



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

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI 23932/PFF
CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI

TRÉPLICA

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

Vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

TRIBUNAL ARBITRAL

Sérgio Guerra
Lauro da Gama e Souza Jr.
Luciano de Souza Godoy



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

Sumário:

I – INTRODUÇÃO	3
II – IMPROCEDÊNCIA DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO	7
II.1. Frustração da Demanda em razão de crise macroeconômica	7
II.1.1. Medida Provisória nº 752/2016 e “documento diagnóstico”	13
II.2. Dificuldades na obtenção de financiamento	15
II.2.1 EVTEA e Financiamento dos Bancos Públicos.....	16
II.2.2. Causas do indeferimento do financiamento.....	20
II.2.3. Outras possibilidades de financiamento	21
II.3 Revisão ampla do contrato	23
II.4. Aumento do limite de peso bruto por eixo	24
II.5. Aumento do preço dos insumos asfálticos.....	24
II.6. Impactos de alterações tributárias no preço dos combustíveis	27
II.7. Esclarecimentos sobre o instituto da relicitação	27
II.8. Fundo Garantidor de Infraestrutura – FGIE	28
II.9. Ofício nº 1733/2014/GEINV/SUINF – Melhoria de fluidez Brasília-DF/Luziânia-GO .	28
II.10. Atraso das licenças ambientais	29
II.11. Desconto/Acréscimo de Reequilíbrio (Fator D)	34
II.12. Suspensão de obras na Copa do Mundo de 2014 e Eleições	36
II.13. Fechamento de “Rota de Fuga”	39
II.14. Alterações unilaterais do PER/Retornos Operacionais.....	39
III – REQUERIMENTOS FINAIS	40
IV – LISTA DE DOCUMENTOS	42

1. A **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, já qualificada como Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, representada pelos membros da Advocacia-Geral da União infra-assinados, em obediência ao cronograma instituído na Ata de Missão, vem apresentar sua **TRÉPLICA**, pelos fatos e fundamentos jurídicos colacionados a seguir.



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

I – INTRODUÇÃO

2. Inicialmente, nota-se que a **Requerente não trouxe fatos novos** capazes de refutar as razões já apresentadas pela Requerida em sua **Resposta às Alegações Iniciais**, senão, os mesmos argumentos estritamente retóricos e as costumeiras ofensas à Agência e aos servidores da instituição.

3. Em especial, percebe-se uma tentativa de convencimento pautada em reportagens de jornais e declarações de agentes políticos, ignorando completamente todo pano de fundo em que se desenrola a regulação no ordenamento jurídico pátrio. Conforme salientado na **Resposta às Alegações Iniciais**, o propósito de toda uma série de reformas legislativas que culminaram com a reforma do Estado e a criação das Agências Reguladoras é justamente garantir profissionalização, promoção de competitividade, blindagem em face de interesses políticos imediatistas, apreço pela técnica e pela segurança jurídica. Isso só é possível com observância do direito setorial incorporado no contrato.

4. Nesse ponto, **a alocação de riscos deve ser respeitada como pré-requisito essencial à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro** da relação contratual. Ignorar a matriz de riscos simplesmente com base em declarações de terceiros ou reportagens é se afastar do que restou avençado e do ordenamento jurídico. Nunca é demais lembrar que **a presente arbitragem é de direito**, conforme preconiza o §3º do art. 2º da Lei nº 9.307/96¹.

5. Com efeito, é importante ter em perspectiva que **nem todo evento que traz impactos econômicos no contrato é apto a causar desequilíbrio**. A noção de

¹ Art. 2º A arbitragem poderá ser de direito ou de equidade, a critério das partes.

(...)

§ 3º A arbitragem que envolva a administração pública será sempre de direito e respeitará o princípio da publicidade.



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

desequilíbrio é necessariamente jurídica, na medida em que decorre do tratamento do referido evento de forma diversa da prevista no contrato.

6. Assim, a título de exemplo, a redução de tráfego, por si só, traz um impacto negativo no faturamento da concessão. Isso não significa, contudo, que a mera ocorrência do evento gere um estado de desequilíbrio do contrato. **Para aferição do desequilíbrio contratual é preciso, primeiro, avaliar a alocação de riscos do contrato** e, não menos importante, perscrutar a **resposta do regulador àquele evento**. Se o risco foi alocado à Concessionária, não haverá desequilíbrio pela mera redução do volume de tráfego. Por sua vez, se o evento foi alocado como risco do Poder Concedente, haverá justificativas para uma pretensão de reequilíbrio somente se a Agência não procedeu às revisões cabíveis na forma prevista no contrato.

7. Da mesma forma ocorre com o **desconto de reequilíbrio (Fator D)**. Obviamente, sua aplicação causa um impacto financeiro negativo na arrecadação tarifária, o que não significa que cause necessariamente um desequilíbrio, na medida em se trata de instrumento concebido pelo contrato para neutralizar parcialmente os ganhos do parceiro privado em decorrência de inexecuções contratuais. **Assim, somente haverá desequilíbrio se aplicado de forma contrária à prevista no contrato.**

8. Nesse sentido, são oportunas as seguintes considerações doutrinárias de Rafael Vêras de Freitas e Leonardo Coelho Ribeiro, que corroboram o quanto afirmado acima:

Desse modo, não há que falar em formas estanques e predefinidas para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro das concessões. Há, na verdade, o dever de observância, pelo menos, das seguintes diretrizes: (i) em primeiro lugar, deve se identificar o fato exógeno ao contrato que alterou a sua economia; (ii) depois, será necessária a perquirição sobre a qual das partes o risco do acontecimento do evento foi atribuído, conforme a matriz de riscos contratuais; e (iii) por derradeiro, será imposta a escolha – pautada pelo postulado da proporcionalidade – da compensação econômica que será devida à parte atingida pela produção de evento que está alocado à responsabilidade da outra parte. Eis a lógica que diferencia a recomposição nas concessões daquela levada a efeito nos tradicionais contratos de empreitada.

De fato, nos contratos de longo prazo, não há uma recomposição imediata. **Antes, é necessário aferir se esse risco foi distribuído, pelo contrato, a uma das**



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

partes, caso em que se pressupõe a sua “precificação”, ex ante, por ela, não sendo, pois, devida a recomposição.

(FREITAS, Rafael Vêras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho. O prazo com elemento da economia contratual das concessões: as espécies de “prorrogação”. In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019, p. 371-388 - **grifamos**).

9. **Desvirtuar a matriz de riscos do contrato prejudica não somente os usuários, mas também as próprias empresas concorrentes no leilão**, em detrimento da competitividade que deve pautar as concorrências públicas.

10. Ademais, diversamente dos contratos de empreitada típicos da Lei nº 8.666/93, os contratos de concessão traduzem **empreendimentos de longo prazo**, no caso dos autos, **30 (trinta) anos**. Dentro desse período, é natural que haja oscilações tanto dos custos quanto das receitas que integram o fluxo de caixa da concessão. Inclusive, da forma em que modelado o contrato, é possível que **os primeiros anos exijam investimentos mais vultosos do que as receitas**, motivo pelo qual é importante que o Concessionário tenha consciência de ter assumido a responsabilidade pelo aporte de recursos próprios ou de terceiros. Naturalmente, os **últimos anos da concessão terão retornos maiores**, na medida em que os investimentos de maior vulto já terão sido executados e amortizados. Nesse sentido, são oportunos os esclarecimentos doutrinários:

Mas não é só. Essa equação pressupõe que o concessionário deverá ser remunerado pelos investimentos realizados (com capital próprio ou de terceiro) para implantação de determinada infraestrutura, sobretudo em projetos *greenfield* (v.g. construção de novas rodovias, ferrovias, dutos para prestação de serviços de saneamento). É dizer, enquanto, na empreitada tradicional, o contratado é remunerado concomitantemente com a execução dos serviços – de acordo com os custos unitários por ele apresentados -, no contrato de concessão, diversamente, o concessionário terá de antecipar recursos para, depois de construída a infraestrutura, ser remunerado pelos utentes do serviço. Nesse sentido, advertem Floriano de Azevedo Marques Neto e Caio de Souza Loureiro que, nestes contratos, **“a obrigação de despende recursos sem perceber a remuneração equivalente de imediato transforma os custos e despesas do concessionário em investimentos, que pressupõem a necessidade de antecipar recursos cuja contrapartida não caracteriza propriamente uma remuneração, mas, sim, a amortização”**. Posteriormente, concluem neste



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

ponto, ao afirmarem que “tanto pior que, usualmente, a antecipação de recursos é feita não com o caixa da empresa, mas mediante financiamentos, próprios ou de terceiro, que acarretam custos de capital inerentes a qualquer operação de crédito”.

(FREITAS, Rafael Véras de; RIBEIRO, Leonardo Coelho. O prazo com elemento da economia contratual das concessões: as espécies de “prorrogação”. In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.) *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019, p. 371-388 - **grifamos**).

Se nos contratos administrativos de desembolso tem-se previsão fechada de orçamento com linearidade de receitas encargos, nos de longo prazo têm-se picos de receitas e vales de investimentos e encargos – estes (os vales) a depender daqueles (os picos). Ainda, **em concessões é do contratado a responsabilidade pelo aporte inicial, bem como por todos os desembolsos periódicos ao longo da execução, sendo que a contraprestação correspondente a tais investimentos (nas concessões comuns advindas das tarifas suportadas pelo usuários) só será percebida a posteriori e de modo fragmentado.** **Logo, os aportes do concessionário não são objeto e retorno imediato (nem sinalagmáticos, nem comutativos), caracterizando investimentos de longa maturação.** Isto é,

A remuneração não decorre do orçamento público (a exceção está nas parcerias) e não é feita de uma única vez, mas advém do conjunto fragmentado de pagamentos individuais. Os contratos de longo prazo não são remunerados por um desembolso unitário, oriundo de previsão fechada no orçamento público (como se dá na LGL). Não se trata de pacto a gerar encargos e retribuições presentes e certos, mas sim de investimento a ser provavelmente remunerado no futuro – o particular abdica de sua liquidez, injetando recursos privados na concessão, em troca de direito a recebíveis futuros (tarifas). São muitos aportes, várias obras e serviços, além de muitíssimas tarifas cobradas por décadas – a gerar as respectivas projeções econômico-financeiras que tentam trazer a valor presente as futura receitas e encargos.

