determinação, nos moldes como apresentada pelo Tribunal Arbitral, foge em muito à praxe e ao modelo regulatório implementado por**

modo a permitir que a REQUERIDA implemente, a partir do prazo de 10 (dez) dias contados da presente Ordem Processual, anova tarifa de pedágio prevista na Deliberação nº 964/2019 (cf. R-028 e RTE-046).”



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

esta Agência na gestão dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, o que traz para esta Autarquia uma série de obstáculos metodológicos.

Em primeiro lugar, no modelo regulatório rodoviário federal, de modo geral, **não se adota o regime de regulação por custos**, razão pela qual a aferição dos custos e despesas das concessionárias não é objeto de escrutínio detalhado ou de consideração no âmbito das revisões contratuais. O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos é dado na licitação, por força da tarifa constante da proposta apresentada pelo licitante vencedor. Eventuais reajustes e revisões têm por premissa esse equilíbrio e se operam pela metodologia dos fluxos de caixa original e marginal, que passa ao largo da consideração da matriz de custos ou de premissas contábeis. Aliás, pelos contratos de concessão, sequer se estabelece uma taxa de retorno garantida ao parceiro privado.

Em segundo lugar, a relação entre regulador e regulado é caracterizada por aguda **assimetria de informações** relativa à estrutura de custos e à estratégia empresarial adotada pelos parceiros privados na consecução do objeto contratual. A literatura econômica é farta a respeito do tema e aponta que isto não é particularidade do setor rodoviário. Com efeito, qualquer estimativa ou informação contábil que esta Agência – e mesmo o Tribunal Arbitral – venha a adotar, não necessariamente corresponde ao lado real da atividade empresarial.

Em terceiro lugar, a decisão parece apontar pela necessidade de adoção de **metodologia contábil**, com a qual **a ANTT não opera para fins de cálculo tarifário** e, por isso, não concorda com sua adoção de forma estrita.

29. Soma-se a isso, a temeridade dos resultados pela adição de eventual metodologia contábil em razão da já conhecida investigação levada a cabo pela Polícia Federal a respeito da fidedignidade dos lançamentos contábeis da Requerente.

30. Não há metodologia que abarque o cálculo da tarifa de equilíbrio nos moldes determinados na Ordem Processual nº 08. Também não é possível a criação e aprovação de uma nova metodologia no prazo fixado pelo Tribunal Arbitral, pois para a atos de tal natureza, deve-se se observar o disposto no art. 68 da Lei 10.233/2001, que assim dispõe:



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

Art. 68. As iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões das Diretorias Colegiadas para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte serão precedidas de audiência pública.

31. Já o Decreto nº 4.130/2002, que regulamentou a Lei nº 10.233/2001, dispôs no seu art. 32 que a audiência pública terá como objetivo recolher subsídios para o processo decisório da ANTT, bem como propiciar aos agentes e usuários dos serviços de transporte terrestre a possibilidade de encaminhamento de seus pleitos e sugestões, além de identificar, da forma mais ampla possível, todos os aspectos relevantes à matéria objeto da audiência pública, dando-se publicidade à ação regulatória da Agência.

32. Longe de se tratar de uma imposição autoritária por parte da ANTT, uma proposta de resolução para criar uma nova metodologia como a proposta segue todo um rito de participação e controle social previamente à sua edição.

33. Atualmente, esse procedimento é regulamentado pela Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017 (R-123). De forma resumida, uma proposta fundamentada é formulada pela área técnica; há ampla divulgação no DOU e na imprensa em geral acerca do conteúdo da proposta; são recebidas contribuições por escrito ou orais em audiências públicas; todas essas contribuições são analisadas e fundamentadamente acatadas ou rejeitadas; segue-se para deliberação do órgão máximo da Agência, a Diretoria Colegiada composta por 5 (cinco) diretores (ou seja, não basta a vontade de uma única autoridade da ANTT).

34. Nos termos da Resolução ANTT nº 5.624/2017, a ANTT realizará Audiência Pública ou Consulta Pública nos seguintes casos:

Art. 7º Não é obrigatória a realização de Consulta Pública ou Audiência Pública para os seguintes casos, dentre outros:

I – proposta de alterações formais em normas vigentes;

II – consolidação de normas vigentes;



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 – edição ou alteração de normas que se limitem a aplicar determinações legais e contratuais; e

IV – edição ou alteração de normas que afetem exclusivamente a organização interna da ANTT.

