



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES -
SEDE
COORDENAÇÃO DE ASSUNTOS EXTRAJUDICIAIS

Aos

Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Sr^a Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional
Rua Surubim, 504, 12º andar, Brooklin Novo,
CEP: 04.571-050, São Paulo/SP
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

C/c

Ao

Sr. Secretário Bernardo da Silveira Latgé
ANDRADE & FICHTNER ADVOGADOS
Av. Almirante Barroso, 139, 4º andar
CEP: 20.031-005, Rio de Janeiro/RJ
Por correio eletrônico: blatge@afadv.com.br

Aos árbitros

Dr. Sérgio Nelson Mannheimer
ANDRADE & FICHTNER ADVOGADOS
Av. Almirante Barroso, 139, 4º andar
CEP: 20.031-005, Rio de Janeiro/RJ
Por correio eletrônico: mannheimer@afadv.com.br

Dr. Carlos Alberto Carmona
MARQUES ROSADO, TOLEDO CESAR & CARMONA ADVOGADOS
Av. Brigadeiro Faria Lima, 1478, 19º andar
CEP: 01.452-001, São Paulo/SP
Por correio eletrônico: carmona@mrtc.com.br

Dr. Flávio Amaral Garcia
JURUENA & ASSOCIADOS ADVOGADOS
Rua São José, 20, 15º andar
CEP: 20010-020, Rio de Janeiro/RJ
Por correio eletrônico: flavioamaral@juruena.adv.br

À Requerente

Dra. Ane Elisa Perez
Dra. Deise da Silva
Dra. Carolina Smirnovas Quattrocchi

Dr. Floriano Peixoto de Azevedo Marques Neto

MANESCO, RAMIRES, PEREZ, AZEVEDO MARQUES SOCIEDADE DE ADVOGADOS

Av. Paulista, 287, 7º andar

CEP: 01.311-000, São Paulo/SP

Por *correio eletrônico*: aeperez@manesco.com.br, deise@manesco.com.br,
carolina@manesco.com.br, floriano@manesco.com.br

Procedimento Arbitral nº 23238/2018/GSS

Requerente: Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A. - MGO;

Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, vem, por meio dos Procuradores Federais infra-assinados, apresentar sua **tréplica**, em resposta à réplica apresentada pela Requerente em 22 de novembro de 2018.

I. A REQUERENTE PRETENDE SE VALER DO JUÍZO ARBITRAL NÃO PARA FAZER VALER O CONTRATO DE CONCESSÃO, MAS PARA SE ESQUIVAR DE SUAS OBRIGAÇÕES ALI CONTIDAS

1. Em suas alegações iniciais e réplica, a Requerente pretende rediscutir o Contrato de Concessão de rodovia federal e, na tentativa de rebater a argumentação apresentada em Resposta às alegações iniciais, utiliza as mesmas frágeis justificativas. Todavia, novamente deixa de observar todas as etapas e condições do certame ao qual sagrou-se vencedora.
2. Muito embora a Requerente insista em dizer o contrário, é necessário lembrar que o Contrato firmado entre as Partes estabelece, expressamente, entre outros serviços, o de operação, de manutenção, de monitoração e conservação^[1].
3. Ademais, usou do argumento de que vivenciaria um real estado de desequilíbrio, visto que passaria a arcar com valor muito acima do investido em razão das penalidades a que se sujeitava por não promover as obras de duplicação do trecho concedido, no tempo certo.
4. Ora, não há que se confundir necessidade de reequilíbrio decorrente de fatos alheios à vontade do concessionário com os custos gerados pelo seu próprio atraso e descumprimento das obrigações contratuais convencionadas, às quais o concessionário voluntariamente aderiu ao fazer a oferta vencedora na licitação.
5. Portanto, não merecem prosperar as alegações iniciais. De forma resumida, pode-se dizer que a Requerente veio à CCI para compelir a ANTT a desfazer todo o arcabouço jurídico de garantias e penalidades que guarnece a execução do contrato administrativo assinado pelas partes.

II. O FATOR D COMO ELEMENTO DE EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO PREVISTO NO EDITAL

6. A Requerente pretende excluir a utilização do fator D ou vinculá-lo a hipóteses de culpa comprovada do concessionário, quando na verdade se trata de um elemento objetivo de reequilíbrio econômico financeiro a ser automaticamente aplicado, para evitar o enriquecimento sem causa de uma das partes do contrato.
7. De acordo com a Constituição Federal nenhuma organização pública pode contratar serviços diretamente de empresas que não seja através de licitação:

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios **obedecerá aos princípios de legalidade**, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, **serviços**, compras e alienações **serão contratados mediante processo de licitação pública** que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica **indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações**.

8. Diante disto, “*não pode a Administração abdicar do certame licitatório antes da celebração de seus contratos, salvo em situações excepcionais definidas em lei*”.^[2]

9. Para Maria Sylvia Zanella Di Pietro, a licitação é considerada um mecanismo utilizado em atendimento a legislação, é pela licitação, que a Administração Pública abre a todos os interessados que se sujeitem às condições fixadas no instrumento convocatório, a possibilidade de apresentação de proposta (...) **equivale a uma oferta dirigida a toda a coletividade de pessoas que preencham os requisitos legais e regulamentares constantes do edital**.^[3]

10. Pois, de acordo com o art. 3º, § 1º, da Lei nº 8.666/1993 (Lei Geral de Licitações):

É vedado aos agentes públicos:

I – admitir, prever, incluir **ou tolerar, nos atos de convocação**, cláusulas **ou condições que** comprometam, restrinjam ou frustrem o seu caráter competitivo e estabeleçam preferências ou distinções em razão da naturalidade, da sede ou domicílio dos licitantes ou de qualquer circunstância impertinente ou irrelevante para o específico objeto do contrato (...) (Grifado)

11. Utilizando-se do conceito de Celso Antônio Bandeira de Mello:

Concessão de serviço público é o instituto através do qual o Estado **atribui o exercício de um serviço público a alguém que aceita prestá-lo** em nome próprio, **por sua conta e risco, nas condições fixadas e alteráveis unilateralmente pelo Poder Público** (...)^[4]

12. Entretanto, o mesmo não se pode dizer em relação a tentativa (frustrada) da Requerente de flexibilizar o contrato de concessão que, se acolhido, esse pretexto atingiria toda a estrutura legal em que estão lastreados os atos administrativos, seja na elaboração do edital, na fiscalização das etapas que se seguiram durante a licitação ou na outorga do serviço público ao agente privado.

13. Vale gizar que o contrato e a sua legalidade estão ainda sujeitos ao controle interno e externo da Administração Pública, sendo responsável por tal atuação tanto o Tribunal de Contas no acompanhamento de processos de desestatização e fiscalização de editais, quanto o Ministério Público, que atua como fiscal da lei.

14. Isso quer dizer, a transferência pelo Poder Concedente do controle do serviço público de uma rodovia federal à concessionária Requerente, está cercada de um complexo sistema legal para dar segurança jurídica na relação existente entre as Partes, quanto para oferecer qualidade de vida a coletividade.

15. Vê-se que a realização de políticas voltadas ao livre tráfego de pessoas e bens depende não só da Administração Pública, mas principalmente de quem explore economicamente o trecho concedido mediante processo de licitação idôneo.

16. Uma vez realizado tal processo, as partes se vinculam ao contrato assinado, que por sua vez está vinculado ao teor da oferta realizada mediante edital de licitação. É o chamado princípio da vinculação ao edital.

17. Também por esse enfoque, não se sustenta o pedido da Requerente para flexibilizar as obrigações impostas no contrato de concessão.

III. POSSIBILIDADE DE ADAPTAÇÃO (JOGO) DO CRONOGRAMA

18. Consta do 1º Termo Aditivo Contratual, de 16.11.2017 (RDA – 1, anexo), a revisão do cronograma com tabela de prazos reorganizados para duplicação das vias de acesso na BR 050, todavia, a Requerente reitera em ignorar esse instrumento de extrema relevância como se a ANTT gerasse obstáculos para a concretude das obras de infraestrutura, sob responsabilidade da MGO.