(MOREIRA, Egon Bockmann; GUZELA, Rafaella Peçanha. Ontratos administrativos de longo prazo, equilíbrio econômico-financeiro e Taxa Interna de Retorno (TIR). In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro: contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, Taxa Interna de Retorno, prorrogação antecipada e relicitação*. 2 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019, p. 421-441 – **grifamos**)

11. Portanto, é absolutamente equivocada a leitura do contrato de concessão e do equilíbrio econômico-financeiro que lhe é subjacente, como se se tratasse de um contrato instantâneo, um negócio jurídico que se esgota com a imediata prestação (investimentos



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

na rodovia e disponibilização do serviço) e contraprestação (tarifa). Trata-se, em verdade, de contrato de longuíssimo prazo, no qual **o equilíbrio deve ser aferido sempre tendo como perspectiva o fluxo de caixa ao longo de 30 (trinta) anos de execução contratual**. Essa é a lógica econômica e jurídica que permeia a criação de um contrato de concessão, desde a sua idealização no âmbito da política pública, passando pelos estudos de viabilidade e culminando com a celebração do instrumento contratual em si, que é, de fato, a incorporação do direito setorial a ser observado pelas partes.

12. Embora a Requerida faça esse **apelo para observância do contrato**, não se furtará de enfrentar todo os argumentos lançados pela Requerente, ainda que destituídos de fundamento jurídico, conforme tópicos a seguir.

13. Conforme restou evidenciado na **Resposta às Alegações Iniciais** e será complementado a seguir, **as decisões que cabiam exclusivamente aos gestores da Concessionária é que comprometeram o sucesso da concessão, a começar pelo deságio de 61,13% (sessenta e um inteiros e treze décimos por cento) ofertado no leilão, passando pelo envolvimento do sócio controlador (Construtora OAS S.A.) na “Operação Lava Jato” e culminando com o precoce desinteresse em tomar as medidas necessárias à execução do contrato, já vislumbrando um pedido de devolução do trecho para relicitação.**

II – IMPROCEDÊNCIA DOS PLEITOS DE REEQUILÍBRIO

II.1. Frustração da Demanda em razão de crise macroeconômica

14. No que se refere à alegada frustração da demanda, cabe mais uma vez reiterar que se tratar de risco atribuído à Concessionária, conforme subcláusula 21.1.1 do contrato de concessão:



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

21 Alocação de Riscos

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

21.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**, com exceção do disposto na subcláusula 22.5 e na aplicação do **Fator C**;

15. Ademais, considerados os quatro primeiros anos de concessão posteriormente ao início de cobrança tarifária, a diferença, **em média**, entre o volume equivalente de veículos projetado no EVTEA e o tráfego real foi de apenas **9,54% (nove inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento)**.

16. Registre-se que, na **Réplica**, a Requerente **não contesta os números apresentados pela ANTT nem apresenta números novos**. Apenas informa **equivocadamente** que no período da crise (2015/2018), seu faturamento teria sido inferior em **13,63%** (treze inteiros e sessenta e três centésimos por cento). **Essa informação não é verdadeira**. A redução percentual mencionada refere-se apenas ao ano de 2016, conforme se observa claramente no **gráfico 9** apresentado na **Resposta às Alegações Iniciais**. **Em média**, no período da alegada crise, a redução comparada em relação ao EVTEA foi de apenas **9,54% (nove inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento)**.

17. E mais, se considerarmos que no ano anterior, **2014**, o volume de tráfego foi **33,62% (trinta e três inteiros e sessenta e dois centésimos por cento) superior ao projetado no EVTEA**, essa **média percentual de redução** entre o projetado e o real seria ainda inferior para os primeiros anos da Concessão.

18. Note-se que todos esses dados mencionados referem-se à **média de redução percentual** do tráfego se comparado com o EVTEA no período da suposta crise 2015/2018.



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

19. Há, contudo, outro dado que evidencia ainda mais o quão pequeno foi esse impacto. Considerando o ano de 2015 e tomada, desta vez, a **quantidade de veículos equivalentes acumulados**, a redução para os primeiros cinco anos de concessão (2015/2018) foi de apenas **3,47% (três inteiros e quarenta e sete inteiros por cento)**. Nesse sentido, confira-se **gráfico 2** extraído da Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063):

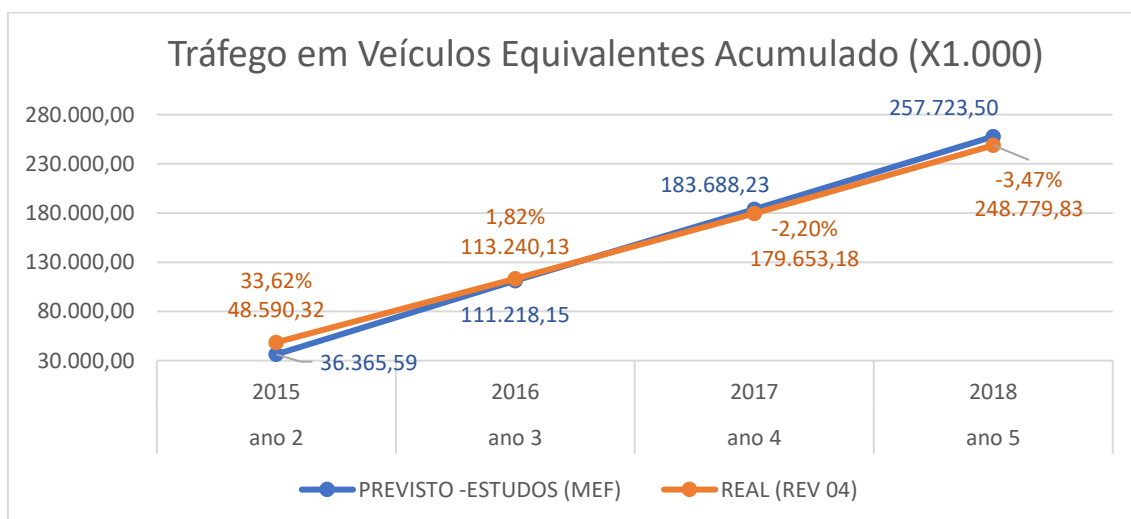


Gráfico 2 -Tráfego em veículos equivalentes acumulado considerando eixos suspensos. Fonte: (Planilha MEF BR040_original. Aba MOD_F Caixa. Linha 5) (Planilha VIA040 R04. Aba Controle. Linha 667) (Planilha VIA040 R04. Aba Controle. Linha 668)

20. Importante ainda notar que essa leve redução do tráfego e consequentemente da receita é observada se comparada ao projetado pelo EVTEA. **Em termos absolutos, houve um aumento da Receita Operacional Líquida de aproximadamente 145% (cento e quarenta e cinco por cento), no período de 2015 a 2018**, conforme tabela 3 a seguir, extraída da Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063) :

Discriminação	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Receita Operacional Líquida	0	134,6	290,1	312,4	330,4	351,2
Custo dos Serviços Prestados	0	42,7	180,3	189,2	213,8	229,9



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

Custo de Construção	512,4	536,4	216,5	126,7	79,1	101,8
Resultado antes do Custo Financeiro	-49,4	-35,0	73,2	83,4	-29,2	-455,7
Resultado Líquido	-21,5	-55,1	26,9	-13,2	-134,3	-554,6
Ativo Intangível	533,6	1.122,5	1.405,8	1.587,4	1525,0	1.199,0
Empréstimo Financiamento Circulante	1,3	771,1	951,3	945,8	878,5	44,1
Empréstimo Financ. Não Circulante	520,6	9,7	8,5	7,6	6,1	763,6
Capital Social	315,0	395,0	397,5	591,2	753,3	949,1
Patrimônio Líquido	293,5	320,9	402,8	528,3	556,1	197,3

Tabela 3 – Demonstração da situação econômico-financeira (R\$ milhões)- 2014 a 2019. Fonte: Demonstrações Financeiras da Concessionária período 2014-2019

21. Ademais, esse **aumento de receita** foi acompanhado de uma **drástica redução das despesas**, dado o alto nível de inexecução contratual por parte da Requerente. Nos termos da Nota Informativa SEI nº 176-2020-NAM-DG-DIR (Doc. RDA-009) e **gráfico 8** apresentado na **Resposta às Alegações Iniciais**, demonstramos que a Concessionária havia deixado de executar investimentos projetados de **aproximadamente R\$ 2.567.446.260,00 (dois bilhões quinhentos e sessenta e sete milhões quatrocentos e quarenta e seis mil duzentos e sessenta reais)**. Revisitados esses valores e feitos os ajustes precisos no cálculo, chega-se, conforme Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063) ao **valor exato de R\$ 2.280.571,278 (dois bilhões, duzentos e oitenta milhões, quinhentos e setenta e um mil e duzentos e setenta e oito reais)**, pouco inferior ao cálculo aproximado, mas ainda bastante expressivo.