§ 1º A dispensa tratada no caput deverá ser motivada e aprovada pela Diretoria Colegiada.

§ 2º Sem prejuízo do disposto no caput deste artigo, a ANTT poderá, sempre que entender conveniente, decidir pela realização de Audiência Pública ou Consulta Pública. (Grifado)

[...]

Art. 8º A ANTT realizará Audiência Pública quando as matérias afetarem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transportes, nos seguintes casos:

I - minutas de ato normativo;

II - minutas de editais de licitação de outorgas, minutas de contratos de concessão ou permissão;

III - iniciativas de anteprojetos de lei; e

IV - outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

[...]

Art. 10. A ANTT, a seu critério, poderá realizar Consulta Pública quando as matérias envolverem assunto de interesse geral e necessitarem de contribuição das partes interessadas e da sociedade em geral, nos seguintes casos:

I – minutas de ato normativo; e

II – outras matérias relevantes, a critério da ANTT.

35. Como se percebe da leitura da resolução transcrita acima, a realização de audiência pública ocorreria nos casos de iniciativas de projetos de lei, as alterações de normas administrativas e as decisões da Diretoria Colegiada para resolução de pendências que afetem os direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte. E, caso a decisão afete interesse geral, poderá ser realizada Consulta Pública.

36. A Lei nº 13.848/2019, também prevê, em seu art. 10, que a audiência pública será destinada a formação de juízo e tomada de decisão sobre matéria considerada relevante, conforme decisão sobre o seu cabimento pela Diretoria colegiada.

37. Verifica-se, portanto, que há todo um procedimento prévio transparente que legitima a atuação do regulador e que dentro do prazo estipulado pelo Tribunal Arbitral não seria possível a definição de uma nova metodologia.



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

38. Contudo, para dar cumprimento à referida ordem, ao avaliar as circunstâncias concretas da concessão e a finalidade da diligência determinada pelo Tribunal, a Requerida invoca a aplicação analógica da metodologia adotada pela Lei nº 13.448/2017 e pelo Decreto nº 9.957/2019 no âmbito das relições de concessões de infraestrutura rodoviária (Doc. R-115).

39. A Requerente utiliza a metodologia da relição porque se trata de metodologia adotada pela Lei nº 13.448/2017 e pelo Decreto nº 9.957/2019, cuja proposta de Resolução para estabelecer as diretrizes para encerramento e relição dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres foi objeto da Audiência Pública nº 005/2020.

40. O instituto da relição consiste na extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento (art. 4, III, da Lei nº 13.448/2017) que tem por objetivo assegurar a continuidade da prestação dos serviços cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente (art. 13, da Lei nº 13.448/2017).

41. Nesse sentido, o termo aditivo ao contrato de concessão em curso deve prever, dentre outras questões: a) as condições de prestação dos serviços objeto do contrato de parceria até a data de início da vigência do novo contrato de parceria, observadas a **garantia da continuidade e a segurança dos serviços essenciais** relacionados ao empreendimento (art. 8º, II, do Decreto nº 9.957/2019); e b) **a suspensão**, na data da celebração do termo aditivo até a conclusão do processo de relição, **das obrigações de investimento vincendas que não tenham sido consideradas essenciais** art. 8º, III, do Decreto nº 9.957/2019).



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

42. Ainda nos termos do Decreto, são considerados essenciais os serviços relacionados à manutenção, à conservação e à operação do empreendimento, exceto se houver decisão motivada da agência reguladora competente⁶. No que se refere aos investimentos de ampliação de capacidade ou novos investimentos o caráter de essencialidade é mitigado, somente incidente quando relacionados à segurança ou sejam imprescindíveis à prestação do serviço⁷.