19. Mais adiante, serão apresentados outros elementos que reforçarão a certeza da Administração Pública no cumprimento integral do contrato administrativo, que deve manter-se hígido até a data final de vigência da concessão.

IV. ACERTO NA SENTENÇA ARBITRAL DE EMERGÊNCIA E A AUTONOMIA DO ÁRBITRO FRENTE AO JUDICIÁRIO

20. A despeito do ventilado pela Requerente de que o Poder Judiciário interveio suspendendo a eficácia de uma resolução editada pela ANTT que, determinou à concessionária BR 040, a redução tarifária, preservando o preço original (mais caro) aos usuários, por força de decisão proferida na ação cautelar pré-arbitral nº 1014300-37.2018.401.3400, impõe-se dizer:

a) as decisões emanadas da Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, s.m.j., por não serem definitivas são passíveis de reexame a qualquer momento, e mesmo revogação com efeitos retroativos (ex tunc);

b) não à toa o Judiciário, padece de expertise para cuidar de assuntos tais como as concessões de serviços públicos:

Isso porque, a depender da matéria e da natureza do contrato, bem como dos resultados que com ele se pretende alcançar, **é possível que a jurisdição estatal não ofereça a resposta adequada à demanda. É esse juízo de adequação que se justifica, a opção da Administração Pública pela arbitragem.** ^[5](Grifado)

21. No que tange a arbitragem consoante citado acima e sua correta aplicabilidade no caso concreto, as impressões encontradas pela Requerente não se consubstanciam da melhor prática e solução. Por isso, seu exemplo merece descarte.

22. Do contrário, teria seguido os mesmos passos da outra concessionária, que não ocorreu. Mas privilegiou a arbitragem que foi e continua sendo o “[m]eio alternativo de solução de controvérsias através da intervenção de uma ou mais pessoas que recebem seu poder de uma convenção privada, decidindo com base nela, **sem intervenção estatal**, sendo a decisão destinada a assumir a mesma eficácia da sentença judicial – é colocada à disposição de quem quer que seja, **para solução de conflitos relativos a direitos patrimoniais**

acerca dos quais os litigantes possam dispor.^[6] Ou, ainda, para dirimir controvérsias ao admitir “jurisdição privada” **com total independência e eficácia.**^[7]

V. O DESCONTO DE REEQUILÍBRIO (FATOR D) EM CONSONÂNCIA COM A RESPECTIVA MODELAGEM CONTRATUAL

23. O Contrato de Concessão assinado pela Requerente é claro ao estabelecer a hipótese do Fator D como principal ferramenta para incentivar a fiel execução contratual, de modo a desestimular o inadimplemento relativo às obras pactuadas, bem como promover o equilíbrio da relação jurídica travada pelas Partes.

24. Esse equilíbrio deve nortear a estipulação do valor do pedágio, o qual deve ser razoável, seja para garantir a execução do Plano de Exploração da Rodovia (PER), mediante a cobrança de tarifas módicas, seja para garantir o justo lucro pela Concessionária.

25. Deve o alerta de que a concessionária se remunera pela exploração do próprio serviço concedido pela percepção de tarifas cobradas os usuários que têm natureza de preço público e são fixadas no contrato^[8].

26. Esse entendimento é seguido por inúmeros doutrinadores, entre eles, Celso Antônio Bandeira de Mello^[9], Marçal Justen Filho^[10] e Maria Sylvia Zanella Di Pietro^[11], ao averbarem que a remuneração da concessionária decorre da própria exploração do serviço, ainda que não proveniente diretamente de pagamento efetuado pelo usuário, é o traço que distingue a concessão comum do mero contrato administrativo de prestação de serviços, remunerado pela própria entidade contratante.

27. Inclusive, com a liberdade de cobrar valor mais baixo do que o máximo fixado, há espaço para que o particular ofereça condições econômicas mais atraentes ao aumento da demanda pelo seu serviço^[12], em respeito ao princípio da modicidade tarifária (arts. 6º, §1º e 11, todos da Lei 8.987/1995), que, de certa forma, é um corolário da generalidade, pois sua observância propicia o amplo acesso de todos que tenham necessidade do serviço.

28. Para Carlos Ari Sunfeld **a regulação estatal dos preços dos serviços estatais explorados por particulares** é conferida, nos termos do art. 175, parágrafo único, III da Constituição Federal, pela lei e seus regulamentos e **pode revestir diferentes modalidades, desde o simples acompanhamento da evolução dos preços (controle mínimo) até a própria fixação de seu valor (controle máximo)**, passando por distintos mecanismos de verificação de regularidade dos reajustes ou **de repressão de abusos**. Em seu grau máximo, **esse controle pode abarcar a imposição de redução compulsória de tarifas**^[13].

29. Isso quer dizer também que a precificação do serviço é feita considerando-se os riscos que poderão incidir sobre a prestação do objeto contratado^[14], que repercute na matriz de risco assumida pela Requerente. O conceito de “risco” está relacionado, de um lado, a possibilidade de suportar, dentro de uma determinada relação jurídica, efeitos indesejáveis, inesperados, e, de outro, de não experimentar acréscimos planejados^[15].

30. Com efeito, o impacto na redução ou incremento da tarifa **independe de culpa** da Requerente pelo atraso no início das obras pactuadas, uma vez que não constitui penalidade, mas apenas mecanismo objetivo de manutenção da equação financeira inicial. Confirmando tal interpretação, a Subcláusula 22.4 do Contrato dispõe:

“22.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

22.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.

22.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) **na hipótese de atraso ou inexecução dos serviços e obras, dos Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade** e Manutenção de Nível de Serviço, **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio**, nos termos da subcláusula 22.6, sendo que a hipótese de antecipação da entrega das Obras de Ampliação de Capacidade poderá ensejar o Acréscimo de Reequilíbrio, tudo conforme a metodologia de aplicação do Fator D”;

31. Nos termos da norma acima reproduzida, a concessão busca não só a segurança jurídica. Mais que isso. É prova de que a Administração Pública dedica *“mais tempo e zelo às atividades de planejamento concessório e, por conseguinte, à adaptação séria e aprofundada, em cada caso, das parcerias desejadas com o mercado à luz dos diferentes contextos que circundam cada infraestrutura concedida”*¹⁶¹.

32. Se assim não o fosse a Requerente renunciaria a assinatura do 1º Termo Aditivo, assinado em data pretérita a instauração do procedimento arbitral, de novos investimentos inseridos no Contrato de Concessão, onde nele consta:

“CLÁUSULA QUARTA

DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

4.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO será realizada de forma que seja nulo o Valor Presente Líquido do FLUXO DE CAIXA MARGINAL projetado em razão da inclusão das obras emergenciais e de conservação do TRECHO DNIT, **observados os termos de regulamentação específica e conforme previsto e autorizado pela subcláusula 22.5 do CONTRATO, restando descartada a alternativa de pagamento à CONCESSIONÁRIA pelo Poder Concedente**, na forma autorizada pela subcláusula 22.3.1 (ii) do CONTRATO.

(...)

CLÁUSULA QUINTA

DA ALTERAÇÃO DO CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS

5.1. O cronograma de investimentos da CONCESSIONÁRIA relativos às obras de ampliação e melhorias previstos no item 3.2.11 do PER, passará a vigorar, a partir da data de assinatura deste instrumento conforme quadro abaixo, **sem prejuízo da aplicação do Fator D/A, previsto na subcláusula 22.6 do CONTRATO.**”

33. Novamente, o Fator D mostra-se como instrumento de reconhecido equilíbrio contratual entre as Partes. Cabe asseverar, ainda, que a Requerente **ratificou os termos** das disposições originais:

“CLÁUSULA OITAVA

DA RATIFICAÇÃO

8.1 **Ficam inteiramente ratificadas, em todos os seus termos, cláusulas e condições, as disposições originais** que não tiverem sido ratificadas, alteradas ou modificadas pelo presente Termo, **que fica fazendo parte integrante e inseparável do CONTRATO.**

34. Logo, não se está aqui avocando a exceção à inarbitrabilidade, pois a evolução do instituto arbitral nas últimas décadas demonstra como, cada vez mais, matérias consideradas comumente como inarbitráveis tem cedido terreno à arbitrabilidade de forma paulatina e crescente, abrindo assim caminho a esta forma alternativa de solução de controvérsias em terrenos que antes lhe eram vedados. É o que ocorre, por exemplo, com a arbitragem administrativa ou de Direito Público e, mais concretamente, com a arbitrabilidade

daquelas controvérsias que tenham como causa matérias de ordem negocial em que intervém o Estado por meio de seus órgãos^[17].