22. Portanto, à míngua de contestação ou apresentação de números novos, trata-se de fato incontroverso que **a redução do volume de tráfego foi pouco significativa e pouco impactou as receitas da Concessionária, ao mesmo tempo em que as despesas foram bem inferiores ao previsto no contrato.**



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

23. A Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063) ainda traz dados importantes e que mais uma vez revelam a completa ausência de fundamento das alegações da Requerente.

24. Em primeiro lugar, mesmo em países que adotam modelagem contratual com compartilhamento do risco de demanda, mediante a garantia de um mínimo de receitas – o que não é o caso do contrato em análise, que aloca o risco totalmente à Concessionária – **considera-se ordinária** e, portanto, sem direito ao reequilíbrio, oscilação negativa da receita (ou do tráfego equivalente, no caso dos autos) de até **40% (quarenta por cento)**, no caso dos Estados do **Texas e Virgínia**, e de até **25% (vinte e cinco por cento)**, no caso da **Coreia do Sul** (dados extraídos do Doc. RDA-064). Assim, no caso dos autos, uma alteração de meros **9,54% (nove inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento)**, mesmo se o contrato tivesse uma modelagem de compartilhamento de riscos em padrões internacionais (e não tem), o pleito da Requerente não se sustentaria.

25. Outro ponto que certamente influenciou no desempenho da concessão foi a **agressividade do lance** ofertado pela Requerente quando da licitação. Conforme ressaltado na manifestação anterior, a Requerente **declarou expressamente**, quando do procedimento licitatório, ter **ciência dos riscos** que estava assumindo e de tê-los levado em conta na formulação de sua proposta. Inclusive, teve que contratar instituição financeira que atestasse a viabilidade do seu plano de negócios. Mesmo assim, apresentou proposta de deságio bem superior às estimativas do Poder Concedente e de muitos dos então licitantes, conforme tabela a seguir:



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

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A – Invepar	R\$ 3,22528	61,13%
2	Consórcio Via Capital	R\$ 4,59439	44,63%
3	Contern Construções e Comércio Ltda.	R\$ 4,73740	42,90%
4	Consórcio Integração	R\$ 5,86725	29,29%
5	Consórcio Caminho Novo	R\$ 6,30620	23,99%
6	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 7,03473	15,22%
7	Triunfo Participações e Investimentos S.A.	R\$ 7,46870	9,48%
8	Consórcio Queiróz Galvão Infraestrutura	R\$ 7,88275	4,99%

26. Segundo Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), se o **segundo colocado** houvesse vencido a licitação, a **receita operacional líquida** da concessão no período de **2015 a 2019** teria sido **superior** em aproximadamente **R\$ 602.200.000,00 (seiscentos e dois milhões e duzentos mil reais)**. Se tomarmos o deságio ofertado pela **última colocada**, a **receita operacional líquida** seria **superior** em aproximadamente **R\$ 2.049.030,00 (dois bilhões quarenta e nove milhões e trinta mil reais)**. Vejamos:

ANO	DESÁGIO DE 61,13%		DESÁGIO DE 44,63% (milhões)		DESÁGIO DE 29,29% (milhões)		DESÁGIO DE 23,99% (milhões)		DESÁGIO DE 15,22% (milhões)		DESÁGIO DE 9,48% (milhões)		DESÁGIO DE 4,99% (milhões)	
	(milhões)	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	Total	Acréscimo	
2015	R\$ 134,60	R\$ 191,70	R\$ 57,10	R\$ 244,86	R\$ 110,26	R\$ 263,21	R\$ 128,61	R\$ 293,58	R\$ 158,98	R\$ 313,45	R\$ 178,85	R\$ 329,00	R\$ 194,40	
2016	R\$ 290,10	R\$ 413,20	R\$ 123,10	R\$ 527,73	R\$ 237,63	R\$ 567,29	R\$ 277,19	R\$ 632,74	R\$ 342,64	R\$ 675,58	R\$ 385,48	R\$ 709,09	R\$ 418,99	
2017	R\$ 312,40	R\$ 445,00	R\$ 132,60	R\$ 568,30	R\$ 255,90	R\$ 610,90	R\$ 298,50	R\$ 681,38	R\$ 368,98	R\$ 727,51	R\$ 415,11	R\$ 763,60	R\$ 451,20	
2018	R\$ 330,40	R\$ 470,70	R\$ 140,30	R\$ 601,04	R\$ 270,64	R\$ 646,09	R\$ 315,69	R\$ 720,64	R\$ 390,24	R\$ 769,43	R\$ 439,03	R\$ 807,60	R\$ 477,20	
2019	R\$ 351,20	R\$ 500,30	R\$ 149,10	R\$ 638,88	R\$ 287,68	R\$ 686,77	R\$ 335,57	R\$ 766,01	R\$ 414,81	R\$ 817,87	R\$ 466,67	R\$ 858,44	R\$ 507,24	
TOTAL	R\$ 1.418,70	R\$ 2.020,90	R\$ 602,20	R\$ 2.580,81	R\$ 1.162,11	R\$ 2.774,26	R\$ 1.355,56	R\$ 3.094,35	R\$ 1.675,65	R\$ 3.303,85	R\$ 1.885,15	R\$ 3.467,73	R\$ 2.049,03	

Tabela 2 – Receita Operacional Líquida (R\$ Milhões). Fonte: Demonstrações Financeiras da Concessionária período 2014-2019



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

27. Percebe-se que o faturamento da Concessionária **foi aumentando ao longo do tempo e poderia ter sido bem superior** caso tivesse ofertado um lance menos agressivo no leilão.

28. Mais uma vez, fica claro que a Requerente alega genericamente ter havido crise, sem demonstrar qual teria sido o real impacto da crise no contrato de concessão. Aliado à **diferença mínima entre o tráfego projetado e o real (9,57% em média e 3,47% no acumulado)**, houve uma sequência de **aumento da receitas** da Concessionária, as quais **poderiam ser superiores** em mais de **dois bilhões de reais**, caso houvesse ofertado **lance menos agressivo** no leilão e uma **redução de despesas** dada o **alto índice de inexecução** (R\$ 2,2 bilhões a menos). Conclui-se que **a deterioração do fluxo de caixa** da concessão não se deve à crise, e sim à decisão que coube exclusivamente à Requerente de apresentar um **lance bastante agressivo**, quando do leilão.

II.1.1. Medida Provisória nº 752/2016 e “documento diagnóstico”

29. O tema já foi suficientemente abordado na Resposta às Alegações Iniciais, à qual a Requerida faz remissão.

30. No que se refere à **Medida Provisória nº 752/2016**, posteriormente convertida na **Lei nº 13.448/2017**, a própria Requerente (§9º e seguintes da Réplica) admite que sua **edição se deveu a fatores exclusivamente políticos**. É justamente o que tem defendido a ANTT. O legislador, por razões estritamente políticas, buscou criar um instituto (relicitação) que permitisse a devolução amigável das concessões que, não fosse por essa nova possibilidade introduzida no ordenamento jurídico, caminhariam para a caducidade.

31. Veja que não se trata de reconhecimento de desequilíbrio contratual. Para tanto, a legislação então vigente e o próprio contrato já ofereciam mecanismos suficientes a que se procedesse ao respectivo reequilíbrio. Buscou-se evitar, por uma opção política, a caducidade da concessão, a qual pressupõe descumprimento contratual grave pelo



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

Concessionário. Assim, o que a **referida medida provisória reconhece indiretamente é justamente os graves descumprimentos contratuais** que ensejariam a instauração de procedimentos aptos a desaguar na aplicação da caducidade.

32. Quanto ao chamado “**ofício diagnóstico**”, cabe, nesta oportunidade, apenas destacar a recente decisão de outro Tribunal Arbitral que avaliou o mesmo documento e teve entendimento semelhante àquele já defendido pela ANTT nesses autos, ou seja, trata-se de documento que **não revela reconhecimento de direito ao reequilíbrio**. Nesse sentido, foi o entendimento dos árbitros Paula Andrea Forgioni, Carlos Alberto Carmona e Carlos Ari Sundfeld (RDA-065):

57. Em resumo, o Tribunal não enxerga *fumus boni iuris* a justificar a manutenção da medida liminar por entender, por ora, que: [i] inexistem provas ou fortes indícios dos efeitos sofridos pela Requerente em decorrência da crise de 2.014; [ii] o Contrato não garante que tais efeitos serão considerados na revisão quinquenal; e [iii] inexistente demonstração ou forte indício de que a não realização da revisão quinquenal tenha gerado efeitos sobre a totalidade das obrigações de investimento previstas no Contrato.

58. O doc. RTE011, sobre o qual a Requerente joga todas as luzes, não altera essa conclusão, ao menos por ora⁵⁶. Isso porque o estudo em questão [i] é genérico, não tratando especificamente do Contrato discutido nesta Arbitragem; e [ii] não parece reconhecer direito das concessionárias ao reequilíbrio econômico-financeiro de seus respectivos contratos em decorrência de imprevisibilidade da crise de 2.014. Ao que tudo indica, o documento expõe as alternativas das quais a Requerida poderia se valer em face do alto nível de inadimplemento dos contratos de concessão, tratando da caducidade, da relicitação e da revisão. Apesar de expor preferência pela última solução, o estudo não aparenta ser suficiente para falar em reconhecimento de direito da Requerente por parte da Requerida.



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

33. Mais uma vez, salta aos olhos a necessidade de uma avaliação concreta do impacto de determinados fatos no contrato de concessão, para se aferir se houve realmente algum desequilíbrio.

