



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI 23960/PFF

TRÉPLICA

ROTA DO OESTE – Concessionária Rota do Oeste S.A.
(Requerente)

x

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
(Requerida)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Sumário

I – INTRODUÇÃO	3
I.1 Reflexos da crise nas receitas da concessão.....	3
I.2 O entendimento do TCU.....	7
I.3 Lance agressivo no leilão e renúncia de receita.....	8
II- IMPROCEDÊNCIA DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO	11
II.1 Alteração do Plano de Ataque	11
II.2 Execução do PBA-I	14
II.3. Inexecução dos Contratos CREMA.....	15
II.4. Remoção de interferências.....	16
II.5 Vícios ocultos	18
II.5.1 Alça de Retorno do Km 203	18
II.5.2 Talude da Ponte sobre o Rio Correntes	19
II.6 Custos com desapropriação	21
II.7. Atraso na arrecadação tarifária	23
II.8 Aumento do limite de peso bruto por eixo	24
II.9 Alteração das condições de financiamento.....	26
II.10 Aumento do preço dos insumos asfálticos.....	27
II.11. Aplicação do Fator D.....	29
II.11.1 Fluxo de caixa marginal	29
II.11.2 Área trincada	30
II.12 Não aceite de obras.....	31
II.12.1 Diamante 03	31
II.12.2 Ponte sobre o Rio Correntes	34
II.12.3 Duplicação do km 94,9 ao km 96,7	38
III - REQUERIMENTOS	39
IV – LISTA DE DOCUMENTOS	41

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 atendimento ao prazos estabelecidos na Ata de Missão, vem apresentar sua **TRÉPLICA**, nos termos seguintes:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

I – INTRODUÇÃO

2. Antes de adentrar no mérito de cada um dos pleitos de reequilíbrio, é preciso desmistificar a imagem que a **Requerente** parece buscar construir de si mesma: uma empresa vítima das circunstâncias, solapada inadvertidamente por uma crise econômica inédita na história do sistema de produção capitalista, com altíssimas repercussões no **Contrato de Concessão** assinado.

3. Tendo em vista já ter sido exposto em detalhes na **Resposta às Alegações Iniciais** os riscos contratuais assumidos pela então licitante, cabe reforçar nas linhas a seguir a inexistência de reflexos da crise nas receitas da concessão, o entendimento do Tribunal de Contas da União - TCU acerca dos riscos assumidos, para, em seguida, desvelar o real motivo das dificuldades financeira enfrentadas pela Concessionária, a saber, a inépcia gerencial incompatível com um lance agressivo ofertado no leilão.

4. Esse pano de fundo é importante para uma compreensão mais precisa da inconsistência dos pleitos formulados pela **Requerente**.

I.1 Reflexos da crise nas receitas da concessão

5. A constatação acerca da existência ou não de crise macroeconômica, tomada isoladamente e descontextualizada, não passa de mera abstração. Para que adquira algum significado, sobretudo para que seja de alguma forma considerada como apto a trazer reflexos no Contrato de Concessão, é preciso avaliar em concreto seus reais impactos.

6. No caso da concessão em análise, esses **impactos foram nulos sob a ótica econômico-financeira**.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

7. Embora seja facultado à Concessionária a exploração de receitas alternativas, a maior parte das entradas no fluxo de caixa da concessão advêm da arrecadação tarifária, que, por sua vez, decorre do volume de tráfego.

8. Nesse ponto, se comparado o tráfego projetado nos estudos de viabilidade (EVTEA) com o tráfego real observado nos cinco primeiros anos de concessão¹ observa-se que o tráfego real **sempre superou as projeções dos estudos**. Vejamos o Gráfico 1 extraído da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075):

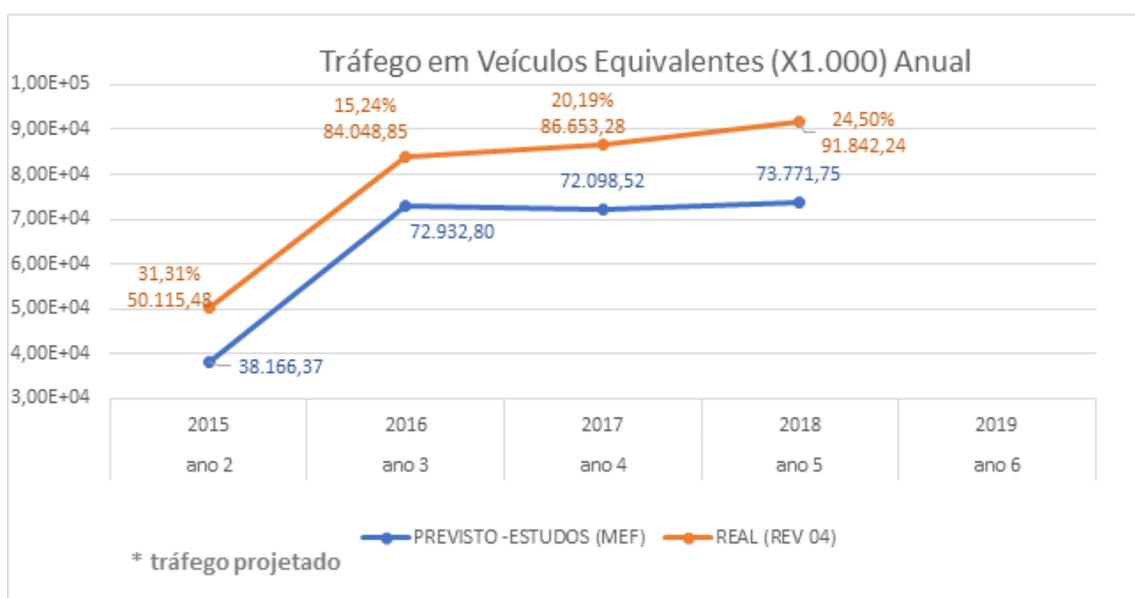


Gráfico 1 - Tráfego em veículos equivalentes anulando os eixos suspensos. Fontes: (Planilha Modelo de Viabilidade Financeira (20131016) - Lote 7 CRO - PreTemporais - linha 645 x (365)). (Planilha CRO 4RO - final Rev (1) aba Controle. Linhas 639 e 640). (Planilha Fator C - CRO 4RO 7RE - Final - aba tráfego)

9. Outro dado bastante representativo, constante do Gráfico 2 abaixo (extraído do R1-075) refere-se aos Veículos Equivalentes Acumulados. Para o período de 2015 a 2019, o tráfego foi **21,67% (vinte e um inteiros e sessenta e sete centésimos por cento) superior ao projetado**. Vejamos:

¹ A rigor, foi considerado a partir do segundo ano porque no início da concessão ainda não há cobrança de tarifa.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

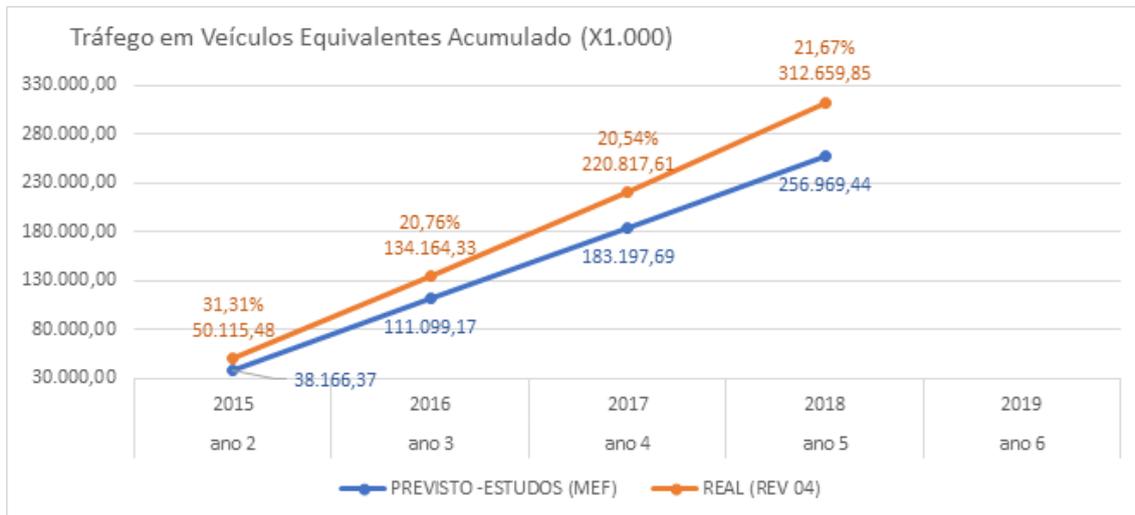


Gráfico 2 -Tráfego em veículos equivalentes acumulados anulando os eixos suspensos. Fontes: (Planilha Modelo de Viabilidade Financeira (20131016) - Lote 7 CRO - PreTemporais - linha 645 x (365)). (Planilha CRO 4RO - final Rev (1) aba Controle. Linhas 639 e 640). (Planilha Fator C - CRO 4RO 7RE - Final - aba tráfego)

10. Possivelmente por se tratar de rodovia muito utilizada pelo agronegócio, observa-se que a suposta crise em nada impactou as receitas da concessão. Aliás, **as receitas foram bem superiores ao projetado nos estudos que precederam a licitação.**

11. **Dentre as Concessionárias que integram a 3ª Etapa de Concessões do PROCROFE, as receitas da Requerente foram as que mais subiram, conforme gráfico a seguir (extraído do R1-075);**