35. Toda essa análise está dentro da **legitimidade** do ato de publicação do edital da concessão. Não obstante, a Lei nº 8.987/1995, em seu artigo 18, inciso VII^[18], exige que o edital disponha sobre direitos e deveres do Poder Concedente e da Concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço.

36. No caso de concessão de serviço público de rodovia já existente, é indiscutível que sempre se farão necessárias obras de conservação, de manutenção, **de ampliação**, etc. Estes encargos devem, em qualquer caso, estar devidamente discriminados no contrato^[19].

37. A própria sistemática da Lei nº 8.987/1995 já encarrega o Poder Concedente de monitorar a qualidade do serviço prestado ao pleno atendimento dos usuários e, na falta do cumprimento parcial ou total, detém o poder-dever de atribuir as imposições do Contrato, tal como ocorreu na aplicação do Fator D.

38. Sempre foi **ônus da Concessionária** promover os **investimentos necessários** para a prestação do serviço público. É o que está fixado no artigo 2º, inciso III, da Lei nº 8.987/1995^[20] — estabelece que a realização de obra pública necessária à prestação do serviço corre por conta e risco da Concessionária, que a explorará por prazo determinado. Cabe à tarifa recompor o capital investido pela Requerente e proporcionar lucro, de modo a remunerar a mobilização de recursos produtivos, se estes existirem.

39. Se assim não o fosse, todo o conceito de parceria público-privada (PPP) de esvaziaria. Segundo a doutrina especializada compete à Requerente *levantar recursos necessários aos investimentos, como a construção de infraestrutura exigida para a prestação dos serviços contratados, a ser remunerada conforme o desempenho do parceiro privado*:

Por definição, na parceria-público privada (PPP), **compete ao parceiro privado levantar recursos necessários aos investimentos iniciais do projeto, como a construção de infraestrutura exigida para a prestação dos serviços contratados** e as despesas pré-operacionais em geral. **Ao Estado, cabe pagar** pelos referidos serviços **conforme o desempenho do parceiro privado** ao longo da vigência do contrato de PPP, que no Brasil pode chegar a 35 anos (o mínimo possível é 5 anos)^[21]. (Grifado)

40. Não bastasse toda a explicação acima que por si fulmina as alegações iniciais, a sugestão da Requerente pela conversão do desconto de reequilíbrio para o Fator C (RDA 2 – Anexo 6 do Contrato de Concessão original) igualmente deixa de apresentar qualquer sentido, pois cada qual tem uma aplicação separada e específica. Sendo o Fator C apenas verificado na ampliação ou redução de tarifa:

1.3. **O FATOR C É APLICÁVEL** PARA FINS DE REEQUILÍBRIO DO CONTRATO, QUANDO **VERIFICADA A AMPLIAÇÃO OU REDUÇÃO DE RECEITAS OU A NÃO UTILIZAÇÃO DAS VERBAS DA CONCESSIONÁRIA** DECORRENTES DOS SEGUINTE EVENTOS (ROL EXEMPLIFICATIVO):

1.3.1. NÃO UTILIZAÇÃO DA TOTALIDADE DAS VERBAS ANUAIS DESTINADAS PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO, CONFORME PREVISTO NO CONTRATO;

1.3.2. NÃO UTILIZAÇÃO DA TOTALIDADE DAS VERBAS COM RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO – RDT, CONFORME PREVISTO NO CONTRATO;”

41. Em verdade, pode-se dizer que a Requerente goza de ampliada receita ao não promover os investimentos nas obras de duplicação da rodovia federal.

42. Quanto a necessária e ostensiva participação da Requerente na infraestrutura da rodovia federal não resta dúvida que as obrigações são razoáveis e transparentes, sem pairar qualquer lacuna que lhe favoreça, caso insista na distorção hermenêutica do contrato de concessão sob sua responsabilidade.

VI. CONTUMAZ INEXISTÊNCIA DE VÍCIOS OCULTOS NA CONCESSÃO

43. Outorgado o serviço cuja assunção da concessão se deu no ato da aposição de assinatura da ANTT (Poder Concedente) e da MGO (Contratada), passados mais de 5 (cinco) anos da vigência, a Requerente exige uma série de mitigações das obrigações sobre as quais ratificou, inclusive em 2017.

44. Ora, não é demais lembrar que o aditamento celebrou o reconhecimento do que compete a cada Parte, motivo que fundamenta a rejeição dos aludidos vícios ocultos propagados pela concessionária.

VII. OCORRÊNCIA CONCRETA DE LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ PELA REQUERENTE

45. A cooperação que incumbe à concessionária na esperada PPP não vem sendo respeitada, ao passo que para eximir-se de honrar o contrato administrativo busca subterfúgios de eloquência para justificar sua postura, sem que o bem maior dos usuários seja por ela levado em conta.

46. Deve-se, porém, rejeitar todos meios que impliquem na violação das regras entabuladas pelas Partes, em detrimento da sociedade e correspondentes usuários do trecho de entroncamento entre os Estados de Minas Gerais e Goiás.

VIII. CONSIDERAÇÕES FINAIS

47. Nessa lógica, *i)* as premissas contratuais encontram-se em ordem, sob o aspecto formal legal e jurídico para ensejar a aplicação do desconto de reequilíbrio (Fator D); *ii)* a causalidade que justifica o Fator D independe de culpa ou dolo do agente, pois não configura penalidade; *iii)* possibilidade de jogo do cronograma (existência de dois cronogramas, antes/depois do 1º Termo Aditivo); *iv)* acerto na sentença arbitral de emergência e autonomia do árbitro de emergência frente ao Judiciário; *v)* inviável aplicação proporcional do Fator D ou incidência do Fator C, à luz da literalidade do contrato; *vi)* inexistência de vícios ocultos; *vii)* ocorrência concreta de litigância de má-fé da Requerente.

48. Cabe ressaltar, ainda, que as alegações de limitação da matriz de risco da Requerente encontram-se bem destacadas no corpo desta tréplica, onde foi possível, novamente, o realce das obrigações que lhe competem e a tentativa (frustrada) de eximir-se de honrar os compromissos que assumiu, com as implicações normais do contrato de concessão – esse mesmo contrato a que a MGO se prestou ratificar os iguais termos em aditivo, assinado no dia 16.11.2017.

49. Sem novas dúvidas, e apenas por amor ao debate, o pedido de caução/indenização não segue a forma contratada de remuneração ou reequilíbrio econômico-financeiro, que só é possível mediante tarifa (preço público). No que diz respeito a despesas de arbitragem, incluindo a fixação de honorários e sucumbência, essas devem ser suportadas exclusivamente pela Requerente, conforme manifestação anterior da ANTT.

50. Assim, não é possível atender aos argumentos da Requerente, sob pena de, com o devido respeito, ser cogitada a incapacidade para o serviço público para o qual candidatou-se: um dos requisitos essenciais no edital com reflexos retroativos pelo enriquecimento sem causa de tarifa, visto que tais inadequações se tornariam até mesmo economicamente vantajoso para a concessionária; cujo reembolso ao Erário seria medida adequada (imediata), diante da quebra de confiança entre as Partes. Isso sem debruçar a forte repercussão de grave lesão aos usuários que sofrerão os percalços da retomada desta concessão.