II.2. Dificuldades na obtenção de financiamento

34. Alega a Requerente que a alteração das condições de financiamento teria alterado drasticamente as bases em que o contrato foi precificado. Não indica, contudo, qualquer fundamento para que essa afirmação pudesse lhe gerar uma pretensão favorável em face da ANTT. E nem poderia, porque **o contrato é bastante claro em alocar ao Concessionário o risco pela obtenção do financiamento**. Não custa repetir a redação da subcláusula 26 do contrato:

26 Financiamento

26.1 A **Concessionária** é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários a exploração da **Concessão**, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no **Contrato**;

35. Também não caberia dizer que os estudos prévios promovidos pelo Poder Concedente consideraram, para fins de aferir a viabilidade do projeto, os financiamentos nos moldes da Carta de Apoio dos Bancos Públicos. Afinal, o edital de licitação (RDA-006) deixa bastante claro que esses **estudos prévios não teriam qualquer caráter vinculativo** “ou qualquer efeito do ponto de vista da responsabilidade do Poder Concedente perante as Proponentes ou perante a futura Concessionária”:



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

2.4 As Proponentes são responsáveis pela análise direta das condições do Sistema Rodoviário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão.

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

36. De todo modo, cabe esclarecer que mesmo o **EVTEA – Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental** que serviu de base para a licitação **não considerou**, no cálculo da Tarifa-Teto que foi a leilão, os **financiamentos nos moldes previstos na Carta de Apoio dos Bancos Públicos**. E mesmo se tivesse considerado, a modelagem não poderia levar em conta as condições de crédito específicas para cada licitante, as quais **deperderiam de suas circunstâncias individuais** e do **deságio** ofertado por cada um deles no leilão.

II.2.1 EVTEA e Financiamento dos Bancos Públicos

37. Pois bem, quando se diz que tais estudos são meramente informativos, tal afirmação não se faz sob a ótica estritamente formal do quanto disposto no edital de concessão. Há toda uma racionalidade dessa previsão editalícia, na medida em que o leilão se constitui em procedimento concorrencial possível justamente pela assimetria de informações entre Poder Concedente/Privado e entre os próprios privados concorrentes.

38. Assim, o fato de o Poder Concedente ter projetado um determinado nível de demanda não significa que a mesma percepção seja compartilhada pelos licitantes. Uns podem ser mais otimistas, outros mais pessimistas, alguns podem dispor de maiores informações sobre implantação de projetos com aptidão para impactar na demanda, dentre outros fatores. O mesmo ocorre com a avaliação de cada um dos milhares de itens que compõem os custos de um contrato de tal complexidade.



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

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

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

41. Grosso modo², o EVTEA traz as projeções de gastos com investimentos (CAPEX), com manutenção e serviços (OPEX), acrescido de despesas com tributos, para cada ano da concessão. Como o valor do dinheiro no tempo varia, esse fluxo de caixa é trazido a valor presente. Para tanto, os estudos se valem de uma taxa de desconto fornecida pela metodologia denominada Custo Médio Ponderado de Capital (*WACC - Wheighted Average Cost of Capital*).

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

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

² Com maior refinamento técnico, confira-se Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063).



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

44. Importante esclarecer que essa equação nos traz uma tarifa que, segundo as projeções do Poder Concedente, deixa o projeto **viável**, a saber, que permite ao Concessionário fazer face às obrigações contratuais e ainda remunerar o capital investido.

45. Por outro lado, o fato de o projeto ser **viável** não significa que o projeto é necessariamente **atrativo quando comparado a outros empreendimentos**. Se o potencial licitante tem a possibilidade de empregar seu capital em atividade outra que lhe proporcione uma rentabilidade maior com risco semelhante ou inferior, obviamente que não participará do leilão.

46. Projeto **viável** também não significa que a taxa de desconto (WACC) equivale ao lucro efetivo e garantido do Concessionário. Este pode ter custos mais baixos do que o projetado, inclusive custo de capital mais baixo, ou ter a expectativa de um volume de tráfego superior ao projetado etc. Perceba que, quando a licitante oferece um desconto sobre essa tarifa-teto, ela está admitindo que suas projeções são diferentes daquelas do Poder Concedente. Pode, por exemplo, ter projetado um tráfego maior ou despesas menores ou ainda que conseguiria se financiar a taxas menores do que o custo de capital trazido pelo **WACC**.

47. O importante é que, tal como ocorreu na 1ª Etapa de Concessões do PROCROFE, **se essas projeções mais otimistas do parceiro privado se materializarem e este conseguir rentabilizar mais o projeto, não pode o regulador promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato com redução tarifária, de modo a controlar lucros e desrespeitar os riscos assumidos pelo Concessionário**. Da mesma forma, se as projeções do Poder Concedente se materializam, não pode o Concessionário exigir do regulador o reequilíbrio tarifário para custear o risco adicional que assumiu, mediante oferta de substancial desconto tarifário no leilão.

48. A propósito da taxa de desconto (WACC), no caso específico da licitação da BR-040/MG/GO, conforme Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF (RDA-066), vale esclarecer que as variáveis que a compunham foram as seguintes:



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

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

49. Veja que as condições de financiamento do BNDES não foram levadas em consideração para o cálculo da taxa de desconto (há quem chame de TIR – taxa interna de retorno de projeto) utilizada para aferir a viabilidade do projeto.

50. Portanto, a premissa tomada pelo EVTEA para a **viabilidade** do projeto, que não se confunde com sua **atratividade**, mediante a fixação da tarifa-teto de referência, leva em consideração o fluxo de caixa **não alavancado**. **O financiamento do BNDES não é tomado como premissa necessária à viabilidade do projeto**, embora o custo projetado de capital seja levado em consideração, mediante aplicação de metodologia do **WACC**, a qual **NÃO traz embutida como premissa as condições de financiamento** ofertadas pelos Bancos Públicos à época. Essa **TIR de projeto** ou **taxa de desconto** é levada em consideração nas revisões tarifárias durante toda a execução do contrato sempre que



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

algum evento relativo ao fluxo de caixa original³ tem potencial de causar algum desequilíbrio econômico-financeiro no contrato.

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

52. Diante do exposto, conclui-se mais uma vez que os pleitos da requerente não se sustentam.

II.2.2. Causas do indeferimento do financiamento

53. Embora a Agência não exerça qualquer controle sobre a forma como o Concessionária se financia, justamente por se tratar de risco alocado ao privado, é possível deduzir que **a não obtenção do financiamento se deve a fatos imputáveis à própria Concessionária.**

54. Conforme consta da Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), em 31/03/2015, o sócio controlador da Requerente, **Construtora OAS S.A.**, formulou **pedido de recuperação judicial**⁴, o que seguramente abalou a credibilidade do grupo econômico perante as instituições financeiras. Essas dificuldades enfrentadas pelo sócio-controlador se dão num contexto de envolvimento em casos de corrupção amplamente noticiados (“Operação Lava Jato”).

³ O fluxo de caixa original refere-se às obrigações originalmente previstas no contrato como, por exemplo, obras previstas no PER – Programa de Exploração da Rodovia. Já o chamado fluxo de caixa marginal trata-se de técnica de reequilíbrio criada para obrigações novas, como a inclusão de obra não prevista originalmente. Para cada inclusão, cria-se um fluxo de caixa marginal com taxa de desconto própria (o WACC é atualizado trimestralmente), sempre, seja no fluxo original seja no marginal, não alavancado.

⁴ Fato amplamente noticiado e disponível em: <http://g1.globo.com/economia/negocios/noticia/2015/03/investigada-pela-lava-jato-oas-pede-recuperacao-judicial.html>. Acesso em 29/06/2020.



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

55. Esse fato, aliado ao deságio bastante agressivo ofertado no leilão, seguramente provocaram dificuldades na capacidade de a Requerente obter os financiamentos.

56. Assim, a própria Concessionária é que deu causa ao indeferimento do seu pleito junto aos bancos públicos.

II.2.3. Outras possibilidades de financiamento

57. Não bastasse a possibilidade de aportar capital próprio para se desincumbir de suas obrigações, havia **outras possibilidades de obtenção de recursos não aproveitadas** pela Concessionária por sua única e exclusiva **inépcia gerencial**.

58. Primeiramente, importante destacar que a própria Requerente, em suas **Alegações Iniciais** (parágrafo 40), informa que o **BNDES teria sinalizado a possibilidade de financiamento de longo prazo**, dividido em 03 (três) subcréditos:

- (i) Subcrédito A, garantido, de R\$ 1.897 milhões, a uma taxa de TJLP + 2% ao ano
- (ii) Subcrédito B de R\$ 428 milhões a uma taxa de TJLP + 4% ao ano, e
- (iii) Subcrédito C de R\$ 462 milhões, a uma taxa de TJLP + 2% ao ano condicionado ao resultado de performance estabelecido em uma fórmula para projeção do Índice de Cobertura de Serviços da Dívida (ICSD) para 2020.

59. O primeiro valor de empréstimo oferecido pelo BNDES à Via040 equivalia (dados extraídos do Doc. RDA-063), a uma participação de **54,2% (cinquenta e quatro inteiros e vinte décimos por cento) do volume de investimentos obrigatórios** previsto no plano de negócios do proponente à instituição financeira, dos quais **84,6% (oitenta e quatro inteiros e sessenta décimos por cento)** a um custo de TJLP + 2%. Essa quantia **poderia ter sido complementada** com o lançamento de **Debêntures incentivadas** ou **financiamento junto a outros bancos**.



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

60. Mesmo com a sinalização positiva do BNDES, a **inépcia da Requerente** em concluir as tratativas no ano de **2014** acabou se revelando fatal, na medida em que, no ano seguinte, o **sócio controlador entraria em recuperação judicial**.

61. Além de não ter concluído as negociações com o Banco Público, a **Concessionária não buscou alternativas, como por exemplo, o lançamento de debêntures incentivadas**, nos termos da Lei nº 12.431/11.