43. De se ver, portanto, que as cláusulas negociadas no termo aditivo do procedimento de relicitação têm como objetivo primordial assegurar a prestação do serviço sob "*condições mínimas*" e de forma meramente transitória, até que o Poder Público conclua o concomitante procedimento licitatório que outorgará a exploração da rodovia ao novo contratado. Neste sentido, permite-se a redução do objeto licitado, limitado aos serviços essenciais que o caracterizam, correspondida por um valor tarifário compatível com as atribuições distribuídas.

44. Embora não tenha sido clara quanto aos “parâmetros mínimos de investimentos e manutenção operacional das rodovias”, ao interpretar a os parágrafos 168 a 170 da Ordem Processual nº 03, a área técnica da Requerida interpretou a decisão de forma a abstrair os investimentos que o Tribunal julgou mais vultosos e “não necessários à manutenção das atividades essenciais”, remanescem como “necessários” frente de recuperação e manutenção, obras de ampliação de capacidade e melhorias relativas às obras emergenciais, frente de conservação e frente de serviços operacionais, conforme disposto no Despacho SUROD SEI 4700357 (R-115). E como considerado pela área técnica da requerida que a Requerente não entrega o nível de serviço e os parâmetros de desempenho equivalentes a trabalhos iniciais, a remuneração considerada foi aquela para alcançar essa “condição mínima”.

⁶ Cf. art. 3º, § 2º, Decreto nº 9.957/2019.

⁷ Cf. art. 3º, § 3º, Decreto nº 9.957/2019.



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

45. O cálculo de tarifa ora apresentado pela Requerida, que adota premissas da relicitação com os recortes metodológicos para atender a Ordem Processual nº 8, não deve ser interpretado como concordância da ANTT com a prestação dos serviços em nível inferior ao contratado, pois a concessionária continua obrigada a cumprir o contrato de concessão firmado. Seguindo essa racionalidade, a Requerida adotou como critério se ater aos serviços essenciais para a realização do cálculo tarifário.

46. Os cálculos realizados não objetivam (nem poderiam) alterar as obrigações contratuais e buscam apenas fornecer elementos para subsidiar eventual decisão deste Tribunal Arbitral acerca da tarifa a ser praticada para sustentar a concessão considerando o atual desempenho da concessionária.

47. Quando ao horizonte temporal do cálculo tarifário, foi considerado o prazo de 24 meses, considerando o prazo que a Lei nº 13.448/2017 prevê para a relicitação.

48. Com essas considerações, que comungam com a decisão do Tribunal, a Requerida realizou cálculo tarifário considerando apenas os serviços de conservação, manutenção, operação e monitoração, no nível mínimo para fazer frente aos trabalhos iniciais, abstraindo qualquer investimento, orientando como premissas iniciais:

- a) TIR igual a zero;
- b) Considerar que o contrato vigorará hipoteticamente por mais 24 meses (até o fim do 9º ano-concessão);
- c) Expurgar os lançamentos do fluxo de caixa para o 10º ano-concessão em diante e, para o 8º e 9º anos-concessão, considerar apenas os serviços de conservação, manutenção, operação e monitoração;
- d) Parâmetros de desempenho exigidos para trabalhos iniciais;
- e) Excluir verbas contratuais (RDT, verba de aparelhamento, segurança, desapropriações) a partir do 8º ano-concessão;



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

49. Em atenção ao recorte delineado, a área técnica da Requerida procedeu *o cálculo do desconto na tarifa de pedágio baseado na referida metodologia* (Nota Técnica SEI nº 6113/2020/GEFIR/SUROD/DIR, Doc. R-116) e *analisou os Fluxos de Caixa Marginal e Verbas Contratuais, parcelas integrantes da referida "Tarifa de reequilíbrio"* (Nota Técnica SEI nº 6127/2020/GEFIR/SUROD/DIR, Doc. R-117).

50. Por fim, consolidou-se a apuração das tarifas de pedágio por praça no trecho explorado Requerente, cujos resultados estão consubstanciados na Nota Técnica SEI nº 6149/2020/GEGEF/SUROD/DIR (Doc. R-118). É importante deixar assente que essa manifestação técnica ajustou algumas inferências da metodologia inicial, fixando inclusive premissas mais benéficas à concessionária, senão vejamos as ponderações delineadas em relação à consideração de TIR igual a zero.