IX. CONCLUSÃO E PEDIDOS

51. Diante do exposto, constata-se a verdadeira intenção da Requerente: o temerário ajuizamento de um procedimento arbitral, na tentativa de responsabilizar a ANTT pela sua motivação unilateral sem honrar suas obrigações e dar interpretação equivocada dos limites contratuais avençados desde 05.12.2013, ratificados no 1º Termo Aditivo, de 16.11.2017.

52. Sendo assim, diante da ausência de plausibilidade dos argumentos, bem como da respectiva falta de comprovação das alegações, não resta alternativa senão o julgamento de improcedência do presente procedimento arbitral.

Termos em que, pede deferimento.

Brasília, 07 de janeiro de 2019.

DOCUMENTOS ANEXOS:

RDA 1 – 1º Termo Aditivo Contratual assinado pelas Partes;

RDA 2 – Anexo 6 do Contrato de Concessão original.

(assinado eletronicamente)

Artur Watt Neto

Procurador Federal

Subprocurador-Geral de Exploração e Produção - PF/ANP

e-mail: artur.watt@agu.gov.br

(assinado eletronicamente)

Emanoel Gonçalves de Carvalho

Procurador Federal

Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT

e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br

contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. [^] *Cláusula 2.1. O objeto do Contrato é a Concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER.*
2. [^] *FILHO, José Carvalho dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 23. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009, p. 257.*
3. [^] *DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito Administrativo. 26. ed. São Paulo: Atlas, 2012, p. 340.*
4. [^] *MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. 32. ed. São Paulo: Malheiros, 2015, p. 725-726.*
5. [^] *OLIVEIRA, Beatriz Lancia Noronha. A arbitragem nos contratos de parceria público-privada. Mestrado (Dissertação). Faculdade de Direito. Universidade de São Paulo: São Paulo, 2012, p. 59.*
6. [^] *CARMONA, Carlos Alberto. Arbitragem e processo. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2004, p. 51.*
7. [^] *CAHALI, Francisco José. Curso de Arbitragem. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2011, p. 79.*
8. [^] *Cf. arts. 9º e 23, IV, da Lei nº 8.997/1995.*
9. [^] *MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de direito administrativo. 28. ed. São Paulo: Malheiros, 2011, p. 702.*

10. [^] FILHO, Marçal Justen. *Teoria geral das concessões do serviço público*. São Paulo: Dialética, 2003, p. 103.
11. [^] DI PIETRO, Maria Sylvia Zannella. *Parcerias na administração pública: concessão, permissão, franquia, terceirização, parceria público-privada e outras formas*. São Paulo: Atlas, 2011, p. 108.
12. [^] CÂMARA, Jacintho Silveira Dias de Arruda. *O regime tarifário como instrumento de Políticas Públicas*. Revista de Direito Público da Economia – RDPE, Belo Horizonte, ano 3, n. 12, out./dez., 2005.
13. [^] SUNDFELD, Carlos Ari (coord.). *Direito administrativo econômico*. São Paulo: Malheiros, 2000, p. 321-322.
14. [^] ABECASSIS, Fernando. *Análise econômica*. Lisboa. Serviços de Educação e Bolsas: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001. p. 179.
15. [^] Segundo Ribeiro e Prado (2007, p. 117): “A distribuição de riscos é a principal função de qualquer contrato. trata-se de antecipar e atribuir a cada uma das partes a obrigação de assumir as consequências de ocorrências futuras. Ao fazê-lo, o contrato gera incentivo para as partes adotarem, por um lado, providências para evitar ocorrências que lhes sejam gravosas (os riscos negativos) ou, pelo menos, as suas consequências – por exemplo, contratando seguros; e, por outro, estimula-as a agirem com o objetivo de realizar as situações que lhe sejam benéficas – por exemplo, no caso da parte prestadora de um serviço, a melhoria da qualidade do serviço, para aumento da demanda, e, portanto, das suas receitas operacionais”. In: RIBEIRO, Maurício Portugal; PRADO, Lucas Navarro. *Comentários à lei de PPP – Parceria público privada: fundamentos econômico-jurídicos*. São Paulo: Malheiros.
16. [^] GASIOLA, Gustavo Gil; MARRARA, thiago. *Concessão de rodovia: análise crítica da prática contratual brasileira*. Belo Horizonte: Revista de Direito Público da Economia – RDPE, ano 13, n. 52, , out./dez. 2015, p. 147-172.
17. [^] Na tradução livre de: “La evolución del instituto arbitral em las últimas décadas demuestra como, cada vez más, materias consideradas comúnmente como inarbitrables han ido cedendo terreno a la arbitrabilidad em forma paulatina y creciente, abriéndose así camino a esta forma alternativa de solución de controversias en terrenos que comúnmente le estaban vedados. Es lo que ocurre, por ejemplo, com el arbitraje administrativo o de Derecho público y, más concretamente, a la arbitrabilidad de aquellas controversias que traen causa em materias del orden negocial em que interviene el Estado a través de sus órganos.” In: LEHUEDÉ, Eduardo Jequier. *La arbitrabilidad de la controversia contencioso-administrativa em el ámbito de las relaciones contractuales del Estado*, Santiago: Revista chilena de derecho, vol. 40, 2013, p. 113. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372013000100007>. Acesso em: 27 dez. 2018.
18. [^] Art. 18. **O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente: (...) VII - os direitos e obrigações do poder concedente e da concessionária em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;** (Grifado)
19. [^] FURTADO, Lucas Rocha. *Curso de direito administrativo*. Belo Horizonte: Fórum, 2007, p. 558.
20. [^] Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei, considera-se: (...) III - **concessão de serviço público precedida da execução de obra pública: a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação ou melhoramento de quaisquer obras de interesse público, delegada pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para a sua realização, por sua conta e risco, de forma que o investimento da concessionária seja remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra por prazo determinado;** (Grifado)
21. [^] ALVARENGA, José Eduardo. *Parceria público-privadas: breves comentários*. Salvador: Revista Eletrônica de Direito Administrativo Econômico, n. 2, mai/jul. 2005, p. 8.

Documento assinado eletronicamente por ARTUR WATT NETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 209782903 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): ARTUR WATT NETO. Data e Hora: 07-01-2019 18:00. Número de Série: 13898499. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 209782903 no endereço eletrônico <http://sapiens.agu.gov.br>. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 07-01-2019 17:56. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

RDA 1 – 1º Termo Aditivo Contratual assinado pelas Partes

CONTRATO REFERENTE AO EDITAL Nº 001/2013


TERMO ADITIVO Nº 001/2017

**1º TERMO ADITIVO AO CONTRATO
RELATIVO AO EDITAL Nº 001/2013 QUE
ENTRE SI CELEBRAM A AGÊNCIA
NACIONAL DE TRANSPORTES
TERRESTRES - ANTT E A
CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS MINAS
GERAIS GOIÁS S.A.**

A **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**, autarquia federal inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede no Setor de Clube Esportivos Sul- SCES, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, CEP 70.200-003, na cidade de Brasília-DF, neste ato representada pelo seu Diretor Geral, Sr. **JORGE LUIZ MACEDO BASTOS**, portador da Carteira de Identidade nº 028.586.70-9 IFP/RJ e inscrito no CNPJ sob o n.º 408.486.207-04, doravante denominada **ANTT**, e a **CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS MINAS GERAIS GOIÁS S.A**, sociedade por ações com sede na Rua José Rodrigues Queiroz Filho, nº 1.529, Bairro Santa Mônica, na cidade de Uberlândia, Estado de Minas Gerais, CEP: 38.408-252, inscrita no CNPJ sob o nº 19.208.022/0001-70, neste ato representada por seu Diretor Presidente, Sr. **PAULO NUNES LOPES**, brasileiro, casado, economista, portador da Carteira de Identidade n.º 920.021.435-95 SSP/CE e inscrito no CPF/MF sob o nº 337.971.615-49, e pelo seu Diretor Administrativo-Financeiro, Sr. **PAULO VINICIUS MACHADO GOMES**, brasileiro, casado, contador, portador da Carteira de Identidade nº 30.310.090-4 SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 247.261.808-51, doravante denominada **CONCESSIONÁRIA**, com fundamento legal no §4º do art. 9º da Lei nº 8.987/95 e no art. 60 da Lei nº 8.666/93, resolvem celebrar o presente Termo Aditivo, doravante denominado **TERMO ADITIVO**, segundo as cláusulas e condições seguintes.