62. Conforme dados extraídos da Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), as debêntures incentivadas destacam-se como alternativa às fontes tradicionais de investimento em infraestrutura, e alcançaram, no primeiro trimestre de 2020, o valor de R\$ 3,140 bilhões, montante superior ao desembolsado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o setor, cerca de R\$ 2,936 bilhões.

63. Importante observar que, nos últimos 12 meses, as debêntures incentivadas alcançaram o volume de R\$ 31,283 bilhões superando os R\$ 20,382 bilhões desembolsados pelo BNDES.

64. *A utilização de Debêntures incentivadas foi uma das alternativas amplamente utilizada pelo Grupo Arteris, controladora de cinco concessionárias de rodovias federais, para obtenção de recursos de longo prazo. O grupo captou o montante de R\$1,192 bilhões. O referido instrumento também foi utilizado por concessionárias da 3ª Etapa, como a Concessionária da Rodovia BR-050/MG/GO e a Ecoponte e pelas concessionárias (federais e estaduais) do Grupo CCR, como SPVias, ViaLagos, RodoanelOeste, Rodonorte, Autoban, NovaDutra, ViaQuatro, entre outras (Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras 31/12/2018).*

65. Mais uma vez, resta claro que as dificuldades enfrentadas pela Requerente constituem **problemas de gestão** inteiramente de sua responsabilidade.



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

II.3 Revisão ampla do contrato

66. Também quanto ao pleito de uma revisão quinquenal ampla e que altere profundamente o contrato, cabe reiterar o exposto na **Resposta às Alegações Iniciais**.

67. Em especial, destaca-se mais uma vez que **o reequilíbrio contratual é feito nas revisões ordinárias e extraordinárias. A revisão quinquenal sequer tem previsão no contrato de concessão celebrado com a Requerente.** Somente a Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004 (RDA-054) traz essa previsão.

68. Em última análise, admitir a tese da Requerente de que a revisão **quinquenal** se presta a restabelecer o equilíbrio contratual, significaria que eventual revogação da citada resolução implicaria na inviabilidade de qualquer reequilíbrio contratual, o que não é verdade, pois as revisões **ordinárias e extraordinárias** é que se prestam a esse papel.

69. A **Revisão Quinquenal**, nos moldes em que prevista na regulamentação da ANTT, visa apenas **adaptar o sistema rodoviário às necessidades dos usuários**, mediante inclusão, exclusão ou alteração de obras. **É diversa portanto da revisão quinquenal presente em outros setores, nos quais se presta a promover uma reavaliação de custos.** Esse não é o caso da revisão quinquenal do setor rodoviário. **Não há regulação por controle de custos no ordenamento jurídico setorial rodoviário.**

70. Embora analisando um contrato que trazia expressamente a previsão de revisão **quinquenal** (o que não é o caso dos autos), os objetivos dessa modalidade revisional no setor rodoviário foram bem apreendidos pelos árbitros Paula Andrea Forgioni, Carlos Alberto Carmona e Carlos Ari Sundfeld, que se manifestaram pela **inviabilidade de utilização da revisão quinquenal para subverter a matriz de riscos prevista no contrato**. Vejamos (RDA-065):



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

51. Em segundo lugar, ainda que houvesse prova de que a crise de 2.014 causou redução do tráfego e dificuldade de financiamento, uma análise preliminar do Contrato sugere que esses elementos não poderiam ser considerados na revisão quinquenal. Com efeito, a cláusula 16.5.1 prevê que a revisão quinquenal seria realizada “preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato” e as cláusulas 8.1. e 19.1.2 parecem indicar que os riscos em questão foram assumidos pela Requerente⁵⁴:

71. Mais uma vez, não assiste razão à Requerente.

II.4. Aumento do limite de peso bruto por eixo

72. No que se refere ao tema do aumento do limite de peso bruto transmitido por eixo, promovido pela Lei nº 13.103/2015, cabe apenas reiterar as razões expostas por ocasião da Resposta às Alegações Iniciais.

73. Ressalte-se que a Agência não se furtou de reconhecer e promover o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Todavia, por se tratar de tema tecnicamente complexo, apenas propugna pela improcedência do pleito da Requerente, de modo a preservar a prerrogativa legal da ANTT de regular o contrato, mediante o desenvolvimento de metodologia adequada para o cálculo dos impactos de tal alteração legislativa. Ressalte-se que o desenvolvimento dessa metodologia já se encontra em sua fase final.

II.5. Aumento do preço dos insumos asfálticos



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

74. No caso do aumento supostamente extraordinário do CAP – cimento asfáltico de petróleo, importante reiterar mais uma vez que **o contrato é claro em atribuir à Concessionária o risco de variação de preços superior ao índice de inflação eleito para o reajuste tarifário**. Trata-se de opção regulatória em relação à qual os então licitantes tinham plena ciência, ao longo do procedimento competitivo que culminou com a assinatura do contrato de concessão com as seguintes previsões:

21 Alocação de Riscos

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

21.1.6 custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da **Concessão**, exceto nos casos previstos na subcláusula 21.2 abaixo;

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**;

21.1.19 possibilidade de a inflação de um determinado período ser superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de outros valores previstos no **Contrato** para o mesmo período;

75. Também 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 ordinários do contrato. Conforme consta da Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), à época da licitação, **até mesmo a mídia não especializada⁵ já apontava a**

⁵ 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
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8 - CEP: 70200-003 - Brasília / DF

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 previram flutuações de preços num curto espaço de tempo.

76. Referido documento produzido pela área técnica da ANTT (RDA-063) ainda traz outros dados relevantes.

77. 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** 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**.

78. 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 RDA-063):

- 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%.



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

- 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%.

79. 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 11 (onze) praças de pedágio e 21 (vinte e um) postos de atendimento, obras que demandam grande quantidade de aço e cimento.**

80. 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.

II.6. Impactos de alterações tributárias no preço dos combustíveis

81. Nesse ponto, cabe apenas reiterar os argumentos expostos na Resposta às Alegações Iniciais.

II.7. Esclarecimentos sobre o instituto da relicitação



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

82. Também quanto à reliberação não há o que acrescentar ao já exposto na Resposta às Alegações Iniciais.

II.8. Fundo Garantidor de Infraestrutura – FGIE

83. As questões atinentes ao FGIE também foram devidamente esclarecidas na Resposta às Alegações Iniciais.

II.9. Ofício nº 1733/2014/GEINV/SUINF – Melhoria de fluidez Brasília-DF/Luziânia-GO

84. Mais uma vez, cabe reiterar o exposto na Resposta às Alegações Iniciais. À época em que formulado o pleito administrativamente, não houve o devido reequilíbrio em razão da não aprovação do projeto, notadamente, pelos seguintes motivos (nesse sentido, confira-se Parecer Técnico nº 0387/2020/GEENG/SUROD – RDA-067):

- Ausência de apresentação dos projetos de todas as passarelas previstas;
- Ausência de memorial de cálculo de quantidades para as contenções e também a metodologia de cálculo aplicada;
- Necessidade de orçamentação dos dispositivos de drenagem em atendimento ao preconizado pelo Decreto Presidencial 7.983/2013 e Acórdão TCU nº 3.272/2011
 - Ausência de detalhamento da metodologia de cálculo conforme o Manual de Hidrologia do DNIT (IPR 715);
- Não atendimento ao Manual de Acesso de Propriedades Marginais do DNIT, Publicação IPR – 728, no que se refere a alguns retornos em nível; entre outros.

85. Portanto, não assiste razão à Requerente quanto ao pleito.



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

II.10. Atraso das licenças ambientais

86. No que se refere ao tema do licenciamento ambiental, dados os novos argumentos apresentados pela Requerente, importante esclarecer, desde já, que **não se confundem as obrigações a serem cumpridas para autorização de início da cobrança de pedágio, com as metas anuais de duplicação.**

87. As obrigações necessárias ao início da cobrança de pedágio são aquelas previstas na subcláusula 18.1. do Contrato de Concessão (RDA-007), que assim dispõe:

18.1 Início da Cobrança

18.1.1 A cobrança da **Tarifa de Pedágio** somente poderá ter início, em qualquer das praças de pedágio, após a conclusão dos **Trabalhos Iniciais** no **Sistema Rodoviário**, a implantação de 10% (dez por cento) da extensão total das obras de duplicação previstas no **PER**, a implantação de praça de pedágio e o cumprimento, pela **Concessionária**, do disposto na subcláusula 24.2.2, bem como da entrega do programa de redução de acidentes e do cadastro do passivo ambiental.

- (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.
- (ii) A conclusão das referidas obras de duplicação de acordo com o estabelecido no **PER** e neste **Contrato** será atestada na forma prevista nas subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1(ii), 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.
- (iii) A implantação das praças de pedágio 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.

18.1.2 Após atendido o exposto na subcláusula 18.1.1, a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, a resolução de autorização para o início da cobrança da **Tarifa de Pedágio** para as praças de pedágio indicadas pela **Concessionária**.

88. Perceba que, dentre as obrigações que incumbiam à Requerente para ser autorizada a iniciar a cobrança do pedágio estava a **conclusão dos Trabalhos Iniciais** e



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

a **implantação de 10% (dez) por cento da extensão total das obras de duplicação** previstas no PER. Para essas obras, **não se fazia necessário licenciamento ambiental** adicional. A Requerente estava **autorizada a executá-las por força da Portaria Conjunta do Ministério do Meio Ambiente e do então Ministério dos Transportes de nº 288/2013 (RDA-068)**. Tanto que a Requerente executou tais obras e foi autorizada a iniciar a cobrança do pedágio pela Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015 (RDA-069), para as praças de pedágio P1 a P8 e Resolução nº 4.803, de 12 de agosto de 2015 (RDA-070), para as praças de pedágio P9 a P10. Não havia, portanto, qualquer empecilho de ordem ambiental para que houvesse início da cobrança de pedágio. Ao contrário do afirmado pela Requerente, **a licença ambiental de responsabilidade do Poder Concedente cujo atraso foi reconhecido (Licença de Instalação nº 1.121) não tem qualquer relação com esse início de cobrança de pedágio**, e sim afetou o cumprimento da **primeira meta** de duplicação da Concessão.