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

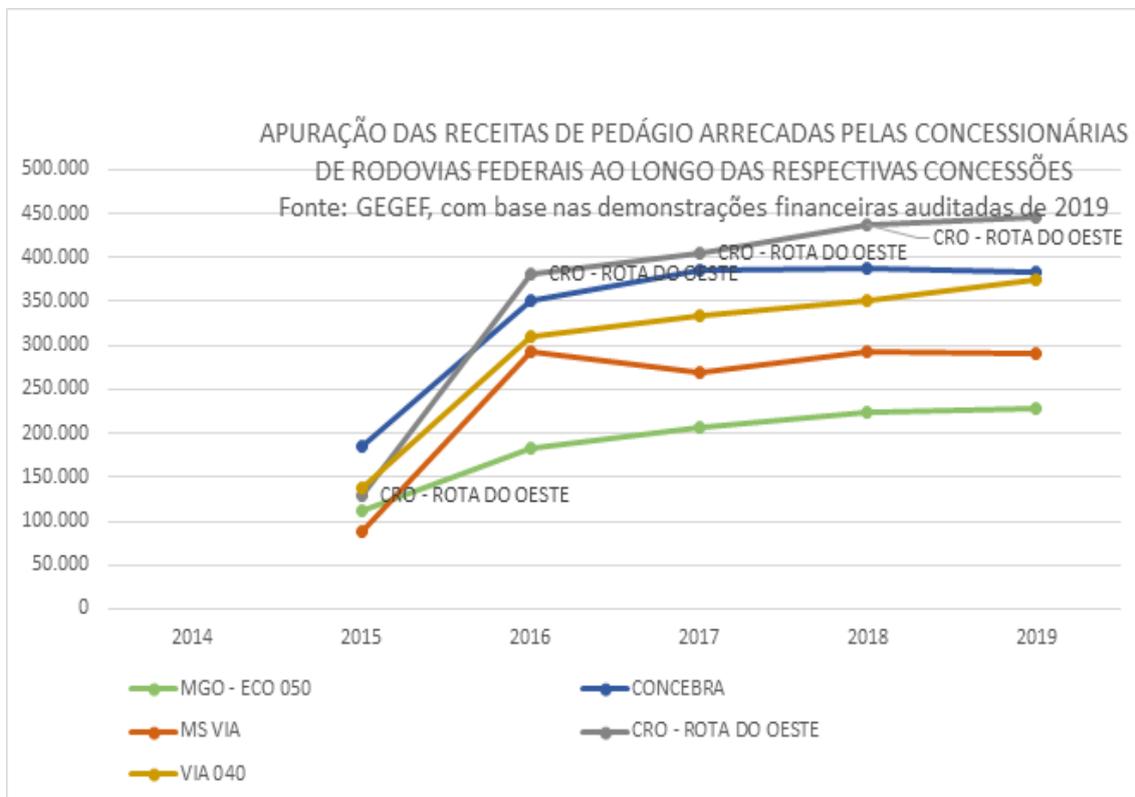


Gráfico 6 - Apuração das receitas de pedágio arrecadadas pelas Concessionárias de rodovias federais da 3ª Etapa, no período de 2009/14 a 2019, ano a ano (em Reais x 1000) Exceto Rodovia Presidente Dutra. Fonte GERET, com base nas demonstrações auditadas. Data de atualização: 04/06/2020.

12. A partir da análise desses dados, nota-se claramente a total inconsistência das informações trazidas no documento intitulado “Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais” (C-32). Não por acaso, o suposto “estudo” está apócrifo e jamais passou pelo crivo do órgão máximo da Agência, a Diretoria Colegiada.

13. A tentativa de utilizar exposições de motivos de atos normativos também se revela totalmente incoerente com as peculiaridades da concessão administrada pela **Requerente**. A rigor, **no Sistema Rodoviário em questão não houve crise, e sim crescimento econômico.**

14. Com efeito, os dados acima revelam claramente não ter sido a crise a causa do baixo nível de execução contratual pela Concessionária.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

I.2 O entendimento do TCU

15. Além de não ter se observado qualquer impacto da crise no Contrato de Concessão, importante registrar o entendimento do **Tribunal de Contas da União – TCU**, em relação a diversos temas objeto de discussão na presente arbitragem.

16. No âmbito do **Acórdão nº 2644/2019** (R1-076), o **TCU** avaliou o contrato celebrado com a **Requerente**. O pronunciamento do Tribunal foi no sentido de reforçar que **os riscos referentes ao tráfego/redução de receitas, ao aumento do valor dos insumos e ao financiamento são claramente alocados à Concessionária:**

RELATÓRIO

(...)

45. Nota-se que as partes, por um lado, apresentam os desafios impostos pela contratação (duplicação no prazo de cinco anos) e, por outro, as adversidades do cenário macroeconômico que se seguiu à contratação, correlacionando possíveis impactos desse cenário na concessão da BR-163/MT, tais como: i) diminuição de tráfego / redução de receitas; ii) aumento do valor de insumos; e iii) dificuldades para obtenção de financiamento.

46. **Primeiramente, é importante recobrar que os riscos associados ao volume de tráfego ('i'), ao custo das obras ('ii') e à obtenção de financiamento ('iii') foram integralmente assumidos pelo particular quando da celebração do contrato**, de modo que tais alegações não eximem a CRO de cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações originalmente assumidas (peça 4, p. 43-44, 51-52):

‘21.1 Com exceção das hipóteses da subclausula 21.2, a concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

(...)

21.1.7 custos para execução dos serviços previstos nas frentes de recuperação e manutenção, ampliação e manutenção do nível de serviço, conservação e serviços operacionais de todas as obras de ampliação de capacidade e melhorias da frente de ampliação e manutenção do nível de serviço. (...)

(...)

47. A empresa, inclusive, declarou ter conhecimento desses riscos, os quais foram considerados na formulação de sua proposta (peça 4, p. 46-47):

‘21.3 A Concessionária declara:

(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

no Contrato; e

(ii) ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta.’
(destaques acrescidos)

(...)

VOTO

(...)

15. Por fim, **ainda que essas contradições não existissem, o contrato de concessão é cristalino quanto à alocação dos riscos de receita (tráfego), inflacionário (custos dos insumos) e de financiamento ao contratado**, consoante as seguintes disposições contratuais:

(grifos nossos)

17. Note-se que o entendimento da Corte de Contas é similar ao defendido pela ANTT na presente arbitragem.

I.3 Lance agressivo no leilão e renúncia de receita

18. Assentado que não houve impactos da crise na concessão, que a matriz de riscos invocada na **Resposta às Alegações Iniciais** encontra respaldo tanto no texto contratual quanto na jurisprudência do TCU, cabe desvendar os reais motivos das dificuldades financeiras pelas quais passa a **Requerente**.

19. A origem dessas dificuldades se inicia com o lance ofertado em leilão. Na ocasião, a **Requerente** sagrou-se vencedora em razão da oferta de deságio de **52,03% (cinquenta e dois inteiros e três centésimos por cento)** sobre a tarifa teto. As propostas apresentadas pelas licitantes foram as seguintes:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Odebrecht Transport S.A.	R\$ 0,02638	52,03%
2	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 0,02970	46,00%
3	Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar	R\$ 0,03130	43,09%
4	Companhia de Participações em Concessões – CPC	R\$ 0,03545	35,54%
5	Consórcio Integração	R\$ 0,03779	31,29%
6	Consórcio Rota do Futuro	R\$ 0,03977	27,69%
7	Galvão Engenharia S.A.	R\$ 0,05335	3,00%

Tabela 3 – Propostas apresentadas para o Edital 003/2013. Fonte: (Nota Técnica nº 116/2015/GEROR/SUINF)(50500.113656/2015-15, 50500.004400/2015-16, 50500.133579/2014-37, 50500.075435/2014-59, 50500.152387/2015-19 e 50500.181607/2015-11)

20. Esse expressivo deságio ofertado significa que a **Requerente** praticamente desconsiderou todas as projeções do **EVTEA**, na medida em que assumiu a responsabilidade pelo cumprimento das obrigações contratuais, cobrando uma tarifa inferior à metade da tarifa teto calculada pelo **Poder Concedente**. Muito embora o **EVTEA** seja meramente indicativo, não se pode admitir que a **Requerente** invoque tais estudos prévios apenas quando lhe convém.

21. Enfim, o fato é que tamanho deságio rendeu a vitória no certame, mas teve consequências que deveriam ter sido antevistas e gerenciadas pela **Requerente**. O principal reflexo é justamente a **deterioração do fluxo de caixa da concessão**.

22. Para se ter ideia do nível de receitas futuras renunciadas pela licitante vencedora, consta da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075) um comparativo com as demais licitantes. Para o período de **2015 a 2019**, valor da arrecadação a maior que a Requerente deixou de auferir varia entre **R\$ 207.400.000,00 (duzentos e sete milhões e quatrocentos mil reais)**, comparado com a 2ª colocada, e **R\$ 1.683.600.000,00 (um bilhão seiscentos e oitenta e três milhões e seiscentos mil reais)**, se comparado



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

com a última colocada. Nesse sentido, confira-se a tabela 2 (extraída do R1-075):

ANO	DESÁGIO DE 52,03%	DESÁGIO DE 46,00%		DESÁGIO DE 43,09%		DESÁGIO DE 35,54%		DESÁGIO DE 31,29%		DESÁGIO DE 27,69%		DESÁGIO DE 3,00%	
	(milhões)	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo								
2015	R\$ 119,20	R\$ 134,20	R\$ 15,00	R\$ 141,40	R\$ 22,20	R\$ 160,10	R\$ 40,90	R\$ 170,74	R\$ 51,54	R\$ 179,68	R\$ 60,48	R\$ 241,03	R\$ 121,83
2016	R\$ 349,20	R\$ 393,10	R\$ 43,90	R\$ 414,30	R\$ 65,10	R\$ 469,30	R\$ 120,10	R\$ 500,18	R\$ 150,98	R\$ 526,38	R\$ 177,18	R\$ 706,12	R\$ 356,52
2017	R\$ 370,70	R\$ 417,40	R\$ 46,70	R\$ 439,80	R\$ 69,10	R\$ 498,10	R\$ 127,40	R\$ 530,97	R\$ 160,27	R\$ 558,79	R\$ 188,09	R\$ 749,59	R\$ 378,89
2018	R\$ 399,20	R\$ 449,50	R\$ 50,30	R\$ 473,70	R\$ 74,50	R\$ 536,40	R\$ 137,20	R\$ 571,80	R\$ 172,60	R\$ 601,75	R\$ 202,55	R\$ 807,22	R\$ 408,02
2019	R\$ 408,90	R\$ 460,40	R\$ 51,50	R\$ 485,20	R\$ 76,30	R\$ 549,50	R\$ 140,60	R\$ 585,69	R\$ 176,79	R\$ 616,38	R\$ 207,48	R\$ 826,84	R\$ 417,94
TOTAL	R\$ 1.647,20	R\$ 1.854,60	R\$ 207,40	R\$ 1.954,40	R\$ 307,20	R\$ 2.213,40	R\$ 566,20	R\$ 2.359,37	R\$ 712,17	R\$ 2.482,99	R\$ 835,79	R\$ 3.330,80	R\$ 1.683,60

Tabela 2 – Receita Operacional Líquida (R\$ Milhões). Fonte: Demonstrações Financeiras da Concessionária período 2014-20191

23. Desde já, fica patente a incoerência do argumento da **Requerente** de que a concessão seria viável somente se consideradas as condições de financiamento ofertadas pelos Bancos Públicos. Ora, tivesse ofertado um lance próximo ao da tarifa teto calculada pelo Poder Concedente, a qual, repita-se, não levou em conta as condições do financiamento, a **Requerente** teria, ao longo da Concessão, receitas muito superiores ao que obteria com o financiamento.