**CLÁUSULA PRIMEIRA
DO OBJETO**

1.1 O presente TERMO ADITIVO tem por objeto o cumprimento das decisões judiciais proferidas em 03 de maio de 2017, e em 29 de junho de 2017, relativas



The block contains a large, stylized handwritten signature in black ink. Below the signature are two circular official stamps. The stamp on the left is from ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) and is signed by the Director General (DG). The stamp on the right is from the Procuradoria-Geral (General Prosecutor's Office) of ANTT.

à Ação Civil Pública nº 0015854-47.2016.4.01.3803 - 1ª Vara Federal do Tribunal Regional Federal da Primeira Região - Subseção Judiciária de Uberlândia.

CLÁUSULA SEGUNDA
DA INCLUSÃO DE NOVOS INVESTIMENTOS

2.1 O presente Termo Aditivo visa introduzir no Contrato de Concessão do Edital nº 001/2013, doravante denominado CONTRATO, novos investimentos relativos à assunção dos trechos localizados nos segmentos rodoviários com obras sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT (trecho DNIT), relacionados no 2º Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens celebrado entre o DNIT, a ANTT, e a CONCESSIONÁRIA em 15/05/2017, doravante denominado TRECHO DNIT, todos da Rodovia Federal BR-050, a saber:

UBERLÂNDIA

Segmento rodoviário do Km 0+000 (divisa Minas/Goiás) até o Km 65+700 (intersecção da BR 050 com o contorno de Uberlândia), incluindo as seguintes obras:

- a) Km 0+000 até km 35+400 – TT 569/2010;
- b) Km 35+400 até km 47+000 – TT 570/2010;
- c) Km 47+000 até km 65+700 – TT 571/2010.

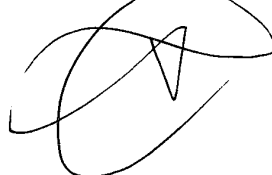
UBERABA

Segmento rodoviário do Km 174+000 ao Km 180+000 (eixo principal), com exceção dos segmentos relativos às obras descritas na cláusula 2.3.3.

2.1.1 Em razão da introdução dos novos investimentos relativos à assunção dos trechos mencionados haverá a consequente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, por meio de FLUXO DE CAIXA MARGINAL, conforme Cláusula Quarta deste instrumento.

2.2 O presente TERMO ADITIVO tem por objetivo ainda alterar o cronograma de investimentos da CONCESSIONÁRIA relativo às obras de ampliação de capacidade previstos no item 3.2.1.1, e das obras de melhorias previstas no item 3.2.1.2 do Programa de Exploração da Rodovia (PER), Anexo 2 do CONTRATO, conforme Cláusula Quinta deste instrumento.

2.3 As obras emergenciais e de recuperação a serem realizadas no TRECHO DNIT deverão atender ao Cronograma estabelecido no ANEXO I e aos Parâmetros de Desempenho elencados no ANEXO II deste TERMO ADITIVO, ao final do prazo de 5 (cinco) anos, conforme estipulado na cláusula 3.1 deste TERMO ADITIVO.



2.3.1 Após o decurso de prazo indicado e atendidas as condições estabelecidas na subcláusula 2.3, a CONCESSIONÁRIA será responsável pela manutenção dos Parâmetros de Desempenho, nos termos estabelecidos no Anexo III deste Instrumento.

2.3.2 A realização das obras e serviços no TRECHO DNIT não ensejará a assunção de outras responsabilidades pela CONCESSIONÁRIA, que não as expressamente indicadas neste TERMO ADITIVO e no 2º Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens.

2.3.3 Conforme consta no 2º Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, não foi transferido à CONCESSIONÁRIA o segmento relativo às obras:

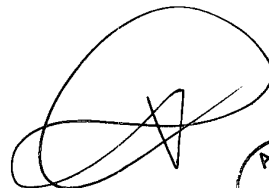
UBERABA

- a) Obras de execução de travessia urbana localizada entre os Km 178+350 e Km 179+500 que serão transferidas à Concessionária após sua conclusão, nos termos da cláusula 10.5 do Contrato de Concessão.
- b) Vias marginais existentes localizadas entre os Km 174+000 e o Km 180+000, de responsabilidade da Prefeitura Municipal de Uberaba, por não fazerem parte do Sistema Rodoviário Concedido.

2.4 A inclusão das obras emergenciais e dos serviços de recuperação no TRECHO DNIT pelo prazo de 05 (cinco) anos foi autorizada por meio da Resolução ANTT nº 5.381, de 14/07/2017, que aprovou a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, e suas premissas estão elencadas no âmbito do Processo Administrativo n.º 50500.228043/2017-41.

CLÁUSULA TERCEIRA DO PRAZO

3.1. Conforme estabelecido na Resolução ANTT nº 5.381, de 14/07/2017, após a efetiva transferência do TRECHO DNIT à MGO, que se deu por meio do 2º Aditivo ao Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, o prazo de realização das obras emergenciais e das demais obras de recuperação do pavimento do TRECHO DNIT será de 05 (cinco) anos, sendo que as obras emergenciais serão concluídas até 30/06/2018, e as demais serão realizadas nos 04 (quatro) anos seguintes



CLÁUSULA QUARTA

DA RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO

- 4.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO será realizada de forma que seja nulo o Valor Presente Líquido do FLUXO DE CAIXA MARGINAL projetado em razão da inclusão das obras emergenciais e de conservação do TRECHO DNIT, observados os termos de regulamentação específica e conforme previsto e autorizado pela subcláusula 22.5 do CONTRATO, restando descartada a alternativa de pagamento à CONCESSIONÁRIA pelo Poder Concedente, na forma autorizada pela subcláusula 22.3.1 (ii) do CONTRATO.
- 4.2. Os novos investimentos no TRECHO DNIT foram considerados no valor global de R\$ 150.534.103,10, à data-base de maio de 2012, conforme cronograma detalhado no ANEXO I deste TERMO ADITIVO.
- 4.3. Os valores descritos na cláusula 4.2, poderão ser revisados pela ANTT, por ocasião da aprovação dos projetos relativos às obras e serviços nos TRECHO DNIT.

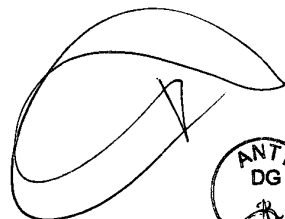

CLÁUSULA QUINTA

DA ALTERAÇÃO DO CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS

- 5.1. O cronograma de investimentos da CONCESSIONÁRIA relativos às obras de ampliação e melhorias previstos no item 3.2.11 do PER, passará a vigorar, a partir da data de assinatura deste instrumento conforme quadro abaixo, sem prejuízo da aplicação do Fator D/A, previsto na subcláusula 22.6 do CONTRATO:

Ano	Início	Término	Extensão (km)	% a ser duplicado
1	01/07/2015	30/06/2016	35,0	16%
2	01/07/2016	30/06/2017	52,4	24%
3	01/07/2017	30/06/2018	30,8	14%
4	01/07/2018	30/06/2019	56,8	26%
5	01/07/2019	30/06/2020	43,5	20%
Total para implantação			218,5	100%
Trecho duplicado			218,1	
Extensão do lote			436,6	

- 5.2. Os parâmetros de desempenho relativos à frente de recuperação e Manutenção previstos no item 3.1 do PER passará a vigorar, a partir da data de assinatura deste instrumento conforme cronograma detalhado do ANEXO III deste TERMO ADITIVO.