40. A respeito das premissas elencadas no Despacho SUROD nº 4700357, esta área técnica propõe uma interpretação alternativa à consideração de TIR igual a zero. A TIR pretende remunerar o custo de capital do investidor, sendo que custo do capital pode ser representado pela taxa de juros que as empresas usam para calcular, descontando ou compondo, o valor do dinheiro no tempo. O custo de capital é entendido, portanto, como um custo do negócio podendo ou não implicar em lucratividade. A margem de lucro do empreendimento depende de outras variáveis como a eficiência da empresa na alocação de recursos, administração dos custos e outros, que como bem apontado no referido despacho refletem em uma assimetria de informação entre a concessionária e a agência reguladora, não podendo ser calculada precisamente, nem mesmo com base na metodologia contábil.

Esta área técnica não entende que ao retirar totalmente a remuneração sobre o capital investido reduzimos a margem de lucro, mas incorre-se no risco de impossibilitar a prestação dos serviços mínimos como definido pelo Tribunal Arbitral.

51. Nesta esteira, em cumprimento à determinação do Tribunal Arbitral, o cálculo tarifário apurado a partir do *break even point*, que expurga a margem de lucro da Requerente mas que permita a manutenção dos serviços nos parâmetros mínimos, com apoio na metodologia do processo de relicitação, restou assim aferido:



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

Quadro 11: Composição Tarifária

Composição da Tarifa	Procedimento Arbitral: 24595/PFF
TBP Contrato	R\$ 0,02851
Eixos Suspensos	6,5182%
TBP FCM	R\$ 0,00
TBP resultante	R\$ 0,03037
Fator D	70,37754%
Fator Q	0,00000%
Fator X	0,00
Fator C	- 0,07547
IRT	1,54754

Quadro 12: Tarifas de Pedágio

Praças	TCP	Tarifa (R\$) ¹	Arred (R\$)
Praça 1	106,65	1,40925	1,40
Praça 2	78,35	1,01527	1,00
Praça 3	114,00	1,51157	1,50
Praça 4	137,75	1,84221	1,80
Praça 5	121,25	1,61250	1,60
Praça 6	72,20	0,92966	0,90
Praça 7	99,10	1,30414	1,30
Praça 8	102,50	1,35148	1,40
Praça 9	109,00	1,44196	1,40
Praça 10	129,35	1,72527	1,70
Praça 11	106,35	1,40507	1,40

¹Tarifa de Pedágio = TCP*TBP contrato*(1-D-Q)*(IRT-X)+TCP*TBP FCM*(IRT-X)+C

52. Ainda em cumprimento à determinação do Tribunal Arbitral, a Requerida passa à apreciação da Carta CNB-DIR 2900.2020, de 30/11/2020 (R-119), por meio da qual a Requerente, em atenção ao Ofício SEI N° 20952/2020/SUROD/DIR-ANTT, de 11/11/2020 (R-114), submete à apreciação da ANTT seus cálculos sobre a tarifa que entende que deve ser aplicada.

53. Na Carta CNB-DIR 2900.2020 (R-114), a Requerente aponta a tarifa que entende que deve ser aplicada para permitir a continuidade da prestação dos serviços mínimos de



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

conservação e operação, correspondente a R\$ 4,37 (quatro reais e trinta e sete centavos). Esclarece que utilizou a planilha da ANTT que definiu a 4ª Revisão Ordinária, ano 5 (2019), considerando em seus cálculos os seguintes parâmetros devidamente demonstrados na planilha que acompanha o presente expediente:

- a) a manutenção do Fator D anteriormente aplicado de 9,47508% (3ª Revisão Ordinária – ano 2018);
- b) a exclusão dos impactos novos de Fator D previstos na referida revisão;
- c) a exclusão do Fator Q (positivo à Concessionária);
- d) a exclusão dos efeitos temporais e provisórios, sobre o fator C, tanto do fator D como do fator Q.

54. A área técnica da Requerida, ao analisar o cálculo tarifário apresentado pela Requerida, constatou que a os cálculos apresentados limitaram-se àqueles feitos na 4ª Revisão Ordinária, sem julgar a coerência da manutenção no cálculo tarifário solicitado no âmbito do Procedimento Arbitral nº 24595/PPF dos valores apurados à época e não os atuais (Nota Técnica SEI nº 6240/2020/GEFIR/SUROD/DIR, Doc. R-120).

55. A área técnica da Requerida aponta as seguintes inconsistências no cálculo da Requerente (Nota Técnica SEI nº 6240/2020/GEFIR/SUROD/DIR, Doc. R-121):

- a) Considera para o **Fator C** os valores da 4ª revisão ordinária, excluindo as correções de fator D e Q;
- b) Considera o **Fator D** aplicado às inexecuções e descumprimento de parâmetros de desempenho do 3º ano concessão, de 9,47508%;
- c) Em relação à **tarifa de Fluxo de Caixa Marginal**, mantém no cálculo tarifário a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) de R\$ 0,00078, conforme Anexo Simulado 4786649 do processo 50500.127248/2020-14 (R-120).

56. Houve concordância apenas quanto a utilização do Fator Q e X iguais a zero.

57. Para sistematizar o posicionamento da Requerente e da Requerida quanto aos cálculos apresentados:



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

PARÂMETRO	CÁLCULOS CONCEBRA	IMPUGNAÇÃO ANTT
Fator C	Considera os valores da 4ª revisão ordinária, excluindo as correções de fator D e Q.	A simulação apresentada pela ANTT considera as premissas apresentadas no Despacho SUROD SEI 4700357 (R-115), tendo resultado em um desconto menor do que da proposta da Concessionária
Fator D	Considera aquele aplicado às inexecuções e descumprimento de parâmetros de desempenho do 3º ano concessão, de 9,47508%.	Atualmente a concessão está em seu 7º ano concessão. Desde o 3º ano concessão as obrigações de investimentos aumentaram, conseqüentemente, aumentaram as inexecuções contratuais acumuladas e também o descumprimento no atendimento dos parâmetros de desempenho. Portanto, o Fator D de 9,47508% está defasado e desatualizado em relação aos dispêndios feitos pela concessionária.
Tarifa de Fluxo Caixa Marginal	Mantém no cálculo tarifário a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) de R\$ 0,00078	A área técnica da ANTT julgou que determinados reequilíbrios de valores de investimentos feitos no passado não são devidos à concessionária, tendo em vista que não foram executados e, por isso, não houve dispêndio por parte da concessionária. Portanto, não pode ser considerado qualquer valor de TBP de FCM no cálculo tarifário solicitado pelo Tribunal Arbitral. Na NOTA TÉCNICA SEI Nº 6127/2020/GEFIR/SUROD/DIR (R-117), foi efetuada a Análise dos Fluxos de Caixa Marginal e Verbas Contratuais, para alteração dos fluxos de caixa. Nos cálculos apresentados pela Concebra não existe qualquer justificativa ou esclarecimento em se manter os fluxos de caixa no patamar solicitado (R\$ 0,00078) (R-122)
Fator Q e X	Iguais a zero	ANTT concorda



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

58. Não houve apresentação pela Requerente de uma metodologia que justificasse os valores propostos na Carta CNB-DIR 2900.2020, de modo a atender minimamente às determinações estabelecidas para o cálculo da tarifa de equilíbrio nos moldes determinados na Ordem Processual nº 08.

V - REQUERIMENTOS FINAIS

59. Diante do exposto, requer a manutenção da metodologia do contrato de concessão e a manutenção da tarifa aprovada em revisão. Contudo, em cumprimento à diligência determinada no bojo da Ordem Processual nº 8, encaminhe-se o cálculo tarifário da Requerida e suas conclusões, bem como, a análise da proposta de cálculo tarifário encaminhada pela Requerente e suas impugnações para apreciação deste II. Tribunal.

Brasília, 30 de dezembro de 2020.

KALIANE WILMA CAVALCANTI DE
LIRA
Procuradora Federal

ROBERTA NEGRÃO COSTA
WACHHOLZ
Procuradora Federal

JONAS RODRIGUES DA SILVA
JÚNIOR
Procurador Federal

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO
Procuradora-Geral da ANTT

MILTON CARVALHO GOMES
Procurador Federal



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

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	Petição inicial da ação cautelar
R-07	Decisão liminar proferida na ação cautelar
R-08	Decisão terminativa proferida na ação cautelar
R-09	Informação Eletrônica nº 233/2018/CIPRO/SUINF
R-10	Documento do BNDES, explicitando as razões do cancelamento do financiamento
R-11	Petição inicial da ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-12	Sentença proferida na ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-13	Correspondência eletrônica acerca da ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R-14	Petição Concebra de desistência do recurso
R-15 (R-44)	Decisão do árbitro de emergência - Procedimento de Árbitro de Emergência CCI nº 23238/GSS (AE)
R-16 (R-73)	Nota Técnica nº 15/2017/GEINV/SUINF
R-17 (R-75)	Nota Técnica nº 25/2017/GEINV/SUINF
R-18	Nota Técnica SEI nº 211/2016/GEROR/SUINF/DIR
R-19	Resolução ANTT nº 5.410/2017
R-20	Nota Técnica SEI nº 377/2019/GEFIR/SUINF/DIR
R-21	Parecer n. 00573/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
R-22	Ofício nº 87/2016/GEROR/SUINF
R-23	Resolução nº 675, de 04 de agosto de 2004
R-24	Nota Técnica nº 10/2018/GEINV/SUINF
R-25	Parecer nº 1.365/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
R-26	Correspondência eletrônica da área técnica da ANTT
R-27	Parecer 361/2019/GEFIR/SUINF/DIR
R-28	Deliberação ANTT nº 964, de 30 de outubro de 2019
R-29	-----
Petição de 06.05.2020 acerca da Ordem Processual n.º 02	
R-30	Despacho CIPRO
R-31	Carta 3192399 ABCR Ct.48 2020 SUINF orientação fiscalização
R-32	Ofício SEI ANTT n. 3193684
R-33	E-mail COINFMG de resposta à CONCEBRA



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

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 (R-52)	EDITAL DE CONCESSÃO Nº 004/2013: Concessão para exploração das rodovias BR-060, BR-153 e BR-262/DF/GO/MG
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 (R-15)	Decisão do árbitro Giovane Ettore Nanni - Procedimento de Árbitro de Emergência CCI nº 23238/GSS (AE)
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
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
Resposta às Alegações Iniciais	
R-52 (R-37)	EDITAL DE CONCESSÃO Nº 004/2013: Concessão para exploração das rodovias BR-060, BR-153 e BR-262/DF/GO/MG
R-53	Acórdão nº 2.644/2019-TCU-Plenário
R-54	Ordem Processual n.º 5 - PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 64/2019/SEC7
R-55	Matéria VALOR - Concessões vão exigir reequilíbrio de caixa
R-56	Dissertação Rangel (2017)
R-57	Contrato de Concessão celebrado com ECOSUL
R-58	Parecer 01751/2016 - Reequilíbrio ECOSUL insumos asfálticos
R-59	Nota Informativa SEI Nº 246/2020/NAM/DG/DIR
R-60	Carta nº CNB/DIR/0999/2015
R-61	Ofício nº 450/2015/GEPRO/SUINF, de 20/07/2015
R-62	Carta - protocolo nº 50500.382317/2015-85
R-63	Carta - protocolo nº 50500.226158/2016-11
R-64	Carta - protocolo nº 50500.396282/2015-6
R-65	Parecer Técnico nº 55/2016/GEINV/SUINF
R-66	Memorando nº 608/2016/GEINV/SUINF
R-67	Memorando nº 707/2016/GEINV/SUINF
R-68	Deliberação nº 180, de 07/07/2016
R-69	Parecer Técnico nº 1423/2016/GEPRO/SUINF
R-70	Parecer Técnico nº 266/2017/GEPRO/SUINF
R-71	Memorando nº 04/2017/DG/ANTT



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL

PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCESS, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

R-72	Instrução Técnica do TC 036.417/2016-5
R-73 (R-16)	Nota Técnica nº 15/2017/GEINV/SUINF
R-74	Deliberação nº 627, de 04/06/2019
R-75 (R-17)	Nota Técnica nº 25/2017/GEINV/SUINF
R-76	Resolução ANTT nº 5.142, de 15/07/2016
R-77	Parecer nº 01875/2017/PF-ANTT/PGF/AGU
R-78	Parecer nº 01341/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
R-79	Acórdão nº 2.934/2019-TCU-Plenário
R-80	Parecer Técnico nº 204/2018/GEPRO/SUINF
R-81	Portaria SUINF nº 256/2016
R-82	Portaria SUINF nº 257/2016
R-83	Acórdão nº 2.185/2017-TCU-Plenário
R-84	Acórdão 290/2018-TCU-Plenário
R-85	Proposta de Projeto de Pesquisa RDT ECOPONTE/ANTT
R-86	Resolução ANTT nº 1.187, de 09 de novembro de 2005
R-87	Deliberação n. 628/2018
R-88	Nota técnica SEI nº 377/2019/GEFOR/SUINF/DI
R-89	Resolução ANTT nº 3.651, de 07 de abril de 2011
R-90	Parecer Técnico nº PT-0115.2020-GEENG-SUINF-R00
R-91	Ofício nº OF-0092.2020-GEENG-SUINF-R00
R-92	Carta CNB-DIR 0760.2020
Petição de 28.08.2020 – Requerimento de juntada de documento	
R-93	Nota AMC-DEREC 053-2020 -CONCEBRA -Resposta JUCON-ANTT (complemento)
Petição de 11.09.2020 – Requerimento de juntada de documento	
R-94	Slides utilizados pela Requerida na audiência de 09.09.2020
Tréplica	
R-95	Acórdão nº 1.604/2015-TCU-Plenário
R-96	Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU – não aprovado
R-97	Portaria AGU nº 1.399/2009
R-98	Portaria AGU nº 316/2010
R-99	Petrobrás – Fato relevante de 25 de outubro de 2013
R-100	Petrobrás –Fato relevante de 30 de outubro de 2013
R-101	Petrobrás – Fato relevante de 29 de novembro de 2013
R-102	Parecer n.º 00134/2015/PFE/DNIT/PGF/AGU
R-103	Instrução de Serviço/DG n.º 2 de 03.03.2015.
R-104	Acórdão n.º 2.237/2019-TCU-Plenário
R-105	Acórdão n.º 1.461/2018-TCU-Plenário
R-106	Sentença Parcial - Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF
R-107	Ofício- Circular n.º 001/2018/DG/ANTT - Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais
R-108	Petição da Concebra para inclusão da União na Ação Civil Pública n. 1001854-57.2018.4.01.3802
R-109	TC n.º 036.417/2016-5 – Parecer do Ministério Público junto ao TCU



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

R-110	Ofício nº 922/2018/GEFIR/SUINF
R-111	Ofício n.º 158/2018/GEFIR/SUINF
R-112	Ofício SEI Nº 12505/2020/GEENG/SUROD/DIR-ANTT
R - 113	Acórdão n.º 2.477/2020-TCU-Plenário
Manifestação sobre a OP 9	
R-114	OFÍCIO SEI Nº 20952/2020/SUROD/DIR-ANTT
Manifestação sobre a OP 10	
R-115	Deliberação n.º 303, de 25 de junho de 2020 - revisão tarifária em cumprimento à OP n.º 03
R-116	Deliberação n.º 455/2020 - revisão e reajuste da tarifária de 2020.
R-117	Deliberação n.º 478/2020 - suspende os efeitos da Deliberação n.º 455/2020 – cumprimento da OP n. 10.
R - 113	Acórdão n.º 2.477/2020-TCU-Plenário
Cumprimento da diligência determinada na Ordem Processual nº 08	
R-115	Despacho SUROD SEI 4700357
R-116	Nota Técnica SEI nº 6113/2020/GEFIR/SUROD/DIR
R-117	Nota Técnica SEI nº 6127/2020/GEFIR/SUROD/DIR
R-118	Nota Técnica SEI nº 6149/2020/GEGEF/SUROD/DIR
R-119	Carta CNB-DIR 2900.2020, de 30/11/2020
R-120	Anexo Simulado 4786649 Carta CNB-DIR 2900.2020
R-121	Nota Técnica SEI nº 6240/2020/GEFIR/SUROD/DIR
R-122	Despacho SUROD SEI 4838037
R-123	Resolução ANTT nº 5.624, de 21 de dezembro de 2017