89. Inclusive, a LI nº 1.121 foi disponibilizada somente em **06/07/2016**, cerca de **10 (dez) dias antes do início da cobrança de pedágio**. Obviamente, a Requerente não conseguiria duplicar **10% (dez por cento)** da rodovia em **10 (dez) dias**, o que reforça que já havia o licenciamento para as obras necessárias ao início da cobrança do pedágio.

90. Cumpre ainda registrar que, ao contrário do que alega a Requerente, a ANTT não defende nesta arbitragem algo diverso das decisões tomadas no âmbito administrativo. Não há, pois, mudança de posicionamento.

91. Conforme já salientado na Resposta às Alegações Iniciais, é preciso ficar claro que nem todas as licenças ambientais ficaram a cargo do Poder Concedente. A licenças de que tratam a subcláusula 5.1. do contrato ficaram a cargo da Concessionária e aquelas de que tratam a subcláusula 5.2. ficaram a cargo do Poder Concedente.

92. Assentada a obrigação de cada um na obtenção do licenciamento, o contrato deixa claro que eventuais atrasos de parte a parte não prejudicariam o equilíbrio econômico-financeiro. A eventual necessidade de reequilíbrio seria tratada nos termos da subcláusula 10.3.2. Essa subcláusula, traz basicamente duas previsões.



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

93. Primeiramente, caso o Poder Concedente não disponibilizasse, nos primeiros **12 (doze) meses** de concessão as licenças que lhe cabiam relativamente a **trechos que permitissem a execução da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, haveria o devido **reequilíbrio** em favor do Concessionário em razão dos prejuízos demonstrados, notadamente os **custos de desmobilização**.

94. Em segundo lugar, independentemente da existência de atrasos na parte que caberia ao Poder Concedente, haveria a **incidência automática do desconto de reequilíbrio (Fator D)**, nos termos da subcláusula 22.6. Isso se deve à necessidade de reequilíbrio do contrato em razão de a Concessionária, por não ter concluído e disponibilizado as obras aos usuários, também não ter desembolsado os recursos previstos para a execução daquela obra.

95. Referida cláusula foi redigida nos seguintes termos:

10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2.1 será disponibilizada a Concessionária em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação previstas no item 3.2.1 .I. do PER, de acordo com as seguintes condições.

(i) A licença de instalação **necessária ao cumprimento da primeira meta anual das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias prevista no item 3.2.1 do PER será disponibilizada a Concessionária em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção.**”

(...)

(c) Após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1.d o PER, por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, **sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.**

(grifamos)

96. Assim, de um lado, apuram-se os **prejuízos** sofridos e faz-se o devido **reequilíbrio em favor da Concessionária** e, de outro, em razão do **benefício de não ter**



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

que desembolsar recursos para realização das obras, reequilibra-se, via **Fator D**, em favor do usuário. A resultante desses dois aspectos do reequilíbrio é incorporada na tarifa.

97. Consequentemente, conforme já afirmado na **Resposta às Alegações Iniciais**, houve o devido reconhecimento administrativo e respectivo reequilíbrio pelo atraso na disponibilização de trechos licenciados em extensão suficiente para atingimento da primeira meta de **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**. No ano de **2016**, na **1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária** houve o devido reconhecimento administrativo do direito ao reequilíbrio. Posteriormente, no ano de **2017**, a ANTT, na **2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária** fez os devidos ajustes e reconheceu os custos adicionais demonstrados pela Requerente, no total de **R\$ 1.389.509,61 (um milhão trezentos e oitenta e nove mil quinhentos e nove reais e sessenta e um centavos)**, os quais foram devidamente incluídos na tarifa, conforme Nota Técnica nº 031/2017/GEINV/SUINF (RDA-071), de 05/06/2017, Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF (RDA-072), de 05 de julho de 2017 e Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017 (RDA-073).

98. Importante ainda destacar que o fato de a Licença de Instalação nº 1.121/2016 não abranger todo o trecho cuja responsabilidade pelo licenciamento era do Poder Concedente não trouxe prejuízo à Requerente. Isso porque a meta de duplicação para aquele ano era de apenas **109km (cento e nove quilômetros)** e a licença contemplava **156,5km (cento e cinquenta e seis quilômetros e quinhentos metros)**.

99. E mais, a **Concessionária foi consultada** (vide Ofício nº 833/2015/GEPRO/SUINF de 22/10/2015, RDA-074) acerca dos trechos que pretendia priorizar para a execução das obras de ampliação de capacidade e melhorias assim como para a conversão de trechos multifaixas em pista duplicada. Na ocasião, por meio da Carta PC-0467/2015 de 04/11/2015 (RDA-075) listou os seguintes trechos:



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

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, e em resposta ao Ofício 833/2015/GEPRO, apresenta, abaixo, os trechos prioritários em que se pretende iniciar as obras de ampliação de capacidade ao longo do trecho concedido da rodovia BR-040/DF/GO/MG, quais sejam:

Trechos Prioritários			
	Estado	Km Inicial	Km Final
Trecho 8	GO	40+500	51+500
Trecho 9	GO	58+200	69+500
Trecho 10	GO	74+500	79+000
Trecho 11	GO	88+800	105+300

Multifaixas e respectivos dispositivos			
	Estado	Km Inicial	Km Final
	MG	563+000	623+000

100. Conforme Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), todos os trechos considerados como prioritários pela própria Concessionária para duplicação no estado de Goiás estavam contemplados na Licença de Instalação nº 1121/2016. **Para uma primeira meta de 109km (cento e nove quilômetros), foram liberados 156,5km (cento e cinquenta e seis quilômetros e quinhentos metros)**, mas, mesmo assim, **a Requerente não cumpriu a meta estabelecida no contrato para aquele período e nem para os seguintes**. Aliás, em ofensa ao dever de colaboração entre as partes da relação contratual, recusou-se a promover a transferência da LI 1121/2016, ao fundamento desta não contemplar também o trecho em Minas Gerais, conforme se depreende do Ofícios nº 132 (RDA-082), 188 (RDA-083), 680 (RDA-084), 1231 (RDA-085), 1645/2017/GEPRO/SUINF (RDA-086) e Ofício nº 391/2017/SUINF (RDA-087).

101. Ora, se **nem a primeira meta de duplicação foi cumprida**, não há razão para crer que a Requerente de fato pretendia promover ampla mobilização para antecipação das obras previstas para os anos subsequentes. **Nem havia essa perspectiva nem a concessionária demonstrou efetiva mobilização que tivesse se tornado ociosa e lhe causado algum aumento de custos aptos a serem reequilibrados.**



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

102. Portanto, ante a ausência de qualquer evidência de prejuízos adicionais sofridos pela Requerente, não há outros pontos a serem reequilibrados, senão aqueles já objeto da **2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária**.

II.11. Desconto/Acréscimo de Reequilíbrio (Fator D)

103. Quanto ao desconto de reequilíbrio, além dos aspectos já pontuados na **Resposta às Alegações Iniciais**, cabe acrescentar que o tema foi **objeto de questionamento devidamente esclarecido à época da licitação**. Nesse sentido, confira-se a **Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimentos (RDA-076)**, integrante do edital:

“Pergunta 37: Entendemos que a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços, não acarretará na responsabilização ou penalidade à Concessionária, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado. Ademais, entendemos que qualquer penalidade imposta pelo Poder Concedente será precedida de um devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa, conforme estabelece o inciso LV do artigo 5º da Constituição Federal: “aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados em geral são assegurados o contraditório e ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes;”. Favor confirmar o nosso entendimento?”

Resposta: A não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços será avaliada caso a caso pela ANTT à luz da matriz de risco prevista na cláusula 21 do Contrato de Concessão. Caso o evento que deu causa à não conclusão das obras ou à não disponibilização dos serviços não seja alocado como risco da Concessionária, a ANTT não aplicará as penalidades previstas na cláusula 20 do Contrato de Concessão. **Contudo, independentemente da alocação de riscos previstas na cláusula 21 do Contrato de Concessão, a não conclusão das obras ou a não disponibilização dos serviços previstos no Contrato de Concessão ensejará o Desconto de Reequilíbrio, que não se confunde com penalidade ou punição a Concessionária.** As penalidades serão aplicadas com a observância das regras previstas no contrato e na regulamentação da ANTT, observado o devido processo legal, com direito ao contraditório e a ampla defesa.” (grifo nosso)



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

104. Além do contrato ser claro, mormente item (v) da cláusula 22.6.4⁶, **eventuais dúvidas foram devidamente esclarecidas previamente à licitação.**

105. Acrescente-se ainda que o tema foi objeto de análise, em caso análogo, pelo árbitro de emergência **Dr. Giovani Etoze Nanni**. Na ocasião, toda a tese ora defendida pela ANTT foi amplamente acolhida, inclusive, até as cláusulas contratuais mencionadas são as mesmas. Constatou-se a decisão (RDA-077):

164. O reequilíbrio parece incidir se houver discrepância entre o avanço financeiro real, que acompanha o Cronograma Real, e o avanço financeiro planejado, que se mede à luz do cumprimento do Cronograma Planejado, em leitura conjugada e preliminar das cláusulas contratuais. 165. Isso porque, dentro da dinâmica da relação contratual estabelecida, quando não ocorre o investimento no prazo do Cronograma Planejado, independentemente do motivo, é necessário trazer ao valor presente a remuneração da SOLICITANTE para que se torne correspondente ao efetivamente realizado. O Acórdão do TCU nº 283/2016, de Relatoria do Ministro Augusto Nardes, explica:

“Em essência, **o desconto de reequilíbrio, também chamado de Fator D, traz a valor presente as obras e serviços previstos na concessão e estima o seu impacto no fluxo de caixa**. Em decorrência, a não execução dessa obra ou serviço acarretaria a retirada, da tarifa, que corresponderia exatamente ao impacto de sua inexecução.” (sem ênfase no original)

166. Feito esse esclarecimento inicial, não aparenta ser a mais adequada, nessa análise sumária, a interpretação adotada pela SOLICITANTE de que o marco inicial para aferição de incidência do Desconto de Reequilíbrio deve ser a data da efetiva obtenção da licença, de maneira que, se atendidos os prazos do Cronograma Real, estaria a PARTE REQUERIDA impedida de aplicar o Desconto de Reequilíbrio. 167. Tanto que assim declararam e contrataram as PARTES em disputa. No caso de não cumprimento dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Ampliação por força da ausência da licença de instalação cuja responsabilidade era da PARTE REQUERIDA, não incidiria qualquer penalidade à SOLICITANTE, mas aplicar-se-ia o Desconto de Reequilíbrio, nos termos da cláusula 10.3.2 (i) (c) do Contrato, a seguir transcrita:

“(c) Após o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, **o desatendimento da meta de duplicação de cada ano prevista no item 3.2.1.1. do PER,**

⁶ 22.6.4 A Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

(...)

(v) em caso de atraso na execução das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos Serviços** decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como de enquadramento na cláusula 21.2 será aplicado o **Desconto de Reequilíbrio**, mas não será aplicada a penalidade.



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

por força da ausência de obtenção da licença de instalação, não acarretará responsabilização da Concessionária, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio previsto na subcláusula 22.6 deste Contrato.” (sem ênfase no original)

68. Do mesmo modo, a sistemática contratual estabelece que, caso se verifique atraso no atingimento dos prazos originalmente previstos –, ou seja, Cronograma Planejado – por força dos eventos que estão sob a responsabilidade da PARTE REQUERIDA, nos termos da cláusula 21.2 do Contrato (sendo a licença de instalação um deles), incidirá o Desconto de Reequilíbrio. Veja-se o que dispõe a cláusula 22.6.4 (v) do Contrato:

“(v) em caso de atraso na execução das obras e serviços da Frente De Ampliação De Capacidade E Manutenção Do Nível Dos Serviços decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como de enquadramento na Cláusula 21.2 será aplicado o Desconto de Reequilíbrio, mas não será aplicada a penalidade.” (sem ênfase no original)

169. Tende-se a interpretar que tais previsões perderiam a razão de ser caso a data base para aferição dos parâmetros de desempenho para fins de aplicação de desconto ou acréscimo de reequilíbrio fosse variável, acompanhando a data de obtenção da licença, pois, nesse caso, inexistiria desatendimento às metas originalmente estipuladas.

106. Portanto, mais uma vez, a Requerente insurge-se contra a cláusula contratual sem apresentar qualquer fundamento jurídico para obstar sua aplicação.

II.12. Suspensão de obras na Copa do Mundo de 2014 e Eleições

107. No que se refere à solicitação de suspensão de obras durante o período da **Copa do Mundo FIFA de 2014** e das **eleições** do mesmo ano, cabe reiterar o quanto já exposto na **Resposta às Alegações Iniciais**, no sentido de que a Requerente não demonstrou ter sofrido qualquer prejuízo em razão de tal solicitação.

108. É preciso ter em mente que **não foi exigida a suspensão de toda e qualquer obra, mas somente daquelas que pudessem impactar redes de fibra ótica e de energia elétrica**. Por consequência, para que fossem acolhidos os pleitos de reequilíbrio, a



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

Requerente precisaria ter demonstrado administrativamente que: (i) seu planejamento previa a execução de obras nos períodos em questão; (ii) tais obras planejadas, dada sua localização, poderiam causar impacto nas redes de fibra ótica e de energia elétrica; e (iii) a alteração do planejamento de modo a evitar interferências em tais redes lhe trouxe prejuízo.

109. A inconsistência dos pleitos e da argumentação da Concessionária foram detalhados na Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR (RDA-063), com destaque para os pontos seguintes.

110. As **notas fiscais** apresentadas para demonstrar supostos custos adicionais **destoavam do período de paralizações**. Enquanto a Copa do Mundo se realizou em junho/julho de 2014 e as eleições em outubro do mesmo ano, as notas fiscais apresentadas datam de 21/12/2015.

111. A **tabela apresentada no §74 da Réplica**, com informação de mobilização prevista para 12/06/2014, **não traz qualquer detalhamento**. Em especial, não informa a **localização das obras**, para que pudesse ser avaliado o **potencial de interferência nas redes de fibra ótica e energia**.

112. O **planejamento anual de 2014, apresentado pela própria Requerente** por meio da Carta PC 0147/2014 (RDA-088) com as informações de execução consolidadas até **30/09/2014** também trazem dados que indicam ausência de prejuízo para Concessionária.

113. Em primeiro lugar, **nenhuma das praças de pedágio, Serviços de Atendimento ao Usuário – SAU e Bases Operacionais – BSO** previstas para execução no período da Copa do Mundo **estavam localizadas próximas a cidade-sede**.

114. Em segundo lugar, **a Concessionária conseguiu realizar as obras efetivamente previstas para o período, sem qualquer atraso**. Uma maior dificuldade



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

de execução observa-se somente nos meses de agosto e setembro, que tradicionalmente marcam o início de período de chuvas no trecho da rodovia localizado na região sudeste.

115. Todos esses elementos são corroborados pelas informações trazidas pela unidade regional da ANTT em Minas Gerais. Na ocasião, relatam os técnicos da Agência não terem recebido qualquer comunicação de paralisação de obras por parte da Concessionária nos períodos da Copa do Mundo e das Eleições. Pelo contrário, observaram bons níveis de execução das obras, conforme trecho extraído do Memorando nº 103/2016/URMG/COINF, de 27/05/2016 (RDA-081) informações a seguir:

Em resposta ao Memorando nº 444/2016/GEINV/SUINF, de 28 de abril de 2016, informamos que não há indícios de que houve paralisação total das obras da concessionária Via 040 no período de eleições (2/10/2014 a 6/10/2014 e 23/10/2014 a 27/10/2014) de da Copa do Mundo (12/6/2014 a 13/7/2014).

Lembramos que a concessionária foi comunicada da não-objeção ao Projeto Básico dos trechos da rodovia objeto das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias (10%) somente em 24 de julho de 2014 pelo Ofício nº 1035/2014/GEINV/SUINF, portanto, após conclusão do período de realização da Copa do Mundo e, de acordo com esse documento, a Via 040 somente poderia iniciar as obras após a apresentação dos respectivos projetos executivos, o que não temos registro de quando ocorreu.

Lembramos, também, que não houve comunicação à COINF/URMG da data programada do efetivo início de obras, conforme solicitado pelo Ofício circular nº 2/2014/GEFOR/SUINF, de 6 de junho de 2014, e muito menos houve comunicação de paralisação de qualquer obra que, por ventura, estivesse em andamento.

(...)

Quanto ao período das eleições, constatou-se grande evolução nos percentuais das obras, especialmente de obras de terraplenagem, dos trechos em duplicação e das praças de pedágio entre os meses de setembro e outubro de 2014, conforme planilhas apresentadas pela própria concessionária, o que não condiz com as interrupções alegadas pela Via 040.

Ressalta-se que nos meses de realização da Copa do Mundo essas planilhas ainda não eram encaminhadas pela concessionária à COINF/URMG, o que coloca em dúvida se realmente essas obras já haviam sido iniciadas naquele período.

116. Não há, portanto, qualquer evidência de prejuízo efetivo para a Concessionária.



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

II.13. Fechamento de “Rota de Fuga”

117. No que se refere ao citado fechamento da “Rota de Fuga”, cabe reiterar o quanto exposto na Resposta às Alegações Iniciais. **Esse tema, inclusive, tornou-se incontroverso**, na medida em que **a Requerente não contesta o quanto afirmado pela ANTT.**

II.14. Alterações unilaterais do PER/Retornos Operacionais

118. Conforme salientado anteriormente na Resposta às Alegações Iniciais, a Requerente não detalhou quais questões pretendia discutir a título de “alterações unilaterais do PER”, o que inviabiliza o pleno exercício do contraditório pela ANTT.

119. Contudo, na apresentação da **Réplica**, a Requerente inova na presente arbitragem ao trazer o tema dos “**retornos de nível**”. Por não terem sido tratadas na **Ata de Missão** nem nas **Alegações Iniciais**, esse **tema sequer poderia fazer parte da presente arbitragem**. De todo modo, em homenagem ao princípio da eventualidade, a ANTT não se furtará de esclarecer os fatos.

120. Pois bem, nos termos da Resolução ANTT nº 4.699, de 13 de maio de 2015 (RDA-078), que aprovou a **1ª Revisão Extraordinária**, houve a incorporação de **45 (quarenta e cinco) retornos operacionais em nível ao contrato de concessão**, com o objetivo de mitigar problemas e tráfego e segurança.

121. Os valores de tais retornos foram estimados e incluídos na tarifa segundo sistema de preços do DNIT, até que devidamente analisados os projetos executivos, os quais, uma vez aprovados, trariam os valores definitivos, sendo a diferença de valores ajustada na revisão tarifária subsequente.



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

122. Ocorre que, por força de determinação do **Tribunal de Contas da União - TCU** no âmbito do Acórdão nº 1180/2019 (RDA-089), a ANTT, na **2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária, excluiu da tarifa 41 (quarenta e um) dos 45 (quarenta e cinco) retornos** que haviam sido incluídos anteriormente. Isso se deveu, em grande medida, aos altos níveis de inexecução contratual já observados à época.

123. Por outro lado, foram mantidos **aqueles retornos cuja construção a Concessionária já havia iniciado**, no total de **04 (quatro)**.

124. Ressalte-se que os retornos excluídos, segundo o TCU, poderiam retornar à tarifa somente após a retomada das obras de duplicação e a aprovação dos respectivos projetos executivos.

125. Em relação aos **04 (quatro)** retornos mantidos na tarifa, **mais um foi excluído** (localizado no km 172,00), por **não oferecer segurança** aos usuários, conforme Parecer Técnico nº 143/2017/COINF-URMG-SUINF (RDA-079), além de ter sido **construído em local diverso** do determinado pela ANTT, conforme constante do Ofício nº 1293/2015/GEINV/SUINF (RDA-080).

126. Restaram, portanto, **03 (três) retornos operacionais em nível** cujo valor foi **incluído em caráter provisório na tarifa** e sofrerá os devidos ajustes, assim que aprovados os respectivos projetos executivos.

127. Mais uma vez, observa-se que não assiste razão à Requerente. Os reequilíbrios referentes a esse ponto foram devidamente incorporados na tarifa, quando as obras foram executadas em conformidade com as solicitações da Agência e não considerados quando executados em local diverso do pedido ou com risco ao usuário pela inobservância de normas técnicas

III – REQUERIMENTOS FINAIS



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

128. Diante do exposto, a ANTT reitera os requerimentos da Resposta às Alegações Iniciais, nos seguintes termos:

I – o reconhecimento da inarbitrabilidade da pretensão acerca do reequilíbrio do contrato em decorrência do aumento do limite de peso por eixo trazido pela Lei nº 13.103/15; ou, se assim não entender este Tribunal, a improcedência do pleito, permitindo que a Agência aplique a metodologia em desenvolvimento para promoção do reequilíbrio respectivo;

II – o indeferimento do pleito genérico de reequilíbrio por “alterações unilaterais do PER” apresentado nas Alegações Iniciais;

III – ao final, requer a completa improcedência dos pedidos formulados pela Requerente, condenando-a nos ônus sucumbenciais, quais sejam, custas e honorários advocatícios, estes nos termos do código de processo civil.

Brasília, 08 de julho de 2020.

PAULO ROBERTO MAGALHÃES DE CASTRO WANDERLEY
Procurador Federal

KALIANE WILMA CAVALCANTI DE LIRA
Procuradora Federal

MILTON CARVALHO GOMES
Procurador Federal

ANDRÉ LUÍS MACAGNAN FREIRE
Advogado da União

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO
Advogada da União



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

IV – LISTA DE DOCUMENTOS

Índice de documentos juntados pela Requerida ANTT	
Número	Descrição
Manifestações anteriores	
RDA-001	Subsídios NOTA nº 00571-2018-PF-ANTT-PGF-AGU
RDA-002	Subsídios Despacho nº 746-2018-CIPRO-SUINF
RDA-003	Ofício nº 434-2018-SUINF
RDA-004	Carta VIA040 PA nº 50500.065984-2016-87 ARB BR 040
RDA-005	Carta VIA040 – PA nº 50510.013878-2017-80 ARB BR 040
Resposta às Alegações Iniciais	
RDA-006	Edital nº 006-2013
RDA-007	Contrato de Concessão BR-040-DF-MG-GO
RDA-008	Programa de Exploração da Rodovia - PER
RDA-009	Nota Informativa SEI nº 176-2020-NAM-DG-DIR
RDA-010	Ofício nº 0701-2019-GEENG-SUINF-R00
RDA-011	Auto de Infração nº 515-2019-GEFIR-SUINF
RDA-012	Deliberação nº 1.012, de 26 de novembro de 2019
RDA-013	Deliberação nº 523, DE 14 de agosto de 2018
RDA-014	Deliberação nº 841, de 10 de outubro de 2018
RDA-015	Planilha MEF – Modelo Econômico-Financeiro BR040_original
RDA-016	Acórdão TCU n. 290.2019 - TC 01283120174
RDA-017	Memorando nº 176-2016-GEFOR-SUINF
RDA-018	Nota Técnica nº 003-GEPRO-SUINF-2018, de 04-04-2018
RDA-019	Nota Técnica nº 015-2018-GEINV-SUINF, de 30-04-2018
RDA-020	Nota Técnica nº 021-2016-GEINV-SUINF
RDA-021	Nota Técnica nº 022-2017-GEINV-SUINF, de 20-04-2017
RDA-022	Nota Técnica nº 026-2018-GEREF-SUINF
RDA-023	Acórdão TCU n. 1174.2018-TC 02834320174
RDA-024	Nota Técnica nº 031-2017-GEINV-SUINF, de 05-06-2017
RDA-025	Nota Técnica nº 123-2017-GEROR-SUINF, de 05 de julho de 2017
RDA-026	Nota Técnica nº 133-2016-GEROR-SUINF, de 13-07-2016
RDA-027	Parecer Técnico nº 356-2017-GEFOR-SUINF



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

RDA-028	Relatório de Fiscalização TCU TC n. 010.222-2019-7
RDA-029	Nota Técnica Nº 49-2016-GEROR-SUINF
RDA-030	Nota Técnica nº 95-2015-GEROR-SUINF, de 09-07-2015
RDA-031	Parecer Técnico nº 0574-2019-GEENG-SUINF-R00
RDA-032	Nota Técnica SEI Nº 2091-2019-GEREF-SUINF-DIR, de 08-07-2019
RDA-033	Nota Técnica SEI Nº 2914-2019-GEREF-SUINF-DIR, de 06-09-2019
RDA-034	Parecer nº 106-2020-GEFIR-SUINF
RDA-035	Parecer n.377-2019-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-036	Acórdão n. 283-2016-TCU-Plenário
RDA-037	Parecer nº 1-2019-COAMB-GEENG-SUINF-DIR
RDA-038	Parecer nº 271-2019-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-039	Parecer nº 390-2019-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-040	Parecer nº 704-2019-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-041	Parecer Técnico n.106-2020-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-042	Parecer Técnico nº 064-2016-GEFOR-SUINF
RDA-043	Parecer Técnico nº 1.365-2016-2015-PF-ANTT-PGF-AGU, de 11-07-2016
RDA-044	Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015
RDA-045	Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015
RDA-046	Resolução nº 5.143, de 15 de julho de 2016
RDA-047	Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019
RDA-048	Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017
RDA-049	Planilha Fator C 2019
RDA-050	Planilha Levantamento Receita - aplicação Fator D total
RDA-051	Planilha Receita de Pedágio - até Dezembro de 2018
RDA-052	Cronograma da licitação para concessão da BR-040-DF-MG-GO
RDA-053	Matéria VALOR - Concessões vão exigir reequilíbrio de caixa
RDA-054	Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004
RDA-055	Sentença proferida na ação ordinária nº 0012434-56.2017.4.02.5101
RDA-056	Petição da CONCEBRA de desistência do recurso
RDA-057	Deliberação nº 986, de 5 de novembro de 2019
RDA-058	Proposta de Pesquisa UFRGS - ECOPONTE
RDA-059	Contrato de Concessão ECOSUL
RDA-060	Parecer 01751-2016 - Reequilíbrio ECOSUL insumos asfálticos
RDA-061	Ata da 604ª Reunião de Diretoria



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

RDA-062	e-mail comunicação ofício 701-2019
Tréplica	
RDA-063	Nota Informativa SEI nº 205/2020/NAM/DG/DIR
RDA-064	Dissertação de Mestrado: “Alocação do Risco de Demanda em Concessões de Rodovia”
RDA-065	CCBC 64-2019 Ordem Processual n. 5
RDA-066	Nota nº 318/2013/STN/SEAE/MF
RDA-067	Parecer Técnico nº 0387/2020/GEENG/SUOD
RDA-068	Portaria Interministerial nº 288-2013-MT_MMA
RDA-069	Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015
RDA-070	Resolução nº 4.803, de 12 de agosto de 2015
RDA-071	Nota Técnica 31-2017-GEINV-SUINF
RDA-072	Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF
RDA-073	Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017
RDA-074	Ofício nº 833/2015/GEPRO/SUINF de 22/10/2015
RDA-075	Carta PC-0467/2015 de 04/11/2015
RDA-076	Ata de Resposta aos Pedidos de Esclarecimentos
RDA-077	Decisão Nanni (árbitro de emergência)
RDA-078	Resolução ANTT nº 4.699, de 13 de maio de 2015
RDA-079	Parecer Técnico nº 143/2017/COINF-URMG-SUINF
RDA-080	Ofício nº 1293/2015/GEINV/SUINF
RDA-081	Memorando n. 103-2016-COINF
RDA-082	Ofício nº 132/2017/GEPRO/SUINF
RDA-083	Ofício nº 188/2017/GEPRO/SUINF
RDA-084	Ofício nº 680/2017/GEPRO/SUINF
RDA-085	Ofício nº 1231/2017/GEPRO/SUINF
RDA-086	Ofício nº 1645/2017/GEPRO/SUINF
RDA-087	Ofício nº 391/2017/SUINF
RDA-088	Planejamento Anual - Carta PC 0147/2014
RDA-089	Acórdão TCU n. 1180-2019