CLÁUSULA SEXTA
DOS PRAZOS PARA APURAÇÃO DE INDICADORES

6.1. Ficam alterados os prazos previstos no CONTRATO e no PER, como se segue:

6.1.1. O item 1.4 do Anexo 7 do CONTRATO passa a vigorar com a seguinte redação:

1.4. A aferição do Indicador de Disponibilidade da rodovia terá início a partir da primeira revisão ordinária da tarifa após o início do 6º (sexto) ano da Data da Assunção, com aplicação na revisão ordinária após o início do 7º (sétimo) ano da Data da Assunção, com exceção do TRECHO DNIT recém-concessionado, e dos 43,5 quilômetros postergados para o ano 05 do cronograma previsto na cláusula 5ª deste aditivo.

CLÁUSULA SÉTIMA
DA VIGÊNCIA E PUBLICAÇÃO

7.1. O presente TERMO ADITIVO entra em vigor na data de sua assinatura.

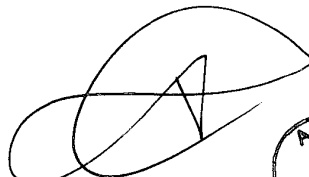


7.1.1. A publicação do presente Termo Aditivo no DOU, dar-se-á por extrato, e correrá às expensas desta ANTT, nos termos do parágrafo único do art. 61 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

CLÁUSULA OITAVA
DA RATIFICAÇÃO

8.1. Ficam inteiramente ratificadas, em todos os seus termos, cláusulas e condições, as disposições originais que não tiverem sido ratificadas, alteradas ou modificadas pelo presente Termo, que fica fazendo parte integrante e inseparável do CONTRATO.

CLÁUSULA NONA
DO FORO

9.1. Fica eleito o foro da Seção Judiciária da Justiça Federal de Brasília/DF para dirimir qualquer questão oriunda deste TERMO ADITIVO.

CLÁUSULA DÉCIMA
ANEXOS

10.1. Integram este TERMO ADITIVO os seguintes anexos:

ANEXO I – CRONOGRAMA DE INVESTIMENTOS – TRECHO DNIT

ANEXO II – PARÂMETROS DE DESEMPENHO TRECHO DNIT

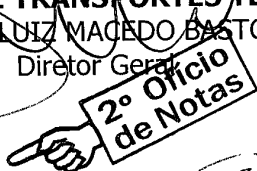
ANEXO III – PARÂMETROS DE DESEMPENHO - DEMAIS TRECHOS DA RODOVIA

E por estarem acordadas, as PARTES firmam o TERMO ADITIVO em 04 (quatro) vias de igual teor e forma, na presença das testemunhas, abaixo identificadas.

Brasília, 16 de novembro de 2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT)

JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
Diretor Geral



CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS MINAS GERAIS GOIÁS S.A

PAULO NUNES LOPES
Diretor Presidente

PAULO VINICIUS MACHADO GOMES
Diretor Administrativo-Financeiro

TESTEMUNHAS:

Vinicius Magnus A. T. de A. Lima
Nome: VINICIUS MAGNUS A. T. DE A. LIMA
RG: 2.179.017 (DF)

TESTEMUNHAS:

Nome:
RG:

Elma Bano
1053399 SSP/DF

CARTÓRIO DO SEGUNDO OFÍCIO DE NOTAS
Rua Coronel A. Alves Pereira, 950 - Centro, Uberlândia/MG
Reconheço como SEMELHANÇA a firma de:
PAULO NUNES LOPES, PAULO VINICIUS MACHADO GOMES
Uberlândia, 16/11/2017
Em teste _____ da verdade

Paulo Henrique Vieira
Emol: R\$9,06 VFS: R\$2,78 FCF: _____



ANEXO I

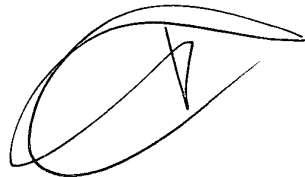
CRONONOGRAMA DE INVESTIMENTOS

TRECHO DNIT

CRONONOGRAMA DE EXECUÇÃO

ITEM	IRIT	DISCRIMINAÇÃO	%	Ano 4 2017	Ano 5 2018	Ano 6 2019	Ano 7 2020	Ano 8 2021
1	1.35366	REUPERAÇÃO DE TERRAPLENO Km 29+400 Norte	100%	R\$ 25.061.503,26				
2	Emergencial	REUPERAÇÃO DE TERRAPLENO Km 30+000 S/L	100%	R\$ 462.908,59				
3	1 ano	REUPERAÇÃO DE CONTENÇÃO NO Km 39 - Perímetro Urbano de Araguaçu	100%	R\$ 2.912.468,88				
4		REUPERAÇÃO DE TERRAPLENO Km 59+600	100%	R\$ 75.242,61				
5		REUPERAÇÃO DE PAVIMENTO	100%	R\$ 8.403.537,91				
6	26 anos	CUSTO TOTAL DAS OBRAS EMERGENCIAIS						
		ASSUNÇÃO TRECHO DO DNIT						
		TOTAL GERAL DA OBRA	141.662.461,63	R\$ 36.915.692,31	R\$ 26.194.199,83	R\$ 26.194.199,83	R\$ 26.194.199,83	R\$ 26.194.199,83
		CUSTO ADMINISTRATIVO	6,24%	R\$ 2.303.539,20	R\$ 1.634.518,07	R\$ 1.634.518,07	R\$ 1.634.518,07	R\$ 1.634.518,07
		VALOR TOTAL A SER REQUERIDO	R\$ 150.634.103,10	R\$ 39.219.231,51	R\$ 27.828.717,90	R\$ 27.828.717,90	R\$ 27.828.717,90	R\$ 27.828.717,90

* Data-base de maio de 2012





ANEXO II. PARÂMETROS DE DESEMPENHO - TRECHO DNIT

A execução dos serviços de recuperação no TRECHO DNIT limita-se ao atendimento estrito, aos parâmetros indicados ao final do 24º (vigésimo quarto) mês do início dos serviços de recuperação, contados na forma da cláusula 3.1 deste TERMO ADITIVO, dos seguintes Parâmetros de Desempenho.

ANEXO II – 3.1.1.1 - PAVIMENTO - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT

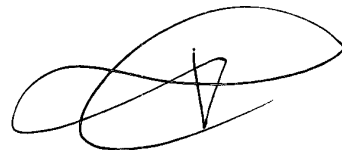
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE							
	TRABALHOS INICIAIS 9 meses	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO		
		24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	357 meses	360 meses	
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m ²	-	X						
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	-	15 mm		7 mm				
Percentagem de área trincada (TR) máxima:	-	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	15% da área total	0% (Ausência de área trincada)		
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos com superelevação inferior a 6% (tolerância máxima):	5 cm			Ausência Total				

Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos com superelevação igual ou superior a 6%	Ausência Total						
Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	X						
Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km (sendo que o restante não poderá exceder 4,0 m/km), ou QI ≤ 35 contagens/km, em, no mínimo:	0%	35% da Rodovia	60% da Rodovia	80% da Rodovia	100% da Rodovia		
Ausência de defeitos de alinhamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade	X						
ICP - Ausência de amostras inferiores a:	40	55 em 40% das amostras	55 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras	70 em 100% das amostras		
Ausência de juntas e trincas sem selagem, depressões, abaulamentos panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	X						
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT	-	-	-	-	X		




Deflexão característica (Dc) máxima de 50×10^{-2} mm	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
Índice de Gravidade Global: IGG ≤ 30	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
Ausência de área afetada por trincas interligadas de classe 3	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
Altura de areia (HS), compreendida no intervalo: 0,6 mm < HS < 1,2 mm (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo)	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
Valor da resistência à derrapagem: VRD > 47	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1 km e 4 reparos a cada 100 m	-	-	-	-	-	-	-	-	X		
IRI < 2,5 m/km em pelo menos 80% da extensão da Rodovia e IRI < 3,0 m/km no restante.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
Os segmentos homogêneos devem atender simultaneamente condições de tráfego, estrutura do pavimento e respostas de natureza estrutural e funcional, com extensões de até 10 km justificadas pelo método das diferenças acumuladas da AASHTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X