24. 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**, **pretende escusar-se da responsabilidade por ter ofertado desconto tarifário** acima das suas capacidades.

25. 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 quase R\$ 2.000.000.000,00 (dois bilhões de reais)** no período de **05 (cinco) anos**. Em **30 (trinta) anos** de contrato, esse número seria bem superior.

26. Todos esses dados reforçam que a **Requerente**, ignorando completamente os dados do **EVTEA** que serviram de base para o cálculo da Tarifa Teto, ofertou deságio



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

bastante agressivo no leilão, o que demandaria gestão extremamente eficiente para compensar a renúncia de receitas decorrentes do referido lance. Nesse contexto, apesar de ter sido agraciada com crescimento de tráfego pujante, bem acima das expectativas, a **Requerente** não teve capacidade gerencial de superar os desafios de uma concessão rodoviária.

II- IMPROCEDÊNCIA DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO

II.1 Alteração do Plano de Ataque

27. No que se refere à suposta alteração do **Plano de Ataque**, a divergência reside em dois pontos. Primeiro, se, de fato, houve uma alteração no planejamento da Concessionária capaz de gerar sobrecusto. Segundo, se essa alteração ocorreu *sponte propria* ou se em decorrência de determinação unilateral da **ANTT**.

28. O primeiro ponto, referente a uma suposta alteração no planejamento da Concessionária, não é passível de verificação, uma vez que somente a própria Concessionária, diretamente interessada, poderia atestar não ter a intenção de iniciar a duplicação da rodovia por Rondonópolis/MT.

29. Afinal, ao contrário da **2ª Etapa** de Concessões do PROCROFE, no modelo de concessão previsto para a licitação da **3ª Etapa**, como é o caso dos autos, os então licitantes não apresentavam previamente seu plano de negócios. Nesse sentido, dispunha o edital da licitação (R1-001):

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



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

30. Portanto, somente a própria Concessionária detinha previamente o conhecimento acerca desse planejamento. É possível que, desde o início, a intenção já tenha sido iniciar a execução das duplicações por onde havia maior necessidade.

31. E mais, **não houve demonstração de que tenha havido algum sobrecusto pelo simples fato de o local escolhido para inícios das obras ter sido Rondonópolis/MT.**

32. Da mesma forma, partindo do pressuposto de que tenha havido alteração (o que se admite somente em nome da eventualidade), não restou demonstrado o segundo ponto da divergência, qual seja, de que teria havido alteração unilateral do **Contrato de Concessão.**

33. Conforme demonstrado na **Resposta às Alegações Iniciais**, com destaque para os documentos **R1-043** e **R1-057**, a ANTT sempre deixou claro ter a Concessionária ampla liberdade para decidir o melhor planejamento para execução das obras, justamente porque jamais foi exigida a prévia apresentação de plano de negócios ou houve qualquer ingerência nessa seara.

34. O fato de o trecho de Rondonópolis/MT ter sido reconhecido como prioritário por órgãos públicos, por si só, não significa que o Regulador tenha determinado qualquer alteração em planejamento prévio da Concessionária. Cabe à Agência, e somente a ela, ponderar não somente o benefício da disponibilização de uma utilidade ao usuário, mas também as implicações tarifárias decorrentes do custo para a execução dessas obras. Não por acaso, nem todos os trechos de rodovias federais concedidas são duplicados, embora seja irrecusável que a duplicação traga conforto e segurança ao usuário.

35. A tese da **Requerente**, basicamente, é que qualquer autoridade pública vinculada à **União**, na medida em que figura como **Poder Concedente**, teria a prerrogativa de alterar unilateral e informalmente o **Contrato de Concessão**. Esse argumento não se sustenta.

36. Embora a **União** figure como **Poder Concedente**, há clara delegação legislativa para que a regulação do contrato, aí incluída essa ponderação entre a prestação de um



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

serviço com bons padrões de conforto e a modicidade tarifária. Nesse sentido, dispõe a legislação de criação da **ANTT**:

Lei nº 10.233/2001

Art. 20. São objetivos das Agências Nacionais de Regulação dos Transportes Terrestre e Aquaviário:

(...)

II – regular ou supervisionar, em suas respectivas esferas e atribuições, as atividades de prestação de serviços e de exploração da infra-estrutura de transportes, exercidas por terceiros, com vistas a:

a) garantir a movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas;

37. De acordo com a tese da **Requerente**, manifestações como a colacionada abaixo significariam uma alteração do **Contrato de Concessão**² e, por consequência, que todos os motociclistas deveriam estar isentos, justamente porque haveria interesse do Presidente da República na isenção:

A imagem mostra uma captura de tela de uma notícia no site Valor. No topo, há o logotipo do Valor e o menu de navegação. Abaixo, há uma barra de busca e o link "Política". O conteúdo principal da notícia é um banner com o título "Relatório de Sustentabilidade 2019" e o logo da AMAGGI. Abaixo do banner, o título da notícia é "Bolsonaro promete isenção de pedágio para motos". O texto da notícia começa com "Ele deixou o isolamento na manhã deste sábado. De moto, esteve numa concessionária de veículos e visitou a deputada Bia Kicis (PSL-DF)". No rodapé da notícia, há o nome do autor "Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília" e a data "25/07/2020 13h06 · Atualizado há 2 dias".

² Disponível em: <https://valor.globo.com/politica/noticia/2020/07/25/bolsonaro-promete-iseno-de-pedgio-para-motos.ghtml>, acesso em 27/07/2020.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

38. Importante notar a insegurança jurídica que o acolhimento de uma mutação informal do **Contrato de Concessão** poderia trazer.

39. Ademais, o simples fato de ter havido interesse ou reconhecimento técnico quanto à existência de maior fluxo de veículos na região de Rondonópolis/MT não significou uma determinação para alteração do planejamento.

40. Da mesma forma, o fato de a **ANTT** ter colaborado para que a licença ambiental fosse transferida para a Concessionária constitui procedimento padrão. Seria de estranhar o contrário, ou seja, que a Agência buscasse atrasar a liberação das licenças. Afinal, se é verdade que a Concessionária não estava obrigada a iniciar a duplicação por qualquer ponto em específico, também é verdade que a Concessionária detinha a prerrogativa de voluntariamente começar a duplicação por Rondonópolis/MT.

41. Não se pode deixar de notar que o **sobrecusto alegado é superior a R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)**. Admitir a possibilidade de alteração contratual informal de tamanha magnitude é no mínimo uma temeridade.

42. Portanto, tendo em vista que a modelagem da licitação não previa a apresentação prévia do Plano de Negócios, não há como se certificar de que, de fato, houve uma alteração do plano original. É possível que o plano original já fosse iniciar a execução das duplicações por Rondonópolis/MT.

43. Ainda que, por hipótese, se admitisse que o plano original era outro e, portanto, que teria havido essa mutação no planejamento, as evidências dos autos demonstram que a Concessionária teria feito essa alteração voluntariamente, sem procedimento formal que culminasse na alteração do contrato.

II.2 Execução do PBA-I



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

44. No que se refere à execução do **Plano Básico Ambiental Indígena – PBA-I**, cabe reiterar o quanto já exposto na **Resposta às Alegações Iniciais**, sobretudo quanto à aplicabilidade da cláusula 7.1, tendo em vista que não houve inovação na argumentação trazida pela **Requerente**.

II.3. Inexecução dos Contratos CREMA

45. Também quanto aos trechos que, antes a assunção, eram objeto de **contratos CREMA**, a argumentação da **Requerente** em nada inovou. Basicamente, busca distorcer as disposições contratuais acerca de obras do **DNIT** ainda em andamento ao tempo da assunção.

46. Conforme já salientado na **Reposta às Alegações Iniciais**, as obras objeto dos **contratos CREMA**, por **não constarem** do **Apêndice D** do **PER**, deveriam ser adequadas pela Concessionária aos parâmetros de desempenho, sem direito ao reequilíbrio. O **Contrato de Concessão**, inclusive, informa que **tais contratos CREMA seriam rescindidos**, ou seja, **não seriam finalizados**:

10.1.4 O **Poder Concedente** obriga-se a **rescindir**, até a **Data da Assunção**, todos os contratos referentes a obras e serviços no **Sistema Rodoviário** que estejam em vigor na data de assinatura do **Contrato**, que impeçam ou prejudiquem a **Concessionária** no atendimento aos **Parâmetros de Desempenho** nele estabelecidos, com exceção das obras em andamento pelo **DNIT** indicadas no Apêndice D do **PER**.

10.1.5 O **Poder Concedente** obriga-se a disponibilizar o acesso da **Concessionária** a todo o **Sistema Rodoviário** para a execução das obras e serviços do **Contrato**, incluindo nos locais com obras em andamento pelo **DNIT** indicadas no Apêndice D do **PER**.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

47. Ora, não faz sentido crer que contratos com previsão de rescisão futura seriam integralmente cumpridos. Não havia, portanto, qualquer expectativa de reequilíbrio, senão daquelas obras previstas no **Apêndice D** do **PER**.

II.4. Remoção de interferências

48. No que se refere à remoção de interferências, além de reiterar o quanto exposto na **Resposta às Alegações Iniciais**, no sentido de que o contrato prevê a **indenização** pelos custos com remoção de interferências **somente se essencial**, faz-se necessário alguns esclarecimentos adicionais.

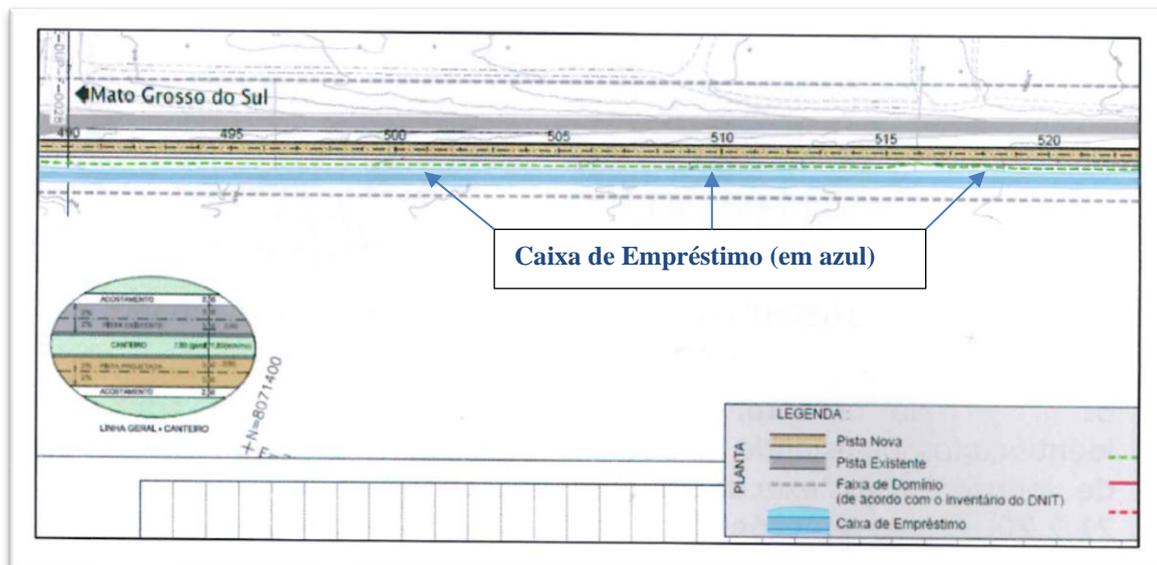
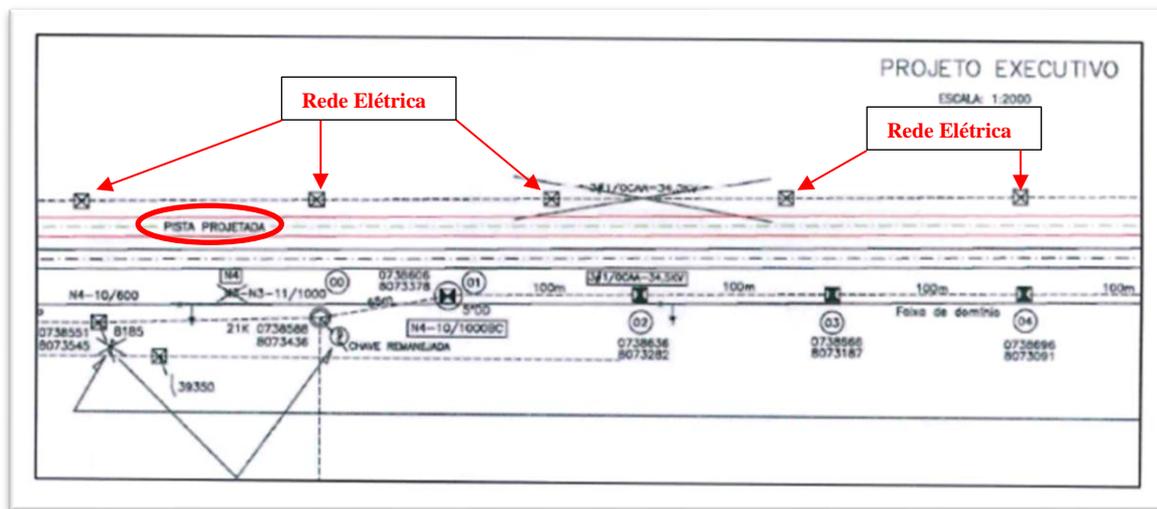
49. Em primeiro lugar, não procede a afirmação da **Requerente** de que a **ANTT** teria aprovado o projeto executivo da obra e assim teria aquiescido com a remoção da rede de energia elétrica proposta. O tema foi objeto do **Parecer Técnico nº 700/2016/GEPRO/SUINF** (R1-077), o qual concluiu pela objeção ao projeto, sobretudo em razão da divergência com o anteprojeto previamente aprovado. Dentre as divergências, estava o lado da pista a ser implantado, o que refletiria na localização da caixa de empréstimo e, conseqüentemente, na eventual (des)necessidade de remoção da rede de energia elétrica.

50. Não se verifica, portanto, comportamento contraditório da **ANTT**, no sentido de aprovar o projeto executivo e depois negar o reequilíbrio.

51. Conforme já salientado em manifestação anterior, a Concessionária não demonstrou no âmbito administrativo a estrita necessidade de que a caixa de empréstimo fosse localizada justamente onde passava rede de energia elétrica. Nesse sentido, confira-se a figura a seguir, extraída do Parecer Técnico 125/2016/COINF-URRS/SUINF (R1-078):



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES



52. A figura acima revela claramente a desnecessidade da remoção da rede de energia para a construção da “Pista Projetada”. Foi utilizada como caixa de empréstimo (2ª figura), área entre a nova pista e a rede de energia.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

53. A localização da caixa de empréstimo foi decisão única e exclusiva da Concessionária, que poderia ter retirado o material de outro local onde não houvesse necessidade de remoção da rede de energia elétrica.

54. Nem no âmbito administrativo e nem na presente arbitragem houve demonstração da imprescindibilidade dessa localização justamente onde passava rede de energia. Por consequência, não há direito ao reequilíbrio.

II.5 Vícios ocultos

II.5.1 Alça de Retorno do Km 203

55. No que se refere ao alegado vício oculto que comprometeu as **alças de retorno do km 203**, a devida reparação trata-se de **obrigação da Concessionária**, conforme **item 3.1.4. do PER**.

56. Essa obrigação já deveria estar precificada na proposta econômica formulada ao tempo da licitação, na medida em que caberia aos então licitantes a análise das condições do **Sistema Rodoviário**, nos termos do **item 2.4 do Edital (R1-001)**:

2.4 As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições dos Sistemas Rodoviários e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

57. Uma vez celebrado o contrato e assumida a administração da Rodovia, a Concessionária ainda tinha obrigação de promover o cadastramento e monitoração de todas as **Obras de Arte Correntes – OAC**, nos termos do item 4.2.4 do PER (R1-004):

“A concessionária também deverá manter um banco de dados de monitoração dos sistemas de drenagem e OACs da Rodovia, (...)”



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

58. Importante notar que a **Requerente** teve duas oportunidades para perceber o problema. Primeiro, quando da avaliação do **Sistema Rodoviário** ao tempo da licitação. Em seguida, no cadastramento e monitoramento das **Obras de Arte Correntes**. A incapacidade técnica de promover a detecção e correção do problema deve ser suportada pela própria Concessionária.

Portanto, caberia à **Requerente** ter precificado os futuros reparos e incorporados esses custos na sua proposta econômica.

II.5.2 Talude da Ponte sobre o Rio Correntes

59. Conforme já salientado na **Resposta às Alegações Iniciais**, o processo erosivo em taludes de pontes constitui **situação bastante comum**, sob a ótica da engenharia e, no caso específico em discussão, o **IBAMA** já havia constatado o problema bem antes da licitação.

60. Assim, não há razão para supor que a **Requerente** não tenha precificado em sua proposta os custos para reparação.

61. O argumento trazido na **Réplica**, no sentido de que teria vistoriado o trecho somente em **18/10/2013**, quando a roçada deficiente do **DNIT** e o nível da água supostamente impediriam a detecção do problema não convence.

62. Afinal, a própria **Requerente** informa ter percebido um “estado de abandono que o DNIT conferiu à ponte” (§ 148 da Réplica). Ora, considerando que se trata de vícios comuns em taludes de pontes e que havia sinais de que o **DNIT** não fez uma manutenção a contento, não parece plausível que tenha sido feita somente uma vistoria no trecho.

63. Também as dificuldades de detecção, justificadas por suposta ausência de roçada do trecho ou pelo nível da água, não são verossímeis.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

64. Quanto à ausência de roçada do trecho, não houve a devida comprovação.

65. Por sua vez, quanto ao volume de água, houve tempo mais do que suficiente para que a Requerente promovesse uma segunda vistoria no local, considerando que o **edital** (R1-001) foi **publicado em 18/10/2013** com **recebimento das propostas somente em 25/11/2013**. Utilizando o gráfico apresentado pela própria **Requerente**, é possível perceber que em vários períodos que precederam a licitação, os níveis de água do lago estavam em patamares relativamente baixos:

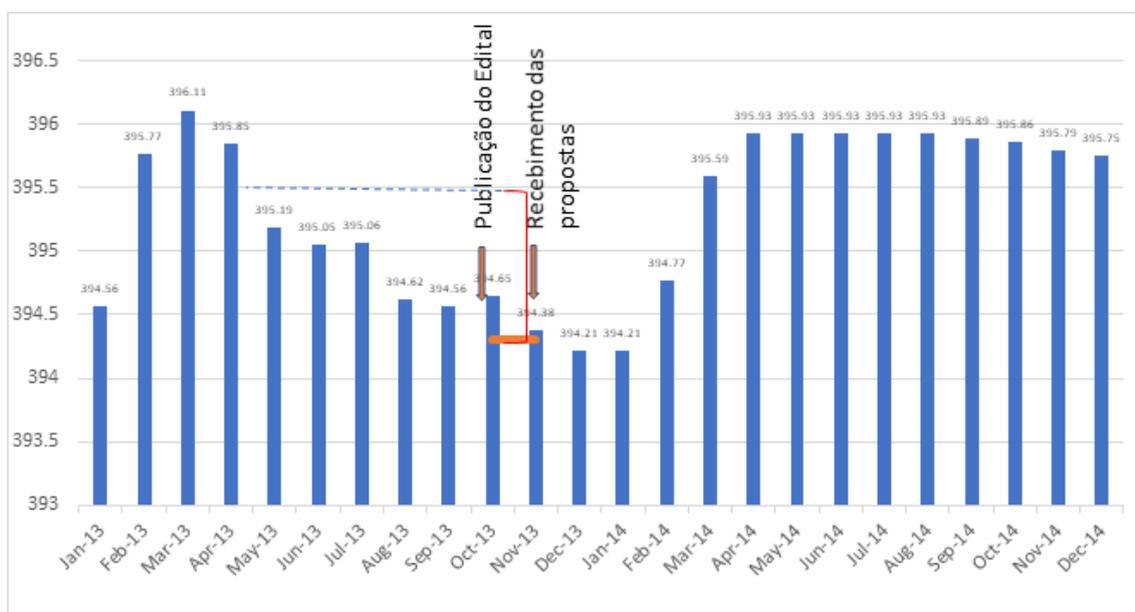


Gráfico 9 - Nível da cota de água do lago em 2013 e 2014 trazida pela CRO em sua réplica. Fonte: Réplica da CRO.

66. Alia-se a todo esse conjunto de fatores que indicam ter sido a reparação do problema já precificado na proposta, a impossibilidade de se atestar que esses custos não foram considerados, na medida em que a modelagem da licitação não previa a apresentação de **Plano de Negócios**.

67. Assim, observa-se uma série de indícios de que o vício era visível e foi sim precificado pela **Requerente** ao tempo da licitação, não se tratando, portanto, de vício oculto.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

II.6 Custos com desapropriação

68. No que se refere aos custos de desapropriação, as alegações da **Requerente** consistem basicamente em dois pontos: (i) restrição dos tipos de gastos indenizáveis; (ii) utilização de metodologia indevidamente restritiva.

69. Conforme já demonstrado na **Resposta às Alegações Iniciais**, a ANTT não restringiu os tipos de gastos indenizáveis, mas **apenas evitou o pagamento em duplicidade desses gastos**, porque os custos com o projeto de desapropriação já estavam embutidos nos custos dos projetos executivos, os quais, por sua vez, já teriam seus custos incluídos na tarifa para obras constantes do **PER**.

70. Para obras novas, a Concessionária, além dos gastos com o pagamento das indenizações, é remunerada pelos custos administrativos no montante de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento), conforme Resolução nº 4.727/2015 (R1-079), que assim dispõe:

Art. 1º Incluir os parágrafos 9º e 10º ao artigo 3º da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, que passa a vigorar com a seguinte redação:

“§9º As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento)” (NR);

“§10º A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído” (NR).

Art. 2º A remuneração dos custos administrativos será aplicada às obras e aos serviços incluídos ou excluídos dos contratos de concessão a partir das revisões tarifárias que ocorrerem após a entrada em vigor da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, bem como as que ocorrerão após a entrada em vigor desta Resolução.

71. Nesse sentido, constou da análise da 1ª Revisão Ordinária, nos termos da Nota Técnica nº 027/2016/GEINV/SUINF (R1-080), os seguintes custos devidamente incorporados na tarifa de pedágio:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PERÍODO	DESCRIÇÃO	VALOR APROVADO PELA ANTT (Preços Correntes)	VALOR A SER PAGO PELA ANTT (Preços Iniciais)
1º Ano Concessão	Custos Desapropriações	R\$ 34.500,00	R\$ 29.891,85
	Custos Administrativos (6,24%)	R\$ 2.152,80	R\$ 1.865,25
2º Ano Concessão	Custos Desapropriações	R\$ 7.093.357,50	R\$ 5.736.520,88
	Custos Administrativos (6,24%)	R\$ 442.625,51	R\$ 357.958,90

72. Da mesma forma, a **Nota Técnica SEI nº 1535/2019/GEFIR/SUINF/DIR** (R1-081) reconheceu os custos administrativos para o **3º ano** concessão.

73. Os **4º e 5º anos** ainda não foram incluídos na tarifa porque **não aprovada a prestação de contas**, nos termos do **Parecer Técnico nº 0310/2019/GEENG/SUINF** (R1-082)

74. Importante registrar, mais uma vez, que, além do valor da indenização pela aquisição originária da propriedade, os custos adicionais da **Requerente** nas desapropriações estão sendo considerados, mediante aplicação de um percentual fixo a título de custos administrativos.

75. Seria extremamente difícil de apurar o quanto efetivamente foi gasto com despesas como por exemplo, “obtenção de autorização para levantamento de campo”, “hospedagem e viagem”, “acompanhamento da ação judicial”, “negociação de escrituração e propriedade”, entre outros. Assim, a remuneração mediante aplicação de percentual fixo é a medida mais racional a ser tomada.

76. No que se refere à alegação de estar a **ANTT** utilizando metodologia “indevidamente restritiva”, conforme já esclarecido na **Resposta às Alegações Iniciais**, trata-se, na verdade, de mera exigência para que sejam observadas as normas técnicas aplicáveis ao caso, quais sejam: **NBR 14653-1** e **Norma IPR 746/2011 do DNIT**.

77. Portanto, conclui-se que a **Requerente** tem sido indenizada pelas despesas de desapropriação de forma justa e com observância das normas técnicas aplicáveis.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

II.7. Atraso na arrecadação tarifária

78. No que se refere ao atraso na arrecadação tarifária, o tema foi suficientemente esclarecido na **Resposta às Alegações Iniciais** e a **Requerente** não trouxe qualquer argumento novo apto a desmerecer o exposto na ocasião.

79. A divergência reside, basicamente, em saber qual documento deve ser reputado como **Termo de Vistoria** para fins de início de contagem do prazo para edição de resolução autorizativa de início da cobrança de pedágio, se o **Parecer Técnico 198/2015/COINF-URRS/SUINF** (Doc. C-144) ou o **Parecer Técnico nº 282/2015/GEINV/SUINF** (Doc. C-147).

80. **O primeiro documento não pode ser considerado como vistoria porque inconclusivo**, ou seja, remete a um segundo ato a ser praticado pela Agência para avaliar os segmentos de duplicação. Esse segundo ato seria o segundo documento citado.

81. Portanto, só a partir do **Parecer Técnico nº 282/2015/GEINV/SUINF** (Doc. C-147) teve início o prazo contratual de **10 (dez) dias** para edição da resolução autorizativa de início de cobrança de pedágio.

82. Registre-se que a discussão trazida pela **Requerente** acerca da aplicabilidade ao **Contrato de Concessão** da **Portaria nº 81/2014**, que trata de critérios para reconhecimento dos trechos como duplicados, é **absolutamente irrelevante**.

83. Primeiro, porque a **ANTT** reconheceu as duplicações empreendidas pela Concessionárias como aptas a lhe conferir a prerrogativa de iniciar a cobrança de pedágio. Os critérios estabelecidos pela Portaria nº 81/2014, portanto, em nada prejudicaram a **Requerente**.

84. Segundo, porque **não houve atraso na avaliação por parte da Agência quanto ao cumprimento dos requisitos da citada Portaria**. A disponibilização das obras se deu



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

em 20/07/2015, conforme Doc. C-145, e a vistoria foi empreendida em 11/08/2015 (conforme Doc. C-145), **antes mesmo do fim do prazo de 30 (trinta) dias** de que dispunha a ANTT, conforme previsão contratual (subcláusula 18.1.1):

- (i) A conclusão dos **Trabalhos Iniciais** de acordo com o estabelecido no **PER** será atestada, mediante solicitação prévia da **Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 30 (trinta) dias da data de recebimento da sua solicitação.

85. O atraso que ensejou o reequilíbrio foi posterior, na edição da resolução autorizativa, e não propriamente na discussão sobre os critérios estabelecidos na Portaria 81/2014.

86. Apenas a título ilustrativo, visto que os critérios estabelecidos Portaria 81/2014 são irrelevantes para solução da controvérsia, cabe apenas o registro de que referido ato foi editado por razões de segurança, conforme é possível extrair da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075):

A Portaria tinha por objetivo afastar a intenção de algumas concessionárias em executar grandes quantidades de segmentos de duplicação com extensão inferior a 3 (três) quilômetros, que além de ser extremamente inseguro aos usuários (pela grande alternância de trechos em pista dupla e simples que gera confusão ao motorista principalmente à noite) não trazem os benefícios esperados de uma duplicação.

87. Em síntese, resta claro que não houve atrasos passíveis de reequilíbrio, senão aqueles já reconhecidos pela ANTT.

II.8 Aumento do limite de peso bruto por eixo



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

88. Quanto ao reequilíbrio decorrente do aumento do limite de peso bruto por eixo promovido pela Lei nº 13.103/2015, importante destacar mais uma vez que não houve decisão definitiva da Agência sobre o tema.

89. Nesse sentido, após pleito administrativo da **Requerente**, no âmbito do processo administrativo nº 50500.202362/2017-27, foi emitida a **Nota Técnica nº 28/2017/GEINV/SUINF (R1-083)**, que deixa claro a necessidade de futuros ajustes, após a conclusão de metodologia capaz de melhor precificar os impactos da citada inovação legislativa:

94. Durante a 1ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária Rota do Oeste S. A. (CRO) - Rodovia BR-163/MT, em atendimento ao Memorando nº 790/2016/SUINF, de 03.08.2016, foi incluído os custos adicionais de manutenção do pavimento, em caráter provisório, para todas as Concessionárias de Rodovias Federais.

95. Neste processo foi ressaltado que o valor proposto é preliminar e deverá ser revisto pela área técnica competente da SUINF, em momento oportuno, através de estudo técnico de engenharia específico.

97. Assim, quando for determinada a metodologia definitiva, será considerado no cálculo do valor de reequilíbrio as particularidades de cada Concessionária e todos os elementos do trecho rodoviário concedido.

99. Além disso, como se tratou de valor preliminar, não foi considerada a taxa de remuneração de custos administrativos de 6,24%, que somente poderá ser aplicado ao valor definitivo.

90. Reitera-se ainda que o nível de complexidade da metodologia em desenvolvimento, conforme detalhado na **Resposta às Alegações Iniciais**, recomenda deferência à decisão do Regulador, seguramente instituição com maior capacidade institucional para o estabelecimento de critérios adequados de reequilíbrio. A propósito da teoria das capacidades institucionais, leciona Luís Roberto Barroso:

“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



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

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).

91. Veja que o foro arbitral não é o mais adequado para a construção de metodologia de tamanha complexidade.
92. Também **não faz o mínimo sentido que ao parceiro privado, explorador que é de uma atividade econômica (*lato sensu*) em regime de monopólio e diretamente interessada no aumento tarifário, seja conferida a prerrogativa de impor a metodologia que melhor lhe aprouver.**
93. Portanto, requer a ANTT seja preservada sua prerrogativa regulatória, mediante julgamento de improcedência do pleito.

II.9 Alteração das condições de financiamento

94. Em que pese as incontáveis linhas escritas para tratar do financiamento, toda a narrativa da **Requerente** se sustenta em um único ponto, qual seja, um suposto extraordinário “fechamento do mercado de crédito para o setor de infraestrutura rodoviária” (§267, ix da Réplica). Para tanto, traz argumentos e dados genéricos, todos relativos ao cenário macro e que não guardam relação com as especificidades do **Sistema Rodoviário** concedido.
95. A mais notória dessas especificidades foi tratada no item I.1. acima e consiste no fato de o **Sistema Rodoviário** concedido, possivelmente por sua estreita relação com o agronegócio, ter experimentado um **aumento do tráfego e consequentemente das receitas da Concessão.**



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

96. Ademais, ninguém melhor que o principal Banco Público financiador, o **BNDES**, para dizer se houve esse suposto fechamento do mercado de crédito. Ocorre que o **BNDES** foi categórico ao afirmar que não houve, **todas as Concessionárias que se enquadram na política do Banco obtiveram sim os financiamentos** (trecho extraído do R1-074):

“Aqueles clientes que venceram os leilões do PIL e se enquadraram na Política de Crédito do BNDES, contrataram financiamento de longo prazo. Não houve qualquer modificação nas condições da Carta de Apoio dos Bancos Públicos.”

97. Veja que não há o que tergiversar, o próprio **BNDES** esclarece que ofereceu financiamento nas mesmas condições previstas na **Carta de Apoio dos Bancos Públicos**. Toda a ginástica argumentativa da **Requerente** busca apenas retirar o foco do óbvio, que é a necessidade de respeito à matriz de riscos do contrato e de que não houve essa catástrofe financeira na concessão em debate.

98. Conforme sobejamente demonstrado na **Resposta às Alegações Iniciais**, outras razões dificultaram a obtenção dos empréstimos, todas relacionadas exclusivamente a atos da própria **Requerente** e seus sócios (leia-se **Grupo Odebrecht**), especialmente o envolvimento em casos de corrupção.

II.10 Aumento do preço dos insumos asfálticos

99. A questão atinente à alocação do risco pelo aumento dos insumos asfálticos foi devidamente explorada na **Resposta às Alegações Iniciais**. Embora a literalidade das disposições contratuais seja suficiente para refutar o pleito da **Requerente**, cabe tecer considerações adicionais acerca do argumento, mais uma vez, da suposta extraordinariedade e imprevisibilidade quanto à materialização do risco.

100. Pois bem, não prospera a alegação da **Requerente** no sentido de que o aumento do preço dos insumos asfálticos seria algo imprevisível e, portanto, alheio aos riscos



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ordinários do contrato. Conforme consta da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075), à época da licitação, **até mesmo a mídia não especializada³ já apontava a insustentabilidade da política de preços que vinha sendo adotada pela Petrobrás. Se mesmo publicações gerais já traziam esse tipo de informação, as equipes especializadas dos então licitantes seguramente já haviam previsto e precificado em sua proposta as prováveis flutuações de preços num curto espaço de tempo.**

101. Referido documento produzido pela área técnica da ANTT (R1-075) ainda traz outros dados relevantes.

102. Em primeiro lugar, é natural que haja oscilação de preços, não somente para cima, mas também para baixo. Se comparado, por exemplo, a variação entre o **1º trimestre de 2016 e o 1º trimestre de 2017**, houve variação **negativa** do preço do CAP em **(-)1,63% (um inteiro e sessenta e três décimos por cento)**. **Desde o 1º trimestre de 2019**, observou-se também uma queda, desta vez, da ordem de **(-) 8,39% (menos oito inteiros e trinta e nove décimos por cento)**. Assim, é natural que, ao longo de **30 (trinta) anos** de contrato, **aumentos sejam posteriormente compensados com reduções e vice-versa**.

103. Em segundo lugar, ao mesmo tempo em que os insumos asfálticos observaram um aumento superior ao índice inflacionário, **outros insumos observaram uma variação de preços inferior ao índice de inflação oficial**. Para o período de **janeiro de 2014 a janeiro de 2020**, enquanto o IPCA acumulado foi de **38,97% (trinta e oito inteiros e noventa e sete centésimos por cento)**, o **aço** observou crescimento de apenas **18,94% (dezoito inteiros e noventa e quatro centésimos por cento)** e o **cimento** de apenas **4,39% (quatro inteiros e trinta e nove centésimos por cento)**. Vejamos (informações extraídas do R-59):

³ Nesse sentido, confira-se:

<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2013/08/preco-da-gasolina-no-brasil-esta-defasado-em-relacao-ao-exterior.html> ; <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/11/petrobras-aprova-nova-politica-de-precos-de-diesel-e-gasolina.html> ; <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2014/08/08/prejuizo-com-precos-controlados-sobe-55-e-petrobras-busca-alta-dagasolina.html>.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

- Aço (CA 50A D=10mm) = Jan/2014 – R\$ 3,59 / kg à Jan/2020 – R\$ 4,27 / Kg – Variação de 18,94 %;
- IPCA Jan/2014 a Jan/2020 – 38,97%.

- Cimento (CP 32) = Jan/2014 – R\$ 0,433 / kg à Jan/2020 – R\$ 0,452 / Kg – Variação de 4,39%;
- IPCA Jan/2014 a Jan/2020 – 38,97%.

104. Ressalte-se que esses outros dois **insumos**, no caso concreto, também são **extremamente relevantes**. Isso porque a **Requerente**, nesses primeiros anos de concessão, teve baixo índice de execução das duplicações, obra que exigiria maior quantidade de insumos asfálticos, enquanto **executou todas as 09 (nove) praças de pedágio e 18 (dezoito) postos de atendimento, obras que demandam grande quantidade de aço e cimento**.

105. Em síntese, pleitos de reequilíbrio dessa natureza, além de contrários à matriz de riscos do contrato e, portanto, contrários ao Direito, ainda trazem problemas práticos insolúveis, na medida em que eventual acolhimento abre a possibilidade de controle acerca da variação dos custos de uma incontável série de insumos relacionados ao contrato. Tais problemas foram levados em consideração na evolução da modelagem contratual da 1ª para a 3ª etapa do PROCROFE, ao se abandonar esse modelo de revisão pelo custo do serviço (*rate of return* ou *cost plus*).

106. Verifica-se, portanto, que o pleito não deve ser acolhido pelo Tribunal Arbitral.

II.11. Aplicação do Fator D

II.11.1 Fluxo de caixa marginal



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

107. Tendo em vista que a Requerente apenas reitera os argumentos constantes das **Alegações Iniciais**, cabe reiterar o quanto expostos na **Resposta às Alegações Iniciais** quanto à aplicação do **Fator D** no **Fluxo de Caixa Marginal – FCM**.

II.11.2 Área trincada

108. No que se refere à metodologia para cálculo da área trincada, faz-se necessário, inicialmente, esclarecer não ter havido a alegada contradição da Agência, tal qual exposto na **Réplica**. O que houve foi simples erro material no **Parecer Técnico nº 246/2018/GEFIR/SUINF** (R1-084), que havia utilizado percentuais de cálculo de desconto de outro contrato de concessão, equívoco esse posteriormente corrigido no **Parecer nº 24/2019/GEFIR/SUINF/DIR** (R1-085).

109. Feitos esses esclarecimentos iniciais, cabe adentrar na metodologia de cálculo em si.

110. O ponto de divergência fundamental entre as metodologias utilizadas reside no fato de que a **Requerente** desconsidera a divisão da rodovia em trechos homogêneos. Essa metodologia contraria o disposto no **Contrato de Concessão**, especificamente na **Tabela I** do **Anexo 5**, que trata da **metodologia de cálculo do Fator D**. Vejamos:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para cada subtrecho do Sistema Rodoviário (Aplicável ao Lote BR163 / MT)

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)	TOTAL	Desconto x km do segmento homogêneo	Desconto (D)/Acréscimo(A)
1 Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento	2,92%	0,0036%	D
2 Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	2,00%	0,00235%	D
3 Desnível entre a faixa de tráfego e acostamento conforme estabelecido no PER	2,00%	0,00235%	D
4 Ausência de flecha nas trilhas de roda, conforme parâmetros de desempenho	2,00%	0,00235%	D
5 Cumprimento dos limites de Irregularidade Longitudinal Máxima (IRI)	2,64%	0,00451%	D
6 Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)	1,23%	0,00144%	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL PAVIMENTO	13,97%	0,01642%	
7 Atendimento aos parâmetros de desempenho para sinalização horizontal e vertical	3,05%	0,00359%	D
IMPACTO MÁXIMO ANUAL SINALIZAÇÃO	3,05%	0,00359%	
IMPACTO MÁXIMO ANUAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO	17,02%	0,02001%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço do PER	Desconto x km do segmento homogêneo	Desconto (D)/Acréscimo(A)
8 Execução das obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (2)	0,01250%	D
SUBTOTAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO	0,01250%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço do PER	Desconto	Unidade	Desconto (D)/Acréscimo(A)
9 Execução das obras de ampliação de capacidade obrigatórias nos prazos estabelecidos (3)	0,06902%	Por Km	D/A
10 Execução das obras de implantação de vias marginais nos prazos estabelecidos (4)	0,02106%	Por Km	D/A
11 Execução das Obras de Fluidez e conforto	0,03107%	Por Unidade	D
12 Execução das Obras de Melhorias (passarelas, trevos e interconexões)	0,03107%	Por Unidade	D
13 Execução das Obras de Melhorias (vias marginais) (4)	0,02106%	Por Km	D
14 Execução de contorno obrigatório (Obras em Trechos Urbanos) (5)	0,06902%	Por Km	D/A

(1) Os percentuais relativos aos indicadores de nº 1 a 07 deverão ser multiplicados pela extensão total em **km do segmento homogêneo**, em que se verificou o não atendimento dos Parâmetros de Desempenho pela Concessionária.

111. Portanto, embora a ANTT não desconsidere em sua metodologia a área total da rodovia, conforme esclarecido na **Resposta às Alegações Iniciais**, o ponto de partida para aplicação do Fator D é o segmento homogêneo, nos termos previstos no **Anexo 5 do Contrato de Concessão**.

112. Mais uma vez, salta aos olhos a improcedência do pleito da Requerente.

II.12 Não aceite de obras

II.12.1 Diamante 03

113. No que se refere à interseção em Diamante 03, a **Requerente** busca a todo momento argumentar que a obra entregue satisfaz as condições técnicas para a operação da rodovia.

114. Contudo, em nenhum momento consegue refutar o fato de a **obra executada ter sido diversa da prevista no PER**. Ora, ainda que se admita a funcionalidade da obra realizada, **a solução contratada foi diversa e superior**. A situação atrai a aplicação de



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

regra básica do Direito, prevista no art. 313 do Código Civil, reconhecendo a prerrogativa da ANTT de não ser obrigada a receber prestação diversa da acordada em contrato, ainda que mais valiosa (o que não é o caso):

Art. 313. O credor não é obrigado a receber prestação diversa da que lhe é devida, ainda que mais valiosa.

115. Ademais, não procede a alegação de que “o dispositivo construído não deixa de atender ao conceito de interseção do tipo diamante do Manual de Projeto de Intersecções do DNIT (C-206)” (§ 472 da Tréplica). **O dispositivo, repita-se, é diverso de uma interseção em diamante.**

116. A obra executada possui o seguinte formato (fotografia retirada do projeto executivo, disponível na Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075)):



Figura 9- Parte do Projeto Executivo Interseção km 76+900 – Planta. Apresentado pela CRO e não aprovado pela ANTT. Fonte: Memorando nº 536/2015/COINF-URRS/SUINF, de 13/11/2015



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

117. Por sua vez, de acordo com o Manual de Projeto de Interseções do DNIT, a interseção em diamante possui o seguinte formato:

7.3.4 Diamante Simples

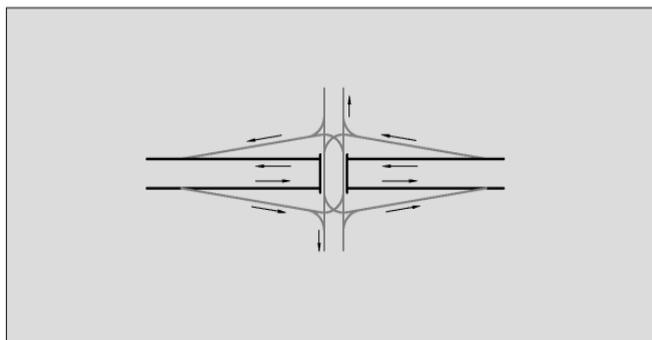


Figura 47 – Diamante simples

118. De acordo com o referido Manual, a obra executada se enquadra como Trombeta, conforme ilustração a seguir:

7.3.3 Trombeta

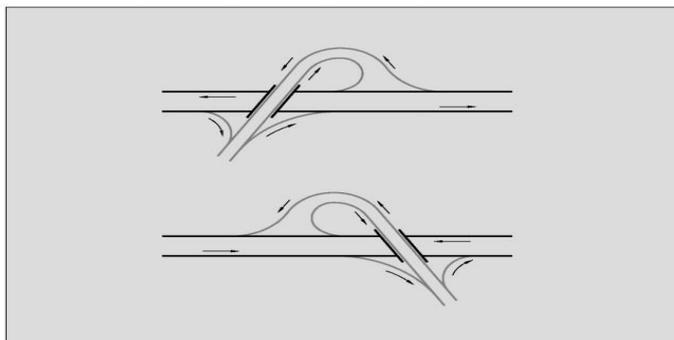


Figura 46 - Trombeta

119. Portanto, na linha do quanto afirmado na **Resposta às Alegações Iniciais**, a obra não foi considerada como executada, na medida em que diversa do dispositivo contratado.

120. Cabe apenas um reparo quanto à afirmação de que a Concessionária não havia sido multada. Essa informação não havia chegado ao órgão de representação jurídica da



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

Agência, mas, de fato, foi confirmado ter havido a autuação, ainda não executada por força de decisões liminares.

121. **Vale, contudo, reiterar que a solução executada pela Concessionária é inferior e mais barata que a prevista no PER, bem como a ANTT não determinou o refazimento da obra.**

122. **Houve, portanto, significativo benefício para a Requerente ao executar a obra a um custo menor e sem ter que refazê-la, apesar de sua incompatibilidade com o PER.**

II.12.2 Ponte sobre o Rio Correntes

123. Conforme já salientado na **Resposta às Alegações Iniciais**, a **Ponte sobre o Rio Correntes** não foi aceita simplesmente porque **não foi concluída**.

124. Para ser reputada como concluída, a referida **Obra de Arte Especial - OAE** **deveria ter sido entregue com a construção dos dispositivos de transição e contenção**, o que não ocorreu. Nos termos do **Manual do DNIT de Obras de Arte Especiais (R1-086)** os referidos dispositivos fazem parte do projeto da **Obra de Arte Especial - OAE**:

"2.4.3.4 - Dispositivos Básicos de Transição e Contenção"

(...)

"os dispositivos básicos de transição e contenção são as lajes de transição, os encontros e as cortinas e alas.

Basicamente, as obras-de-arte especiais ou têm apoios extremos ou os extremos em balanço; as obras com apoios extremos realizam a transição com a rodovia através de encontros, que são dotados de cortinas, alas e lajes de transição, enquanto que as obras com extremos em balanço fazem a transição através de, apenas, cortinas, alas e lajes de transição." (grifo nosso)

(...)

"2.4.3.4.2 - Lajes de Transição



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

a - Disposições Construtivas

Todas as obras serão providas de lajes de transição, de espessura não menor que 25 cm e de comprimento igual a quatro metros, ligadas à estrutura ou ao encontro por meio de articulações de concreto, sem armadura passante, e apoiadas no aterro de acesso, conforme indica a Figura 15."

125. Nesse sentido, as fotos do local não deixam dúvidas, mesmo para o leigo, acerca da incompletude da obra (imagens extraídas da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075):





ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES



126. Ciente de que não concluiu a obra, a **Requerente** tenta argumentar que não era a responsável por sua total execução, e sim haveria um suposto compartilhamento de responsabilidades com a Concessionária responsável pela BR/163/MS (Concessionária MSVia). Esse compartilhamento de responsabilidades jamais existiu.

127. O **PER** (R1-004) e o **Termo de Arrolamento e Transferência de Bens** (R1-087) deixam claros que a ponte da Divisa MT/MS **faz parte** da concessão da BR-163/MT, conforme trechos transcritos a seguir:

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código PNV	Local de Início	Local de Fim	km Início	km Fim	Ext. (km)	Situação	Obs
163BMT0560	DIV MS/MT	ENTR MT-299	0,0	14,0	14,0	PAV	Obs.1

(...)

Obs.1: A ponte da divisa MT/MS faz parte da concessão.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Figura 14 – Apêndice A do PER da BR-163/MT. Fonte: PER e Termo de Arrolamento dos Bens.

Anexo A

Os trechos do **Sistema Rodoviário**, integrantes do Apêndice A do **PER**, a serem transferidos à Concessionária por meio do presente Termo, totalizando 455,9 km de pista simples, 18,2 km de pista dupla sem canteiro central (multifaixa) e 5,3 km de pista dupla com canteiro central, são:

Código PNV	Local de Início	Local de Fim	km Início	km Fim	Ext. (km)	Situação	Obs.
163BMT0560	DIV MS/MT	ENTR MT-299	0,0	14,0	14,0	PAV	Obs.1

Observações:

A informação apresentada na tabela acima tem como base o PNV 2011, com exceção da coluna "Situação".

Obs.1: A ponte da divisa MT/MS faz parte da concessão

Figura 15 – Anexo A do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, assinados entre as partes.

128. Por sua vez, o **PER da Concessão da Rodovia BR-163/MS** (R1-088), administrada pela Concessionária MSVia, esclarece, em seu **Apêndice A**, que a ponte da Divisa MT/MS **não faz parte de sua concessão**, conforme trecho transcrito a seguir:

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código PNV	Local de Início	Local de Fim	km Início	km Fim	Ext. (km)	Situação	Obs.
163BMS0555	ENTR MS-213 (P/ITIQUEIRA)	DIV MS/MT (PONTE S/RIO CORRENTES)	833,5	847,2	13,7	PAV	Obs.2

(...)

Obs.2: A ponte da divisa MT/MS não faz parte da concessão

Figura 16 -Apêndice A do PER da BR-163/MS. Fonte: PER



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

129. Portanto, não há dúvidas de que a obrigação de construção da Ponte sobre o Rio Correntes, inclusive os dispositivos de transição e contenção, sempre foram da **Requerente**.

130. Além da clara atribuição de responsabilidade pela construção à **Requerente**, não faria sentido, sob o ponto de vista técnico, o compartilhamento de responsabilidades, conforme esclarecimentos constantes da Nota Informativa SEI n. 260/2020/NAM/DG/DIR (R1-075):

“O compartilhamento proposto traria inúmeras dificuldades, como o consenso na elaboração de um projeto executivo único por duas empresas distintas e ainda a definição de uma única solução de engenharia, prejudicando aspectos relacionados à segurança, podendo gerar também dúvidas quanto à responsabilização posterior por eventuais inconformidades tanto no projeto quanto na execução da obra. Certamente as obras de manutenção e conservação seriam prejudicadas, ainda mais as atividades mais complexas, como a troca dos aparelhos de apoio, sem considerar sua operação.

(...)

Resta claro que não seria coerente a previsão de responsabilidades fracionadas entre dois privados, e não foi a intenção do formulador do Edital, para execução de uma obra-de-arte única (no caso, uma ponte), que, por óbvio, iriam possuir cronograma e planejamentos diferentes para sua execução, sendo, por esse motivo, que o PER trouxe a “Obs. 1” disposta na Figura 9, de que a referida ponte fazia parte da concessão da BR-163/MT e de que não fazia da Concessão da BR-163/MS.”

131. Assim, ante a ausência de conclusão de obra cuja responsabilidade foi atribuída pelo **Contrato de Concessão à Requerente**, fez-se incidir o desconto de reequilíbrio (Fator D), nos moldes previstos no contrato.

II.12.3 Duplicação do km 94,9 ao km 96,7

132. Conforme já salientado na **Resposta às Alegações Iniciais**, não houve aceitação da duplicação do km 94,9 ao km 96,7, em razão da inexistência dos investimentos



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

devidos, nos termos do **PER**. Ora, não faria sentido incorporar na tarifa um investimento não executado.

133. Acrescente-se ainda que, ao contrário do afirmado na **Réplica** (§ 492), essa ausência dos investimentos não se restringe à duplicação. Abrange de uma forma mais ampla todas as especificações do **PER**, inclusive no que tange à implantação das defensas, que deveriam ser do tipo *New Jersey*, sendo que a Requerente implantou defensas metálicas.

134. Nesse sentido, no item 3.2.5.1 do **PER** está claramente estabelecida a necessidade de separação das pistas, mediante barreiras rígidas de concreto (*New Jersey*).

Quanto à separação central, as duplicações das pistas que atravessam regiões urbanas não são obrigadas a atender à Classe I-A devendo, contudo, ser implementadas com barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey*. São consideradas regiões urbanas aquelas assim definidas pela legislação municipal como Zona Urbana, para fins de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana.

135. Portanto, quando se afirma não ter havido os investimentos devidos, devem ser considerados não somente a ausência de duplicação como toda incompatibilidade com os parâmetros do **PER**, inclusive, a omissão quanto à implantação de barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey*.

III - REQUERIMENTOS

136. Diante do exposto, requer a **ANTT** sejam julgados improcedentes os pedidos formulados, bem como a condenação da Requerente nos custos da presente arbitragem, incluídos honorários advocatícios, nos termos do art. 81 do Código de Processo Civil.

Brasília, 30 de julho de 2020.



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

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

IV – LISTA DE DOCUMENTOS

Índice de documentos juntados pela requerida ANTT	
Número	Descrição
Manifestações sobre a liminar concedida no âmbito da Medida Cautelar pré-arbitral de n. 1019784-14.2019.4.01.0000	
R1-001	Edital de Concessão nº 003.2013
R1-002	Contrato de Concessão nº 003.2013
R1-003	Contrato de Concessão – Anexo 2 – PER
R1-004	PER atualizado
R1-005	Contrato de Concessão – Anexo 5 – Fator D
R1-006	Contrato de Concessão – Anexo 6 – Fator C
R1-007	Contrato de Concessão – Anexo 7 – Fator Q
R1-008	1º Termo Aditivo ao Contrato
R1-009	2º Termo Aditivo ao Contrato
R1-010	3º Termo Aditivo ao Contrato
R1-011	CRO – Petição Inicial da Cautelar
R1-012	ANTT – Medida Cautelar – Contestação
R1-013	UNIÃO – Medida Cautelar – Contestação
R1-014	Liminar indeferida – 1º Grau – CRO
R1-015	CRO – Agravo de Instrumento na Medida Cautelar
R1-016	Liminar deferida – 2º Grau – CRO
R1-017	Exposição de Motivos da MP 752.2016
R1-018	Exposição de Motivos da MP 800
R1-019	Ofício Circular nº 001.2018.DG.ANTT – Diagnóstico
R1-020	Resolução n. 5.810.2018 – Regimento Interno da ANTT
R1-021	Indeferimento da Liminar – juízo de 1º grau – MSVIA
R1-022	Indeferimento da Liminar – árbitro de emergência CCI – MGO
R1-023	Resolução ANTT nº 675, de 2004 – Revisão ordinária, extraordinária e quinquenal
R1-024	Resolução ANTT nº 4.407, de 2014 – 1ª Revisão extraordinária
R1-025	Resolução ANTT nº 4.703, de 2015 – 2ª Revisão extraordinária
R1-026	Resolução ANTT nº 4.811, de 2015 – 3ª Revisão extraordinária
R1-027	Resolução ANTT nº 4.846, de 2015 – Autoriza cobrança de pedágio na praça P6
R1-028	Resolução ANTT nº 5.177, de 2016 – 1ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão extraordinária



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

R1-029	Resolução ANTT nº 5.411, de 2017 – 2ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão extraordinária
R1-030	Deliberação ANTT nº 828, de 2018 – 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão extraordinária
R1-031	Nota Técnica 30.2014.GEINV.SUINF – inclusão de obras DNIT
R1-032	Nota Técnica 237.2014.GEROR.SUINF – 1ª Revisão Extraordinária
R1-033	Nota Técnica 003.2015.GEINV.SUINF – inclusão de retornos
R1-034	Nota Técnica 008.2015.GEINV.SUINF – retificação da NT 003.2015
R1-035	Nota Técnica 04.2015.GEROR.SUINF – 2ª Revisão Extraordinária
R1-036	Nota Técnica 36.2015.GEINV.SUINF – assunção do Trecho Urbano de Sorriso.MT
R1-037	Nota Técnica 37.2015.GEINV.SUINF – assunção do Trecho Urbano de Nova Mutum.MT
R1-038	Nota Técnica 38.2015.GEINV.SUINF – assunção do Trecho Urbano de Rondonópolis.MT
R1-039	Nota Técnica 39.2015.GEROR.SUINF – 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária
R1-040	Nota Técnica 41.2015.GEINV.SUINF – Trechos do DNIT
R1-041	Nota Técnica 110.2015.GEROR.SUINF – Lei dos Caminhoneiros
R1-042	Nota Técnica 116.2015.GEROR.SUINF – Reajuste e 3ª Revisão Extraordinária
R1-043	Nota Técnica 016.2016.GEINV.SUINF – 1ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária
R1-044	Nota Técnica 027.2016.GEINV.SUINF – 1ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária
R1-045	Nota Técnica 166.2016.GEROR.SUINF – 1ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária
R1-046	Nota Técnica 024.2017.GEINV.SUINF – radares não previstos no PER
R1-047	Nota Técnica 028.2017.GEINV.SUINF – 2ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária
R1-048	Nota Técnica 33.2017.GEINV.SUINF – custos de envio das penalidades - radares
R1-049	Nota Técnica 041.2017.GEINV.SUINF – 2ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária
R1-050	Nota Técnica 001.2018.GEREF.SUINF – receitas extraordinárias
R1-051	Nota Técnica 03.2018.GEFIR.SUINF – 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária
R1-052	Nota Técnica 007.2018.GEINV.SUINF – RDT, prestação de contas referentes ao 4º ano
R1-053	Nota Técnica 011.2018.GEFIR.SUINF – 3ª Revisão ordinária e 6ª Revisão Extraordinária
R1-054	Nota Técnica 042.2018.GERER.SUINF – 3ª Revisão ordinária e 6ª Revisão Extraordinária
R1-055	Acórdão TCU n. 2644 de 2019 Plenário



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

R1-056	Manifestação da unidade técnica do TCU.
Resposta às Alegações Iniciais	
R1-057	Ofício nº 062/2014/DNM
R1-058	Resolução ANTT N. 1.187, de 2005
R1-059	Parecer Técnico nº 613/2018/GEENG/SUINF
R1-060	Correspondência eletrônica – área de desapropriações
R1-061	Parecer técnico nº 680/2019/GEENG/SUINF - desapropriação
R1-062	Proposta de Projeto de Pesquisa RDT ECOPONTE/ANTT
R1-063	Matéria VALOR - Concessões vão exigir reequilíbrio de caixa
R1-064	Sentença proferida na ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
R1-065	Petição da CONCEBRA de desistência do recurso
R1-066	Nota Técnica nº 1/2020/ARB_GALVAO/SNTTA
R1-067	Nota n. 318-2016-STN-SEAE-MF
R1-068	Contrato de concessão ECOSUL
R1-069	PARECER n. 01751/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
R1-070	TC 010.125-2019-1 relatório da área técnica
R1-071	Manual de Fiscalização de Rodovias Concedidas
R1-072	Ofício_CRO_ANTT_2905_2020_Proposta_Revisao_Contratual
R1-073	Resolução ANTT n. 5.859, de 2019
R1-074	BNDES – Nota AST-DECRO n. 17-2020 (CRO)
Tréplica	
R1-075	Nota Informativa SEI n. 260-2020-NAM-DG-DIR
R1-076	Acórdão TCU nº 2644_2019
R1-077	Parecer Técnico n. 700-2016-GEPRO-SUINF - RAP 0688.2016
R1-078	Parecer Técnico n. 125-2016-COINF-URRS-SUINF
R1-079	Resolução nº 4727 de 26_05_2015
R1-080	Nota Técnica nº 027/2016/GEINV/SUINF
R1-081	Nota Técnica SEI nº 1535/2019/GEFIR/SUINF/DIR
R1-082	Parecer Técnico nº 0310/2019/GEENG/SUINF
R1-083	Nota Técnica nº 28/2017/GEINV/SUINF
R1-084	Parecer Técnico nº 246/2018/GEFIR/SUINF
R1-085	Parecer nº 24/2019/GEFIR/SUINF/DIR
R1-086	Manual do DNIT de Obras de Arte Especiais



**ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**

R1-087	Termo de Arrolamento e Transferência de Bens
R1-088	PER da Concessão da Rodovia BR-163/MS