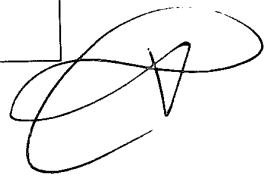

ANEXO II – 3.1.2 – SINALIZAÇÃO e ELEMENTOS de PROTEÇÃO e SEGURANÇA - PARÂMETROS DE DESEMPENHO - TRECHO DNIT

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE		
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO
	9 meses	24 meses	36 meses
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X		60 meses
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN.	X		
Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorefletância menor que:	100 mcd/lx/m ² em 100% da Rodovia	130 mcd/lx/m ² em, no mínimo, 50% da Rodovia.	130 mcd/lx/m ² em 100% da Rodovia.
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	X		
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:	80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, I-B e IV		85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia
Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança	X		
Valores mínimos de retrorefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES			

	20% do total de placas previstas	60% do total de placas previstas	100% do total de placas previstas
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/indicativas por quilômetro			
Instalação das placas antecedendo os postos da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT	X		

ANEXO II – 3.1.3 – OBRAS de ARTE ESPECIAIS - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT

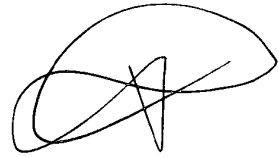
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO
	9 meses	24 meses
Guarda-corpos, guarda-todas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	X	
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos e obstruídos	X	
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	X	
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	X	



Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil		X	
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres		X	
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da Rodovia e trem-tipo TB-45			X

ANEXO II – 3.1.4 – SISTEMA de DRENAGEM e OBRAS de ARTE CORRENTES (OACs) - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT


PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	9 meses	TRABALHOS INICIAIS 24 meses
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial		X
Ausência total de seções com empocamento de água sobre as faixas de rolamento	X	
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído		X
Ausência total de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a Rodovia	X	




ANEXO II – 3.1.5 – TERRAPLENOS e ESTUTURAS de CONTENÇÃO - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT

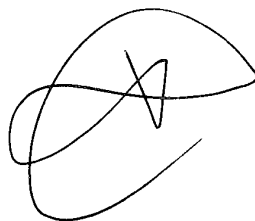
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS	
	60 meses*	
Ausência total de terraplenos ou obras de contenção com problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a segurança dos usuários	X	
Funcionamento pleno de todos os elementos de drenagem dos terraplenos e das obras de contenção, limpos e desobstruídos	X	
Ausência total de material resultante de deslizamento ou erosões a menos de quatro metros das faixas de rolamento	X	

* Este prazo foi definido em concordância com o cronograma de investimentos (Anexo I) relativo ao Trecho do DNIT. Conforme item 6 deste cronograma, os investimentos para recuperação dos taludes não emergenciais serão realizados ao longo dos anos 5, 6, 7 e 8, correspondentes, portanto, aos 60 meses indicados.




ANEXO II – 3.1.6 – CANTEIRO CENTRAL e FAIXA de DOMINIO - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT

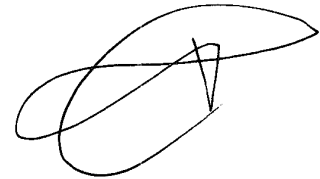
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE				
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO		
	12 meses	24 meses	60 meses	120 meses	180 meses
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm no Canteiro Central	X				
Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	X				



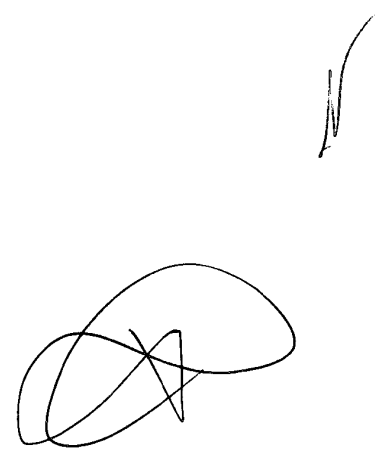

Ausência total de vegetação rasteira nas edificações e áreas operacionais e de suporte com comprimento superior a 10 cm, numa largura mínima de 10 m em relação aos seus entornos	X			
Todas as cercas da Rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	X			
Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes		50%	70%	100%
Desocupações autorizadas pela ANTT realizadas		50%	70%	100%

ANEXO II – 3.1.8 – SISTEMAS ELETRICOS e de ILUMINAÇÃO - PARÂMETROS DE DESEMPENHO- TRECHO DNIT

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS 6 meses	RECUPERAÇÃO 60 meses
Sistemas elétricos e de iluminação existentes na Rodovia totalmente recuperados ou substituídos	X	
Sistemas Elétricos e de Iluminação com suas funcionalidades preservadas, de modo a prestar serviço adequado aos usuários		X




.

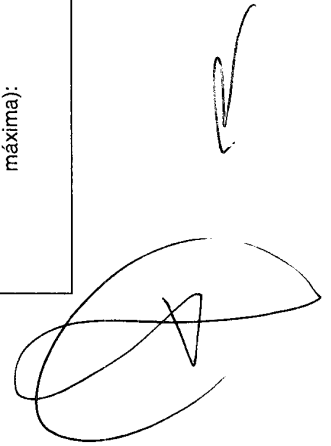


ANEXO III - PARÂMETROS DE DESEMPENHO - DEMAIS TRECHOS DA RODOVIA

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela manutenção dos Parâmetros de Desempenho nos demais trechos da rodovia, nos termos estabelecidos no Anexo III deste Instrumento.

ANEXO III - 3.1.1 – PAVIMENTO - PARÂMETROS DE DESEMPENHO

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE												
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO								MANUTENÇÃO		
	9 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	72 meses	357 meses	360 meses					
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m ²	X	-											
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	15 mm	-				7 mm em 90% da rodovia 15 mm em 10% da rodovia	7 mm						
Porcentagem de área trincada (TR) máxima:	20% da área total	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	20% em 10% da rodovia 15% em 90% da rodovia	20% em 10% da rodovia 15% em 90% da rodovia	15% da área total			0% (Ausência de área trincada)			
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos com superelevação inferior a 6% (tolerância máxima):	5 cm	-				Ausência total em 90% nos trechos com superelevação inferior a 6% 5 cm em 10% nos trechos com superelevação inferior a 6%	Ausência Total						



Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos com superelevação igual ou superior a 6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km (sendo que o restante não poderá exceder 4,0 m/km), ou QI ≤ 35 contagens/km, em, no mínimo:	0%	35% da Rodovia	60% da Rodovia	80% da Rodovia	90% da Rodovia	100% da Rodovia			
Ausência de defeitos de alinhamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto	X	-	-	-	-	-	-	-	-
ICP - Ausência de amostras inferiores a:	40	55 em 40% das amostras	55 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras	70 em 90% das amostras	70 em 100% das amostras			
Ausência de juntas e trincas sem selagem, depressões, abaulamentos painéis ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	X	-	-	-	-	-	-	-	-
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT	-	-	-	-	90% da rodovia	100% da rodovia			

ANEXO III - 3.1.1.2 – SINALIZAÇÃO e ELEMENTOS de PROTEÇÃO e SEGURANÇA

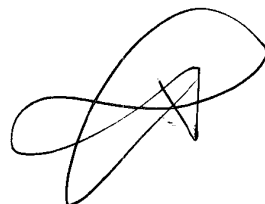
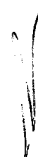
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE					
	TRABALHOS INICIAIS			RECUPERAÇÃO		
	9 meses	12 meses	36 meses	60 meses	72 meses	
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X					
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN.	X					
Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que:	100 mcd/lx/m ² em 100% da Rodovia		130 mcd/lx/m ² em, no mínimo, 50% da Rodovia.	130 mcd/lx/m ² em 90% da Rodovia.	130 mcd/lx/m ² em 100% da Rodovia.	
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	X					
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:	80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, I-B e IV		85% do valor inicial para as películas das placas para 50% das placas da Rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 90% das placas da Rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia	
Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança	X					




Valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES		X			
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m ² de placas educativas/indicativas por quilômetro		20% do total de placas previstas	60% do total de placas previstas	90% do total de placas previstas	100% do total de placas previstas
Instalação das placas antecedendo os postos da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT		X			

ANEXO III - 3.1.3 – OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

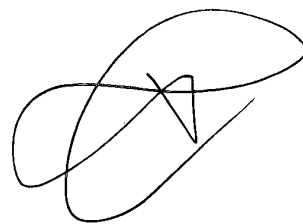
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO	
	6 meses	9 meses	84 meses	96 meses
Guarda-corpos, guarda-rodas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	X			
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos e obstruídos	X			
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	X			

Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	X			
Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil		X		
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres		X		
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da Rodovia e trem-tipo TB-45			X	OAEs em trecho de atendimento a meta do ano 5

ANEXO III - 3.1.6 – CANTEIRO CENTRAL e FAIXA DE DOMÍNIO

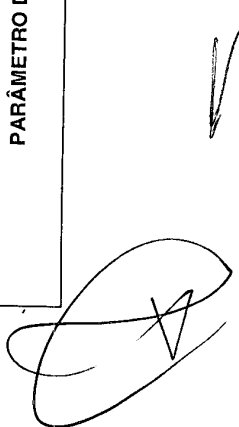
PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE					
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO			
	6 meses	12 meses	60 meses	72 meses	120 meses	180 meses
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m	X					
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4 m	X					




Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm no Canteiro Central	X						
Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	X						
Ausência total de vegetação rasteira nas edificações e áreas operacionais e de suporte com comprimento superior a 10 cm, numa largura mínima de 10 m em relação aos seus entornos	X						
Todas as cercas da Rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	X						
Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes					50%	70%	100%
Desocupações autorizadas pela ANTT realizadas					50%	70%	100%

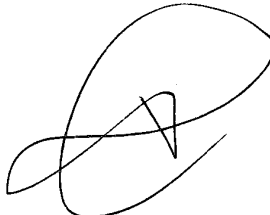

ANEXO III- 3.1.8 – SISTEMAS ELÉTRICOS e de ILUMINAÇÃO

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO
	6 meses	72 meses



• • •

Sistemas elétricos e de iluminação existentes na Rodovia totalmente recuperados ou substituídos	X		
Sistemas Elétricos e de Iluminação com suas funcionalidades preservadas, de modo a prestar serviço adequado aos usuários			X

RDA 2 – Anexo 6 do Contrato de Concessão original

Anexo 6 – Fator C

1. Introdução

- 1.1 O presente **Anexo** tem por objetivo especificar a metodologia de aferição, cálculo e reequilíbrio decorrentes de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas devidas pela **Concessionária**, pela prestação dos serviços públicos objeto da **Concessão**.
- 1.1.1 A metodologia de aferição, cálculo e reequilíbrio prevista no presente Anexo não se aplica em caso de eventos que geram impacto na verba de desapropriação prevista na cláusula 9.1.2 do **Contrato** e na verba para ressarcimento de estudos ambientais prevista na cláusula 7.1. do **Contrato**.
- 1.2 Os eventos de reequilíbrio que geram impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária**, nos termos do item 1.1 acima, serão apurados na forma do presente Anexo, extraindo-se a partir de seu cálculo o **Fator C** incidente sobre o valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, na forma prevista no **Contrato de Concessão**.
- 1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):
 - 1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;
 - 1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT**, conforme previsto no **Contrato**;
 - 1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;
 - 1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;
 - 1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;
 - 1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;
 - 1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do **Fator Q**, no montante a ser informado pela **ANTT**;
 - 1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária.
 - 1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**.
- 1.4 Todos os eventos do item 1.3 relativos a parcelas ou percentuais de tarifas serão convertidos em montantes a serem creditados ou debitados do saldo da Conta C,

conforme previsto no item 2.1, com base no tráfego e nas receitas auferidas durante o ano correspondente, tal como se daria caso os eventos efetivamente se realizassem.

1.5 A aferição do **Fator C** será feita anualmente e terá início a partir do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**, com sua primeira aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 1 (um) ano contado do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio**.

1.5.1 A primeira aplicação do **Fator C** levará em conta todos os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária** desde a **Data de Assunção da Concessão**.

2. Metodologia de cálculo do Fator C.

2.1 O **Fator C** será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$c_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + (Cd_t - c_t \times VTPEq_t) \times (1 + r_t)}{\widetilde{VTPEq_{t+1}}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do **Fator C**

c_t : **Fator C** incidente sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano t

c_{t+1} : **Fator C** incidente sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte a t

$VTPEq_t$: **Volume Total Pedagiado equivalente** da **Rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6, efetivamente verificado no ano t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 de cada categoria,

$\widetilde{VTPEq_{t+1}}$: Projeção do **Volume Total Pedagiado equivalente**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 de cada categoria,

r_t : Taxa de Juros nominal equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo no ano t

$$Taxa\ de\ Juros = [(1 + i) \times (1 + f)] - 1$$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C, ou seja, o r_t .

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio – IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

f: Taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.

Cd_{t+1} : Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a **t**, conforme o item 2.3.

Cd_t : Montante da Conta C determinado pela **ANTT** efetivamente aplicado para o cálculo de c_t .

O saldo da Conta C será calculado através das seguintes fórmulas:

$$C'_t = \sum_{i=1}^n F_{i_t} + FC_t$$
$$FC_t = C_{t-1} \times (1 + r_t)$$
$$C_t = C'_t - Cd_{t+1}$$

Onde:

C'_t : Saldo provisório da Conta C ao final do ano **t**

F_{i_t} : Evento conforme previsto no item 1.3 do ano **t**, exceto o previsto no item 1.3.9

FC_t : Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio previsto no item 1.3.9, com o tratamento previsto no item 2.3.1.

C_t : Saldo final da Conta C ao final do ano **t**

2.2 A aferição dos parâmetros previstos no item 2.1 tomará por base os seguintes critérios:

2.2.1 Para o parâmetro de eventos de reequilíbrio:

a) Os eventos de reequilíbrio serão apurados pelo cálculo da diferença entre o valor previsto originalmente de acordo com o **Contrato** e o valor efetivamente verificado de acordo com a ampliação ou redução decorrente do evento de reequilíbrio.

2.2.2 Para o parâmetro de Projeção do Tráfego:

a) A Projeção de Tráfego para a primeira aplicação do **Fator C**, em $t+1$, conforme previsto no item 1.5, será o **Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 do **Contrato**, no ano **t**, acrescido de 5% (cinco por cento), de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widetilde{VTPeq}_{t+1} = 1,05 \times VTPeq_t$$

b) A Projeção de Tráfego para a segunda aplicação do **Fator C**, em t+1, será o **Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 do **Contrato**, no ano t, acrescido da taxa de crescimento do **Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia** nos últimos dois anos, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widetilde{VTPeq}_{t+1} = VTPeq_t \times \left(\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-1}} \right)$$

c) A Projeção de Tráfego para a terceira e demais aplicações do **Fator C** será o **Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 18.2.6 do **Contrato**, no ano t, acrescido da taxa de crescimento média do **Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia** dos últimos 3 (três) anos, de acordo com a seguinte fórmula:

$$\widetilde{VTPeq}_{t+1} = VTPeq_t \times \sqrt{\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-2}}}$$

2.3 A **ANTT** determinará o montante da Conta C a ser utilizado no cálculo do **Fator C** que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

2.3.1 Os eventos previstos nas subcláusulas 1.3.1 a 1.3.5 deverão obrigatoriamente incidir sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** do ano seguinte.

2.3.2 O saldo remanescente será acrescido da taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal definida abaixo até a data de sua aplicação e será transferido ao **Fator C** de anos posteriores conforme o item 1.3 e 1.3.9.

$$\text{Taxa de Juros} = [(1 + i) \times (1 + f)] - 1$$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio – IRT, como definido na subcláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

f: Taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal.