DOSSIÊ JUDICIAL
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Processo Judicial

Número Único (CNJ):	0023932-79.2018.0.00.0001
Classe:	COMPROMISSO ARBITRAL (85)
Órgão Julgador:	1ª VARA FEDERAL DE BRASILIA (TRF1)
Número Alternativo:	23932
Ajuizamento:	04/10/2018 00:00
Valor da Causa:	R$ 1,00
Eletrônico:	SIM
Intervenção MP:	NÃO
AJG:	NÃO
Entidade:	AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
Parâmetros:	NÃO HÁ
Vinculações (100 máx):	NÃO HÁ

Dados Básicos

NUP:	00773.005838/2018-86
Tipo:	PROCESSO
Abertura:	19/10/2018 16:04
Volume(s):	1
Fase Atual:	CORRENTE
Classificação:	AÇÕES JUDICIAIS (091)
Espécie:	DOSSIÊ JUDICIAL
Procedência:	ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
Meio:	ELETRÔNICO
Valor:	R$ 0,00
Restrição de Acesso:	NÃO
Acesso Internet:	NÃO
Vinculações:	**00773.005838/2018-86 (PRINCIPAL)** **50501.335226/2018-93 (REMISSÃO)**

Interessados (5 no máximo)

Nome	Modalidade	Representado AGU
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (04.898.488/0001-77)	ENVOLVIDO	SIM
CONCESSIONARIA BR-040 S.A	ENVOLVIDO	NÃO

Assuntos

Nome	Principal
ARBITRAGEM ADMINISTRATIVA (23421)	SIM

Informações

Título:	DOSSIÊ JUDICIAL REFERENTE AOS AUTOS N. 00239327920180000001
Descrição:	
Outro Número:	

Localização

Setor Atual:	ARQUIVO (PF-ANTT)
Localizador:	

Tramitações Recentes (5 últimas)

Origem	Destino	Recebido

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE
The world business organization

?

SEDEX
9912439021-DR/SPM
SECRETARIA DA CORTE
Correios

OG151948410BR

Correios
Peso(g):50.0

NF:

DESTINATARIO Volume: 1/1

AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT
DEPARTAMENTO JURIDICO
SETOR DE CLUBES ESPORTIVOS SUL TRECHO 3 LOTE 10 PO
PROJETO ORLA ASA SUL
70200-003 BRASILIA - DF

ACF BERRINI
15/10/2018

REMETENTE SECRETARIA DA CORTE INTERN DE ARBITRAGEM BR SCIAB
RUA SURUBIM 504
12O AND CIDADE MONCOES SAO PAULO - SP 32,23960
04571-050

PROTOCOLO - ANTT
RECEBIDO EM:
16 OUT 2018

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50501.338564/2018-87
17/10/2018 10:18

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Procuradoria Geral
Entrada 17/10/18 14:49 nº fls 10

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

10 de outubro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL,
Lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por SEDEX

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Sergio Guerra, designado pela Requerente para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos a Requerente a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **19 de outubro de 2018.**

.../...

Ainda, convidamos a Requerida a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato a árbitro em sua Resposta ou em eventual pedido de prorrogação do prazo para apresentação de sua Resposta.

Respeitosamente,

Gustavo Sheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Sergio Guerra; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Sergio Guerra

c.c. - Sergio Guerra *Por correio eletrônico: sergio.guerra@fgv.br*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

(•) Sr. ( ) Sra. ( ) Srta.

Sobrenome: GUERRA

Nome: SERGIO

Data de nascimento: 01/02/1964

Nacionalidade(s): BRASILEIRA

Endereço residencial

Endereço: AV LUCIO COSTA, 4000, BLOCO 5 APT 502 BARRA DA TIJUCA

CEP / Cidade: 22630-011 / RIO DE JANEIRO

País: BRASIL

Telefone: 21343335341 Fax:

E-mail: sasguerra@hotmail.com

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Endereço: PRAIA DE BOTAFOGO, 190, 13 ANDAR

CEP / Cidade: 22250-900 / RIO DE JANEIRO

País: BRASIL

Telefone: 2137995303 Fax: 2137995335 Celular: 21971237948

E-mail: sergio.guerra@fgv.br

Website:

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

( ) Residencial (•) Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

( ) Residencial (•) Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Formação acadêmica / Qualificação *(utilizar outra folha se necessário)*

- Pós-Doutor (Direito) – Yale Law School
- Pós-Doutor (Administração Pública) – FGV/EBAPE
- BM for International Professionals – University of California - Irvine
- Doutor (Direito) – Universidade Gama Filho
- Mestre (Direito) – Universidade Cândido Mendes

Atividades profissionais e cargo(s) atuais *(utilizar outra folha se necessário)*

- Vogal da Comissão de Arbitragem da Câmara FGV de Mediação e Arbitragem
- Diretor da FGV Direito Rio
- Professor Titular de Direito Administrativo da FGV Direito Rio
- Embaixador no Brasil - Yale University
- Coordenador do Curso International Business Law – University of Califórnia, Irvine

Experiência profissional *(utilizar outra folha se necessário)*

- Atua em arbitragens no campo do Direito Público (contratos administrativos, concessões, PPPs, etc.), inclusive em painéis arbitrais com a participação da Administração Pública Direta.
- Em fevereiro de 2018 foi nomeado um dos 5 (cinco) juristas pela Presidência da Câmara dos Deputados, sendo designado Relator, em Comissão para revisão da legislação sobre controle e modernização da Administração Pública.

Informações adicionais *(utilizar outra folha se necessário)*

- Consultor Jurídico da OAB/RJ, na Comissão de Direito Administrativo. Consultor Geral do IBDReg - Instituto Brasileiro para o Desenvolvimento da Regulação.
- Recebeu o Prêmio "Emérito da Associação Brasileira de Agências de Regulação", por pesquisas que vem sendo realizadas há mais de 16 anos no campo regulatório que, inclusive, ajudaram a moldar a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no controle dos atos regulatórios.

Idiomas

Indicar todos os idiomas, inclusive a língua materna, em que se considera capaz de conduzir uma arbitragem e redigir uma sentença arbitral, sem ajuda de intérprete ou tradutor:

☒ Inglês	☐ Francês	☐ Alemão	☐ Italiano
☐ Espanhol	☒ Português	☐ Russo	☐ Polonês
☐ Árabe	☐ Chinês	☐ Japonês	
☐ Outros			

Favor indica outros idiomas que conheça bem:

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 04/10/2018 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: GUERRA

Nome: SERGIO

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

◉ **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividad no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI.

Não Aceitação

◯ **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

☐ **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens		02	
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbitragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No cas de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevante. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da **Nota** às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

○ **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

◉ **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

Fui Coordenador Jurídico da Opportrans Concessão Metroviária S/A (Metrô-Rio) entre 13/05/1998 e 30/12/2000. Com o meu desligamento do quadro de funcionários, os dois escritórios de advocacia nos quais fui sócio foram contratados para prestarem serviços de consultoria jurídica em questões regulatórias envolvendo a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP). A concessionária Metrô-Rio era controlada pelo Grupo Opportunity e em dezembro/2009 passou ao controle da INVEPAR. Minha atuação encerrou-se em abril de 2017, dedicando-me integralmente à atividades acadêmicas e arbitragem.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 04/10/2018 **Assinatura:** SERGIO ANTONIO SILVA GUERRA

Assinado de forma digital por SERGIO ANTONIO SILVA GUERRA
Dados: 2018.10.04 12:11:23 -03'00'

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2018

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Leopoldo Faiad da Cunha
Enviado em: sexta-feira, 19 de outubro de 2018 19:52
Para: Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Cc: Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Assunto: indicação dos árbitros (BR-040 e Rota do Oeste)

Prezado Paulo,

Conforme requisitado, pesquisei ambos os árbitros indicados: Sérgio Guerra, para a Concessionária BR-040, e Gilberto José Vaz, para a Rota do Oeste.

Com relação ao Sérgio Guerra, o prazo para apresentar qualquer comentário ao seu currículo se encerra hoje, com possibilidade de pedido de extensão de prazo. Ressalto que o nível de produção acadêmica é admirável. Há grande foco no setor de energia elétrica, contudo isso não é suficiente para desmerecer sua qualificação. Ademais um ponto que se destacou positivamente foi a dedicação exclusiva às funções de árbitro e acadêmico. Desse modo, entendo que pode atuar de modo equânime.

https://direitorio.fgv.br/corpo-docente/sergio-guerra - esta é página na FGV para conhecer mais detalhes sua produção.

Com relação a Gilberto José Vaz, sugiro análise mais zelosa, considerando impugnar sua nomeação. Diferentemente de Sérgio Guerra, sua produção literária é pequena; e ainda continua atuando como advogado. Acredito que isso interferir negativamente em sua análise já que sua carreira foi sempre no setor privado. Cabe apenas acrescentar sua formação original é em Engenharia Civil com pós-graduação em Economia, sem especificar se é *lato* ou *strictu sensu*.

Espero que essas informações tenham ajudado.

Atenciosamente,

Leopoldo Faiad da Cunha
Especialista em Regulação
Coordenador Substituto

Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT
Tel.: (61) 3410-1555

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

SOLICITAÇÃO DE AUTUAÇÃO DE PROCESSO

Dados do Solicitante:	
Nome: SANDRO GOMES DE ANDRADE Unidade: SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA	Documento Nº: 50501.335226/2018-93
Ramal: Data da Solicitação: 08/10/2018	

De acordo com a NA/002-03/SUADM, solicito as providências dessa área, no sentido de proceder a autuação do processo.

INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A - VIA040.

ASSUNTO: REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM N.º 23932/GSS.

Responsável pela solicitação

Assinatura/Carimbo

Sandro Gomes de Andrade
Prestador de Serviços
Assistente Administrativo

Para uso do Protocolo-Geral/Setorial

Observações:

01-23932/GSS

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Fábio Levy Tredler
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Diego Justiniano Capistrano Pinho
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariano Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Gancem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Patricia Barbosa Ramos
Mariane Cadore
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Molofbia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina do M.J.Badra

Hugo Papa's Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrício dos Santos Castro
Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Thaís Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thaís Nóbrega Tavares de Souza
Yasmin Benevides de Faria
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Bernardo Mello O. Farme D'Amoed
Marcos Cunha Orofino Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Baltero dos Anjos Rodrigues
Renata Zoiro Motta Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Hafi
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Cássio Monteiro Rodrigues
Paulo do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima

Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Broseghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polato Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistone Vitalino
Mauricio Sado Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastasity Monduzzi
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Camm
Alberto Parreira
Paulo de Moura Carvalho Parunhos
Rodrigo Morsch Milan
Roberto Brasil Matte

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Pellanes

BA-C. 059/2018 Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil

Câmara de Comércio Internacional – CCI

Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções

São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

via electrónica: 18/09/18

CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE
20.09.18
COUR INTERNATIONALE D'ARBITRAGE
INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION
G.V.S.
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

3/6

Ref.: Requerimento de instituição de arbitragem

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, CEP. 34.007-652, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, vem, por seus advogados abaixo assinados, regularmente constituídos (doc. 1), com base na cláusula compromissória arbitral prevista no contrato adiante especificado e no artigo 4º do Regulamento de Arbitragem dessa egrégia Câmara de Comércio Internacional ("Regulamento CCI"), formular

ANTT
FL 20
PROTOCOLO GERAL

o incluso requerimento de instituição de arbitragem contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT"), autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, CEP. 70.200-003, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77.

Cordialmente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

3
ANTT
PROTOCOLO

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ANTT

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

ANTT
FL 93
PRO

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

ANTT
24
PROTOCOLO

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

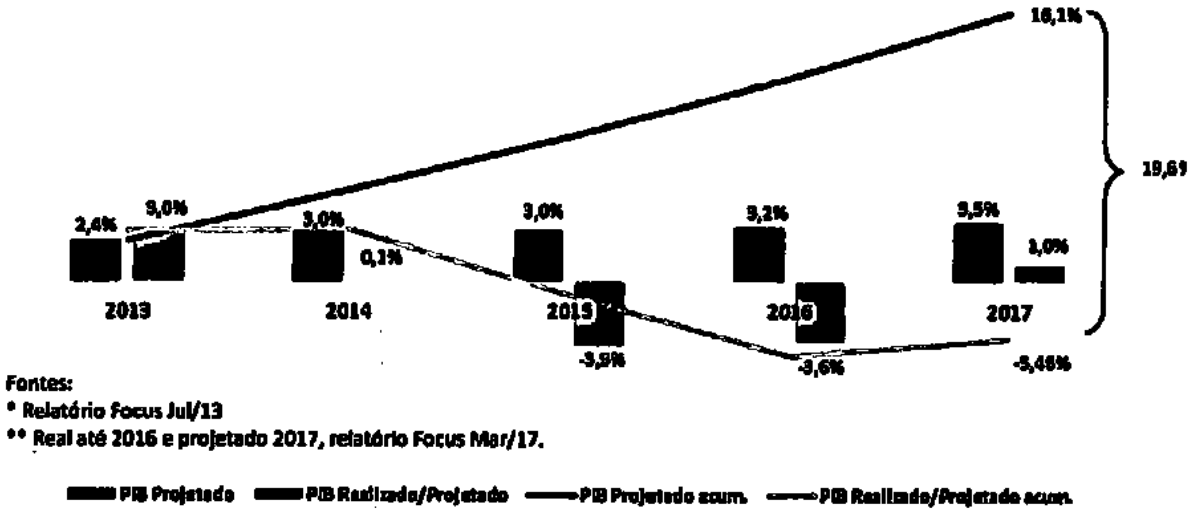
ANTT
FL 25

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER' e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

FL 27

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

10 ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 96

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

11
ANTT
FL 29
PROTOCOLO GERAL

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

12
FL 30

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato'.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

1157

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

16 ANTT
PROC 34

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), *"que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária"* (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o *"indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo"*, com a devida ressalva de que *"o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação."* (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

18 ANTT
FL 36

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

ANTT 19 FL 97 PROCESSO

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

ANTT
20
FL. 38
PROT

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

ANTT
FL 39
PROCESSO

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

ANTT
VIA 040
PROTOCOLO

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2º, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

23
PROC. 41

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2º, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[irem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação do álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com 'cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta'. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ I° e 2°; 65, II, 'd') e 65 §§ 5° e 6°. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: 'Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado'.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

---

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

30 [illegible]
PROTOCOLO GERAL - 48

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução', quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

31
ANTT
FOLHA 49
PROTOCOLO GERAL

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

---

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4º, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

35NT7

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

PROTOCOLO GERAL FLS 4

IX. LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.

DOC.1

BASILIO
ADVOGADOS

PROCURAÇÃO

Pelo presente instrumento particular CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, nomeia e constitui seus bastantes procuradores os advogados **ANA TEREZA BASILIO**, brasileira, separada judicialmente, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 74.802, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 253532-3 e OAB/DF, sob o nº 22.646/A, **BRUNO DI MARINO**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 93.384, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 291.596/A e OAB/DF, sob o nº 32.124/A, **BRUNA MARIA PINHEIRO FERNANDES**, brasileira, casada, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 111.072, **JOÃO AUGUSTO BASILIO**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 73.385, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 159.952 e OAB/DF, sob o nº 28.970, **MÁRCIO HENRIQUE NOTINI SILVEIRA DA FONSECA**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 120.196, **MARIANE CADORE MAGALHÃES FERREIRA**, brasileira, casada, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 196.463, **THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS**, brasileiro, solteiro, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 123.483, e **ÁLVARO JOSÉ DO AMARAL FERRAS RODRIGUES**, brasileiro, solteiro, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 172.944, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 366.224, todos com escritório na Avenida Presidente Wilson, nº 210 - 12 e 13º Andar, CENTRO, RIO DE JANEIRO, RJ, CEP 20030021 e **FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO**, brasileira, casada, inscrita na OAB/MG sob o nº 111.217, com endereço na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, conferindo-lhes em conjunto ou separadamente, os poderes necessários para instaurar perante a Câmara de Comércio Internacional – CCI - procedimento arbitral contra AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, podendo os outorgados, para tanto, realizar todos os atos indispensáveis ao fiel cumprimento do presente mandato, especialmente o de firmar a convenção de arbitragem, pedir a instauração, deduzir pedidos e apresentar defesa

em arbitragem, firmar o termo arbitral, representá-la em audiências de conciliação e instrução, além de substabelecer com ou sem reservas de poderes.

O presente instrumento de mandato será automaticamente revogado em relação àquele(s) que se desligar(em) do escritório supra referido.

Os OUTORGADOS ora nomeados deverão observar, na representação da OUTORGANTE, as regras estabelecidas no Código de Conduta da OUTORGANTE, bem como as normas anticorrupção aplicáveis, em especial mas sem limitar, a Lei n.º 12.846, de 2013, sendo os OUTORGADOS responsáveis por quaisquer penalidades e prejuízos decorrentes da prática dos atos em desacordo com as referidas normas.

Rio de Janeiro, 16 de julho de 2018.

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.

Tulio Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S.A.

Flávio Rogério
Diretor Superintendente
Concessionária BR 040 S.A.

2º TABELIONATO DE NOTAS DE BELO HORIZONTE/MG
Tabeliã Joana Carlos Nunes Jaunier
Reconheço por semelhança a(s) firma(s) de:
Tulio Toledo Abi Saber, Flavio Rogerio Rodrigues de Sousa
Belo Horizonte, 20/07/2018 09:42:37 Diniel
Selo de Fiscalização
RECONHECIMENTO DE FIRMA
COT 45460
COT 45461

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa
Departamento de Registro Empresarial e Integração
Secretaria de Estado de Fazenda de Minas Gerais

Nº DO PROTOCOLO (Uso da Junta Comercial)

NIRE (da sede ou filial, quando a sede for em outra UF)	Código da Natureza Jurídica	Nº de Matrícula do Agente Auxiliar do Comércio
31300106870	2046	

1 - REQUERIMENTO

ILMO(A). SR.(A) PRESIDENTE DA Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

Nome: CONCESSIONARIA BR-040 S.A.
(da Empresa ou do Agente Auxiliar do Comércio)

Nº FCN/REMP
J183440337551

requer a V.Sª o deferimento do seguinte ato:

Nº DE VIAS	CÓDIGO DO ATO	CÓDIGO DO EVENTO	QTDE	DESCRIÇÃO DO ATO / EVENTO
1	017			ATA DE REUNIAO DO CONSELHO ADMINISTRACAO

NOVA LIMA
Local

4 Julho 2018
Data

Representante Legal da Empresa / Agente Auxiliar do Comércio:
Nome: _____
Assinatura: _____
Telefone de Contato: _____

2 - USO DA JUNTA COMERCIAL

☐ DECISÃO SINGULAR ☐ DECISÃO COLEGIADA

Nome(s) Empresarial(ais) igual(ais) ou semelhante(s):

☐ SIM ☐ SIM

☐ NÃO __/__/____ _____ ☐ NÃO __/__/____ _____
Data Responsável Data Responsável

Processo em Ordem
À decisão

__/__/____
Data

_____
Responsável

DECISÃO SINGULAR

	2ª Exigência	3ª Exigência	4ª Exigência	5ª Exigência
☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)	☐	☐	☐	☐
☐ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.				
☐ Processo indeferido. Publique-se.				

__/__/____ _____
Data Responsável

DECISÃO COLEGIADA

	2ª Exigência	3ª Exigência	4ª Exigência	5ª Exigência
☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)	☐	☐	☐	☐
☐ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.				
☐ Processo indeferido. Publique-se.				

__/__/____ _____ _____ _____
Data Vogal Vogal Vogal

Presidente da _____ Turma

OBSERVAÇÕES

DOC. 1.1

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6816815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGgI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Capa de Processo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9, Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
NIRE: 3130010687-0
CNPJ/MF: 19.726.048/0001-00

ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
REALIZADA EM 14 DE MAIO DE 2018

1. Data, Hora e Local: Em 14 de maio de 2018, às 12h, na sede da Concessionária BR-040 S.A. ("Companhia" ou "Via 040"), no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652.

2. Convocação: Dispensada a convocação em vista da presença da totalidade dos membros do Conselho de Administração, na forma do parágrafo primeiro, Artigo 9º do Estatuto Social da Companhia.

3. Presença: *(i)* Conselheiros: Srs. Erik da Costa Breyer, Júlio César Fonseca, Tulio Toledo Abi-Saber, Eduardo Marques de Almeida Dantas, Luis Eduardo Simonetti Baroni e Enio Stein Júnior ("Conselho"); e (ii) Convidada: Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta, também convidada para secretariar a reunião.

4. Mesa: (i) Presidente: Erik da Costa Breyer; e (ii) Secretária: Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta.

5. Ordem do Dia: Deliberar sobre (i) a eleição da Diretoria da Companhia; e (ii) rateio da remuneração fixa global dos administradores da Companhia.

6. Deliberações: Os Conselheiros aprovaram, por unanimidade de votos dos presentes e sem quaisquer restrições, a lavratura da presente ata sob a forma de sumário. Examinada a matéria constante da ordem do dia, o Conselho se manifestou no seguinte sentido:

6.1 Eleição da Diretoria: O Conselho de Administração aprovou, por unanimidade, a eleição dos Diretores da Companhia, para mandato de 2 (dois) anos, que se encerrará em data coincidente com a da Assembleia Geral Ordinária que vier a ser realizada em 2020:

(i) **Sr. Tulio Toledo Abi Saber**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº M-7224307 (SSP/MG), inscrito no CPF sob o nº 031.277.386-25, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, para o cargo de Diretor Presidente;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 5916815 em 05/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(ii) **Sr. João Garcia Couri Neto**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da carteira de identidade nº 35.948.821-3, expedida pela SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 029.862.666-73, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, para o cargo de Diretor Administrativo-Financeiro que acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores da Companhia; e

(iii) **Sr. Flávio Rogério Rodrigues de Sousa**, brasileiro, solteiro, Gestor de Recursos Humanos, portador da carteira de identidade nº 06718691-6, expedida pela IFP/RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 832.463.127-53, com endereço no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652, para o cargo de Diretor Superintendente da Companhia.

Os Diretores ora eleitos declaram estar desimpedidos na forma da lei para o exercício dos respectivos cargos.

Em função da deliberação tomada acima, a Diretoria da Companhia passa a ser a indicada no quadro abaixo:

Diretoria	
Nome	**Cargo**
Tulio Toledo Abi-Saber	Diretor Presidente
João Garcia Couri Neto	Diretor Administrativo Financeiro e de Relações com Investidores
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa	Diretor Superintendente

6.2- Rateio da remuneração dos administradores da Companhia: O Conselho aprovou por unanimidade o rateio da remuneração global anual dos administradores da Companhia aprovada na AGOE de 24/04/2018, no montante total de até R$ 2.037.602,72 (dois milhões, trinta e sete mil, seiscentos e dois reais e setenta e dois centavos), sendo (i) até R$ 96.163,20 referente ao Conselho de Administração; e (ii) até R$ 1.941.439,52 referente à Diretoria.

7. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada, tendo sido a presente Ata lavrada por meio de processamento eletrônico e, depois de lida e aprovada, assinada por todos os conselheiros presentes. Mesa: Erik da Costa Breyer – Presidente; e Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta – Secretária. Conselheiros: Srs. Erik da Costa Breyer, Júlio César Fonseca, Tulio Toledo Abi-Saber, Eduardo Marques de Almeida Dantas, Luis Eduardo Simonetti Baroni e Enio Stein Júnior.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 05/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374814 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

pNT7

FL 6

Certifico que a presente ata é cópia fiel da lavrada em livro próprio.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta
Secretária

(Última página da ata da Reunião do Conselho de Administração da Concessionária BR-040 S.A, realizada em 14 de maio de 2018)

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4568C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGql Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

PROTOCOLO 62

Documento Principal

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/08/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

VIA 040

63

TERMO DE POSSE

Eu, **Flávio Rogério Rodrigues de Sousa**, brasileiro, solteiro, Gestor de Recursos Humanos, portador da carteira de identidade nº 06718691-6, expedida pela IFP/RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 832.463.127-53, com endereço no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652, tendo sido eleito Diretor Superintendente da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

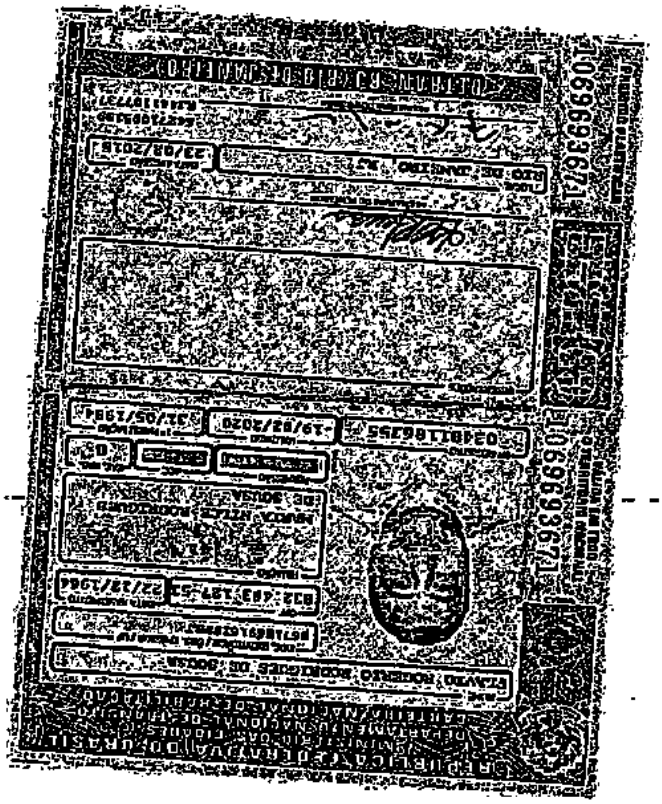
Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 06/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
PROTOCOLO GERAL 64



Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6816815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73418FA5826AB9385B9D7239A4688C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

TERMO DE POSSE

Eu, **João Garcia Couri Neto**, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da carteira de identidade nº 35.948.821-3, expedida pela SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 029.862.666-73, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, tendo sido eleito para o cargo de Diretor Administrativo-Financeiro, acumulando as funções de Diretor de Relações com Investidores, da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

João Garcia Couri Neto
Diretor Administrativo-Financeiro

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106970 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916615 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 183374814 - 05/07/2018. Autenticação: 22326F3CB7341BFA582AB9365B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.juconmg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.481-4 e o código de segurança XQqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 05/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B8D7238A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
FL 69
PROTOCOLO

TERMO DE POSSE

Eu, **Tulio Toledo Abi-Saber**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº M-7224307 (SSP/MG), inscrito no CPF sob o nº 031.277.386-25, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, tendo sido eleito Diretor Presidente da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

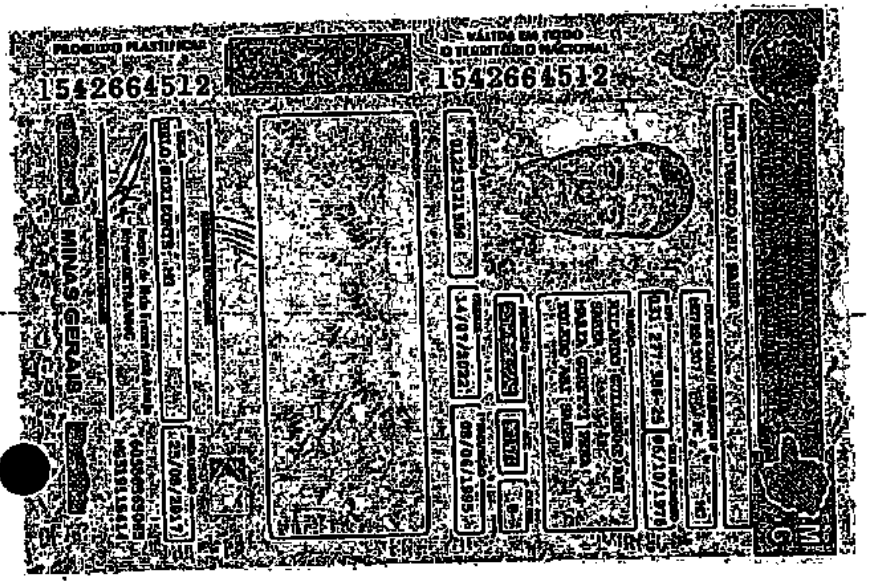
Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

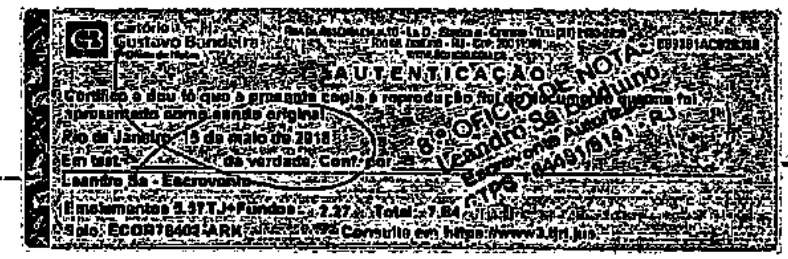
Nova Lima, 01 de junho de 2017.

Tulio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5626AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
FL 970
PROCESSO





Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 09/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5828AB9365B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

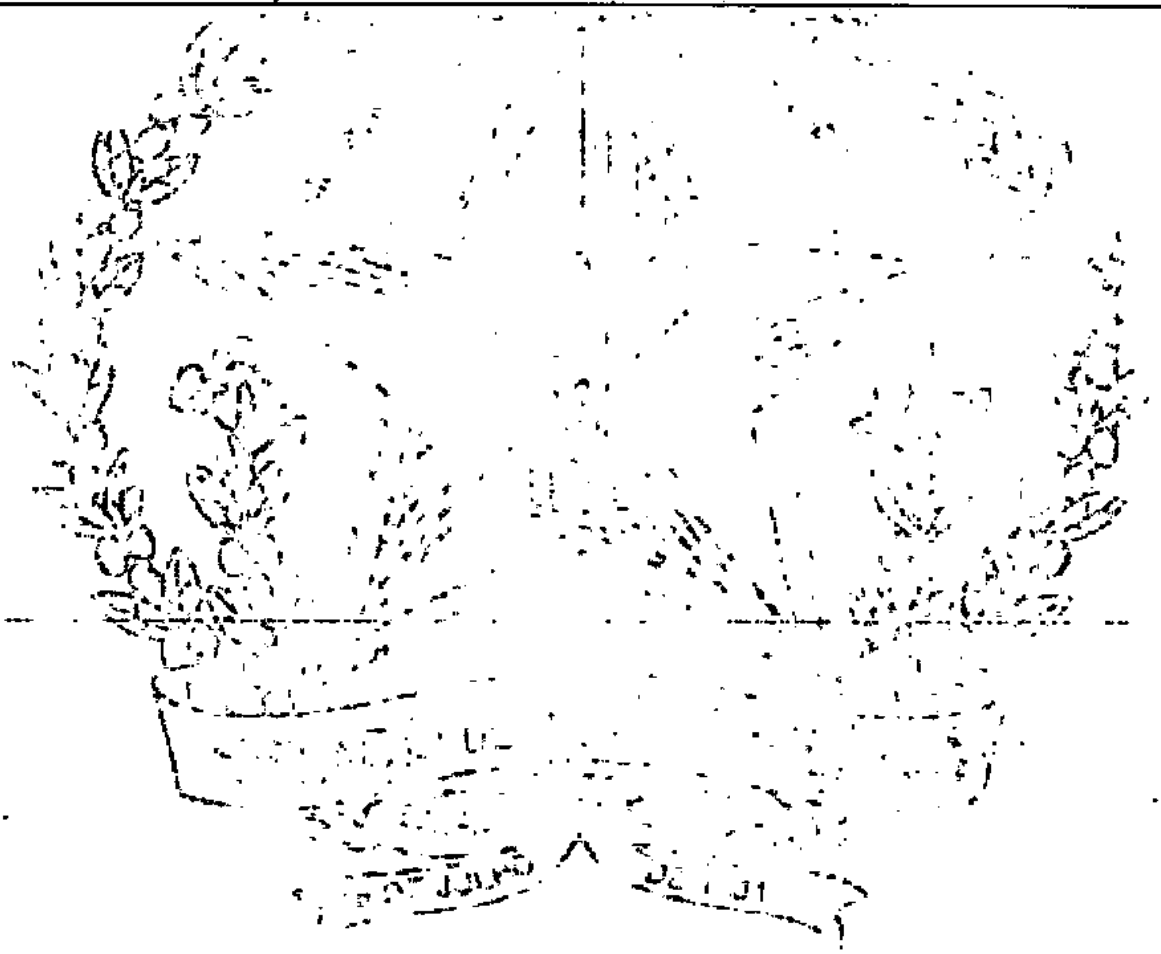
Registro Digital

PROTOCOLO GERAL

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA



Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGql Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa
Departamento de Registro Empresarial e Integração
Secretaria de Estado da Fazenda de Minas Gerais
Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS FL. 42 PROTOCOLO

TERMO DE AUTENTICAÇÃO - REGISTRO DIGITAL

Certifico que o ato, assinado digitalmente, da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., de nire 3130010687-0 e protocolado sob o número 18/337.461-4 em 05/07/2018, encontra-se registrado na Junta Comercial sob o número 6916815, em 06/07/2018. O ato foi deferido digitalmente pela 1ª TURMA DE VOGAIS.

Assina o registro, mediante certificado digital, a Secretária-Geral, Marinely de Paula Bomfim. Para sua validação, deverá ser acessado o sitio eletrônico do Portal de Serviços / Validar Documentos (https://portalservicos.jucemg.mg.gov.br/Portal/pages/imagemProcesso/viaUnica.jsf) e informar o número de protocolo e chave de segurança.

Capa de Processo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Documento Principal

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Belo Horizonte, Sexta-feira, 06 de Julho de 2018

Marinely de Paula Bomfim: 873.638.956-00

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

O ato foi deferido e assinado digitalmente por :

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
082.120.336-35	GABRIEL COSTA GRECO
057.316.846-69	LEANDRO HENRIQUES GONCALVES
873.638.956-00	MARINELY DE PAULA BOMFIM

Belo Horizonte. Sexta-feira, 06 de Julho de 2018

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73418FA5828AB9385B9D7238A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
CNPJ/MF: 19.726.048/0001-00
NIRE: 31.3.0010687-0

ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA
REALIZADA EM 01 DE JUNHO DE 2017

1. **Data, hora e local**: Em 01 de junho de 2017, às 17h, na sede da Concessionária BR-040 S.A. ("Companhia"), no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, CEP 34007-652.

2. **Convocação**: Dispensada a publicação do anúncio de convocação, nos termos do §4º, do artigo 124, da Lei 6.404, de 15/12/1976 ("Lei das Sociedades por Ações"), tendo em vista a presença da acionista da Companhia representando a totalidade do capital social.

3. **Presença**: Acionista representando a totalidade do capital social da Companhia, conforme registros lavrados no Livro de Presença de Acionistas assinado e arquivado na sede da Companhia.

4. **Mesa**: **Presidente**: Erik da Costa Breyer; e **Secretária**: Flávia Figueiredo Franco Carmo.

5. **Ordem do dia**: Deliberar sobre (i) reforma do Estatuto Social da Companhia e (ii) Consolidação do Estatuto Social da Companhia.

6. **Assuntos e Deliberações**: Foi aprovada, por unanimidade, a lavratura da presente ata sob a forma de sumário e sua publicação com omissão da assinatura do acionista, na forma do art. 130 da Lei nº 6.404/76. Instalada a Assembleia e feitas a leitura e a discussão da Ordem do Dia, as seguintes deliberações foram tomadas pela acionista titular da totalidade do capital social da Companhia:

6.1 - Reforma do Estatuto Social da Companhia: Reformar o Estatuto Social da Companhia para revisão dos artigos do Estatuto Social da Companhia e renumeração considerando as alterações realizadas. Os artigos passarão a vigorar com as seguintes novas redações:

> ***Artigo 1º*** *A Concessionária BR-040 S.A. é uma sociedade anônima de propósito específico, subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Inveper, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 801, 3001 e 3002, Centro, inscrita no CNPJ sob o nº 03.758.318/0001-24,*

DOC. 1.2

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FE8756DA70E6898B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaiC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT

ora regida pelo presente Estatuto Social e pelas disposições legais que lhes forem aplicáveis, em especial pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e suas alterações posteriores (a "Lei nº 6.404/76"), com prazo de duração determinado de 30 (trinta) anos contados nos termos do Contrato de Concessão ou pelo prazo necessário para o cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, conforme definido no Artigo 3º abaixo (a "Companhia"), o que por último ocorrer.

Artigo 2º A Companhia tem sua sede na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP 34.007-652.

Parágrafo Único - A Companhia poderá abrir, transferir e fechar filiais, escritórios e sucursais em qualquer lugar do território nacional, por deliberação do seu Conselho de Administração, observado o disposto neste Estatuto e nas disposições legais cabíveis.

Artigo 3º A Companhia tem por objeto social específico e exclusivo a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão ("Sistema Rodoviário"), tudo em conformidade com as condições e especificações do contrato de concessão a ser firmado entre a União Federal, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (a "ANTT" e, em conjunto com a União Federal, o "Poder Concedente") e a Companhia (o "Contrato de Concessão"), em virtude do procedimento licitatório promovido pelo Poder Concedente nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013.

CAPITAL SOCIAL E AÇÕES

Artigo 4º O capital social é de R$670.500.000,00 (seiscentos e setenta milhões e quinhentos mil reais), dividido em 706.866.817 (setecentas e seis milhões oitocentas e sessenta e seis mil e oitocentas e dezessete) ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal.

Parágrafo Primeiro - A Assembleia Geral deverá deliberar sobre os aumentos do capital da Companhia que se façam necessários.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E8898B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.198-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Parágrafo Segundo - As emissões e colocações de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis em ações serão realizadas com observância do direito de preferência assegurado aos acionistas, conforme disciplinado pelo artigo 171 da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Terceiro - É vedada a emissão de partes beneficiárias pela Companhia.

Artigo 5º - Cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações das Assembleias Gerais.

Parágrafo Primeiro - As ações preferenciais, se emitidas, não darão direito a voto nas deliberações das Assembleias Gerais, conferindo aos seus titulares prioridade no reembolso de capital, sem prêmio, no caso de liquidação da Companhia. As ações não serão conversíveis de uma forma em outra.

Parágrafo Segundo - A Companhia, nos termos da lei, poderá adquirir ações de sua emissão, para cancelamento ou posterior alienação, mediante autorização do Conselho de Administração.

CAPÍTULO II
DA ADMINISTRAÇÃO

Artigo 6º - A Companhia será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, com os poderes conferidos em lei e por este Estatuto Social.

Parágrafo Primeiro - A remuneração anual global da Administração será fixada anualmente pela Assembleia Geral, competindo ao Conselho de Administração deliberar sobre sua respectiva individualização.

Parágrafo Segundo - Os membros do Conselho de Administração e os Diretores tomarão posse nos termos da Lei nº 6.404/76 e observarão os requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades contemplados na referida Lei, dispensando-se a constituição de caução em garantia das suas respectivas gestões.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 7º - O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 3 (três) e, no máximo, 7 (sete) membros efetivos, pessoas naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA66C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Parágrafo Primeiro - Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei no 6.404/76 e neste Estatuto Social.

Parágrafo Segundo - Na Assembleia Geral que eleger os membros do Conselho de Administração serão escolhidos o Presidente e o Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia.

Parágrafo Terceiro - No caso de ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho de Administração, suas atribuições serão exercidas pelo Vice-Presidente ou, na falta deste, por outro Conselheiro indicado pelo Presidente do Conselho de Administração e, não havendo indicação, por escolha da maioria dos demais membros do Conselho.

Parágrafo Quarto - No caso de vacância do cargo de presidente ou do vice-presidente, caberá ao Conselho de Administração nomear seus substitutos, que permanecerão no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar.

Parágrafo Quinto - O Conselho de Administração somente deliberará com a presença da maioria de seus membros em exercício.

SUBSTITUIÇÃO E VACÂNCIA

Artigo 8º *Em caso de vacância de cargo de conselheiro, caberá ao Conselho de Administração nomear o substituto, que permanecerá no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar. Neste caso, o mandato do substituto eleito vigorará pelo prazo que restar do mandato do substituído.*

FUNCIONAMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 9º *O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, ao menos uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado na forma deste Estatuto Social.*

Parágrafo Primeiro - As convocações para as reuniões do Conselho de Administração sempre deverão ser feitas por escrito a cada membro do Conselho de Administração, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, por carta entregue a cada um dos membros em mãos, mensagem eletrônica (e-mails) ou carta registrada com aviso de recebimento. As convocações conterão, além de data, hora e local da reunião, breve descrição das matérias da ordem do dia, sendo

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6886B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

dispensada a convocação nas reuniões em que se verifique a presença da totalidade dos Conselheiros em exercício. Poderá, excepcionalmente, ser reduzida a antecedência mínima de convocação, na hipótese de realização de reunião objetivando a continuidade de discussões de matérias incluídas na ordem do dia, porém não deliberadas em reuniões anteriores, desde que presentes os mesmos Conselheiros presentes na reunião anterior.

***Parágrafo Segundo** - As reuniões do Conselho de Administração serão convocadas por seu Presidente ou, na ausência deste, por seu Vice-Presidente, e, na ausência de ambos, por no mínimo quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho.*

***Parágrafo Terceiro** - As reuniões do Conselho de Administração poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos membros do Conselho de Administração, a manifestação na reunião por meio de submissão prévia de voto por escrito ao Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.*

***Parágrafo Quarto** - As reuniões do Conselho de Administração serão instaladas com quórum mínimo de metade mais um da totalidade de seus membros.*

***Parágrafo Quinto** - As deliberações do Conselho de Administração se darão por maioria dos votos dos presentes. O Presidente do Conselho de Administração não terá voto de qualidade.*

***Parágrafo Sexto** - As atas das reuniões do Conselho de Administração poderão ser lavradas sob a forma de sumário dos fatos ocorridos, contendo, apenas, a íntegra das resoluções tomadas.*

Atribuições do Conselho de Administração.

***Artigo 10º** Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei nº 6.404/76 e neste Estatuto Social:*

(a) eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as atribuições, observado o que a respeito dispuser o estatuto;

(b) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6306776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106670 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6996B50BFB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(c) *convocar a Assembleia Geral por meio de seu Presidente, Vice-Presidente ou por no mínimo 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração, sempre que entenderem necessário e nos casos previstos em lei e neste Estatuto;*

(d) *manifestar-se sobre o Relatório da Administração e as contas da Diretoria;*

(e) *submeter à Assembleia Geral a proposta da destinação do lucro líquido do exercício;*

(f) *aprovar a compra de ações de emissão da Companhia, para cancelamento ou permanência em tesouraria, bem como a alienação de ações que estejam em tesouraria;*

(g) *estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Companhia segundo os termos deste Estatuto Social e em conformidade com as deliberações tomadas em Assembleia Geral;*

(h) *aprovar o Orçamento Plurianual ou qualquer alteração do mesmo;*

(i) *aprovar o Orçamento Anual ou qualquer alteração do mesmo;*

(j) *aprovar critérios gerais de remuneração, políticas de benefícios e fixação de parâmetros anuais para pagamento de remuneração variável aos administradores e funcionários da Companhia;*

(k) *deliberar sobre a individualização da remuneração dos administradores, nos termos do parágrafo 1º do Artigo 6º deste Estatuto;*

(l) *determinar o levantamento de balanços semestrais ou relativos a períodos menores, bem como autorizar o pagamento de juros sobre capital próprio ou declarar e determinar o pagamento de dividendos à conta de lucros apurados em tais balanços, de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou em balanços intercalares, na forma prevista em lei;*

(m) *aprovar o resgate, amortização, recompra ou qualquer outro tipo de negociação com as ações ou outros valores mobiliários de emissão da Companhia;*

(n) *aprovar quaisquer transações da Companhia com seus administradores, partes relacionadas ou ainda administradores de partes relacionadas;*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aoIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(o) *aprovar o endividamento, realização de mútuo, ou contratação de garantias pela Companhia acima de R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)*

(p) *aprovar a aquisição, alienação, renúncia a direitos, transferência de bens do ativo permanente da Companhia, cujo valor seja superior a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);*

(q) *aprovar a doação, pela Companhia, de quaisquer bens ou direitos, exceto bens depreciados ou sem valor comercial;*

(r) *aprovar a prestação, pela Companhia, de qualquer fiança, aval ou outras garantias pessoais ou reais a terceiros;*

(s) *aprovar a emissão e cancelamento de debêntures simples e não conversíveis ou títulos de dívida para distribuição pública ou privada, incluindo, sem limitação, a emissão de nota promissória para oferta pública de distribuição, salvo se prevista competência de assembleia nos termos da lei ou do presente estatuto;*

(t) *aprovar a celebração de aditivos ao Contrato de Concessão firmado pela Companhia;*

(u) *aprovar o Regimento de Funcionamento do Conselho de Administração;*

(v) *nomear, destituir ou substituir o auditor independente da Companhia;*

(w) *aprovar contratações em geral pela Companhia em valores superiores a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);*

(x) *deliberar sobre os atos que excedam os limites de competência da Diretoria, dentro de suas próprias atribuições.*

Diretoria Executiva

Artigo 11º *A Diretoria Executiva é composta por até 3 (três) Diretores, respeitado o mínimo legal, acionistas ou não, residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de 2 (dois) anos, que se estenderá até a investidura dos novos Diretores eleitos, sendo permitida a reeleição. Os Diretores terão experiência e qualificação condizente com os cargos, observando-se critérios adotados em mercado, com as designações seguintes: (i) Diretor Presidente; (ii) Diretor Superintendente; e (iii) Diretor Administrativo Financeiro, que*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 8305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 29/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E68968508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
PROTOCOLO GERAL

acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores.

***Parágrafo Primeiro** - Os membros do Conselho de Administração, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão integrar a Diretoria.*

***Parágrafo Segundo** - A investidura no cargo de Diretor far-se-á imediatamente após a assinatura do respectivo termo de posse, lavrado no Livro de Atas de Reuniões da Diretoria.*

***Parágrafo Terceiro** – Em caso de ausência ou impedimento temporário, o Diretor será substituído por outro mediante designação da Diretoria.*

***Parágrafo Quarto** - Em caso de vacância definitiva de cargo de Diretoria, o substituto será eleito pelo Conselho de Administração e exercerá mandato pelo tempo que faltar ao diretor substituído.*

***Parágrafo Quinto** – Respeitado o número mínimo de 2 (dois) Diretores, o Conselho de Administração poderá deixar de nomear substituto em caso de vacância de cargo de diretor.*

FUNCIONAMENTO DA DIRETORIA EXECUTIVA

***Artigo 12º** A Diretoria reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem e suas reuniões serão presididas pelo Diretor Presidente ou por quem o substitua nos termos deste Estatuto.*

***Parágrafo Primeiro** - As reuniões serão sempre convocadas por qualquer dos Diretores com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, mediante comunicação aos demais Diretores. As reuniões da Diretoria poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos Diretores, a manifestação na reunião por meio de submissão de voto por escrito ao Diretor Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.*

***Parágrafo Segundo** - As deliberações da Diretoria constarão em Atas lavradas em livro próprio e serão tomadas por maioria dos Diretores presentes.*

***Parágrafo Terceiro** - Em caso de empate ou divergência entre os Diretores, a matéria objeto da discussão e impasse será levada à deliberação do Conselho de Administração, que decidirá em última instância sobre o assunto.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.195-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

COMPETÊNCIA DA DIRETORIA E REPRESENTAÇÃO.

Artigo 13º *À Diretoria compete:*

(a) propor ao Conselho de Administração as ações para viabilizar as diretrizes estratégicas da Empresa;

(b) assegurar o bom andamento dos negócios, decidir e praticar todos os atos necessários à realização dos objetivos da Empresa, desde que não sejam da competência exclusiva da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração e também não necessitem de prévia aprovação na forma deste Estatuto Social;

(c) promover convênios e contratar nos limites impostos pela Assembleia Geral e/ou pelo Conselho de Administração, dentro dos fins da Empresa, com pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;

(d) aprovar, no âmbito de sua alçada, os critérios relativos aos cargos e salários e ao regime disciplinar dos empregados da Empresa;

(e) elaborar e apresentar ao final de cada exercício social as Demonstrações Financeiras, na forma da Lei das Empresas por Ações, instruídas com o Parecer dos Auditores Independentes, para apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, se instalado, e aprovação pela Assembleia Geral;

(f) aprovar normas e manuais das Empresa;

(g) zelar pela acuracidade e tempestividade das demonstrações financeiras e dos relatórios da Diretoria destinados ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal, quando instalado;

(h) zelar pela imagem e reputação da Empresa e

(i) disseminar a cultura da organização, gestão de riscos e modelo de gestão dos resultados.

Artigo 14º *Compete ao Diretor Presidente, na condição de principal orientador e condutor das atividades da Empresa:*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6885B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

NTT
PROTOCOLO 63

(e) estruturar e dirigir todos os negócios da Empresa de acordo com as diretrizes traçadas pelo Conselho de Administração;

(b) convocar, instalar e presidir as reuniões de Diretoria;

(c) conduzir a elaboração e execução dos planos estratégicos e orçamentários, visando a assegurar o desenvolvimento, crescimento e continuidade da Empresa para garantir um retorno adequado aos acionistas e resguardar a segurança dos ativos;

(d) definir e desdobrar os objetivos e metas na estrutura da Empresa.

(e) admitir, demitir, promover os empregados e cuidar do processo de sucessão para as posições chave da Empresa, podendo delegar essa competência;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 15º Compete ao Diretor Superintendente:

(a) executar os planos estratégicos e orçamentários da Empresa, buscando a maximização da eficiência dos processos e resultados;

(b) garantir o alcance dos resultados planejados através da execução do modelo de gestão.

(c) desenvolver e executar os planos de operação e manutenção da Empresa;

(d) responder tecnicamente pela Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão;

(e) assegurar o cumprimento do Contrato de Concessão;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305778 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB755DA70E6898B509FB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.186-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT

PROTOCOLO 84

Artigo 16º *Compete ao Diretor Administrativo Financeiro:*

(a) definir e executar a estratégia financeira da Empresa;

(b) representar institucionalmente a Empresa perante as instituições financeiras, fundos de investimentos e demais entidades financiadoras;

(c) acompanhar a prestação de garantias pessoais ou reais prestadas pela Empresa autorizadas pelo Conselho de Administração, bem como a contratação de seguros em geral;

(d) elaborar o Relatório Anual da Administração, em conjunto com os demais membros da Diretoria;

(e) prestar informações aos investidores, à Comissão de Valores Mobiliários – CVM e, caso a Empresa tenha registro em bolsa de valores, às bolsas;

(f) elaborar e responder pelas demonstrações e relatórios financeiros;

(g) responder pelas funções de suporte administrativo da Empresa;

(h) representar a Companhia perante órgãos de administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 17º *O Diretor Administrativo Financeiro cumulará as funções de Diretor de Relação com Investidores, a quem compete prestar todas as informações exigidas pela legislação e regulamentação do mercado de valores mobiliários, caso a Companhia tenha registro em bolsa de valores, às bolsas.*

Artigo 18º *Observado o que dispõe este Estatuto Social, a Diretoria tem os mais amplos e gerais poderes de representação ativa e passiva da Companhia, em juízo ou fora dele, a administração e a gestão dos negócios sociais, considerando-se a Companhia validamente obrigada:*

(a) mediante a assinatura conjunta de 2 (dois) Diretores;

(b) mediante a assinatura conjunta de 1 (um) Diretor e 1 (um) Procurador; ou

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E68988508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança esiC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(c) *mediante a assinatura de 2 (dois) procuradores, nos limites dos poderes que lhes forem conferidos, na forma prevista neste artigo.*

Parágrafo Primeiro - É facultado à Companhia nomear procuradores, devendo o instrumento respectivo ser assinado por 2 (dois) membros da Diretoria. As procurações deverão conter poderes específicos e terão prazo de validade limitado a, no máximo, 1 (um) ano, sendo vedado o substabelecimento total ou parcial, com exceção (i) daquelas outorgadas a advogados para a representação da Companhia em processos judiciais ou administrativos e (ii) daquelas vinculadas a contratos de financiamento ou contratos de dívida.

Parágrafo Segundo - Não obstante o disposto nos incisos (a), (b) e (c) deste artigo, a Companhia poderá ser representada por qualquer Diretor, isoladamente, nos seguintes casos: (i) aposição de endosso-mandato em títulos para efeitos de cobrança ou depósito em instituições financeiras, em favor da Companhia; (ii) representação da Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal; e (iii) emissão de correspondência que não envolva compromisso para a Companhia.

CAPÍTULO III
CONSELHO FISCAL

Artigo 19º O Conselho Fiscal da Companhia funcionará em modo não permanente e, nos exercícios sociais em que for instalado, será composto por 3 (três) membros efetivos e até igual número de suplentes com as atribuições, competência e remuneração previstos em lei, com mandato de 1 (um) ano, admitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - O Conselho Fiscal, quando instalado, reunir-se-á ordinariamente a cada trimestre e, extraordinariamente, sempre que necessário, lavrando-se as atas dessas reuniões em livro próprio. O quórum de instalação das Reuniões do Conselho Fiscal será de, no mínimo, 2 (dois) membros; e as suas deliberações serão tomadas pelos votos da maioria dos membros presentes.

Parágrafo Segundo - Aplica-se ao Conselho Fiscal, quanto às normas de eleição, funcionamento, requisitos, impedimentos, investidura, deveres e responsabilidades e remuneração, o que dispõe a Lei nº 6.404/76.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/08/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança oaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
GERAL FL 86 PROCESSO

CAPÍTULO IV
ASSEMBLEIA GERAL

Artigo 20º Respeitada a legislação em vigor, a Assembleia Geral será convocada na seguinte ordem: a) pelo Presidente do Conselho de Administração; b) pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração; c) por 2 (dois) dos demais membros do Conselho de Administração, nos casos de ausência ou impedimento do Presidente e do Vice-Presidente; e d) pelas pessoas legalmente habilitadas nos termos da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Primeiro - Os anúncios de convocação, publicados na forma e nos termos da lei, devem conter, além do local, data e hora da Assembleia, a ordem do dia explicitada e, no caso de reforma do estatuto, indicação da matéria.

Parágrafo Segundo - Os trabalhos da Assembleia Geral serão dirigidos por mesa composta de Presidente e Secretário, escolhidos pelos acionistas presentes.

Artigo 21º As Assembleias Gerais serão realizadas: (a) ordinariamente e anualmente, com a finalidade prevista no artigo 132 da Lei nº 6.404/76, nos 4 (quatro) primeiros meses subsequentes ao encerramento de cada exercício social; e (b) extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem.

Artigo 22º A Assembleia Geral será instalada para deliberar sobre as matérias para as quais a aprovação é de sua competência privativa, nos termos da lei.

Artigo 23º Ressalvados os casos previstos em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não computados os votos em branco.

Parágrafo Único - O presidente da Assembleia Geral não computará o voto proferido com violação ao disposto em acordo de acionistas, devidamente arquivado na sede da Companhia.

CAPÍTULO V
EXERCÍCIO SOCIAL, LUCROS E DIVIDENDOS

Artigo 24º. O exercício social terá início em 1º (primeiro) de janeiro e terminará em 31 (trinta e um) de dezembro de cada ano, findo o qual serão elaborados o balanço anual e as demonstrações financeiras exigidas em lei. As demonstrações financeiras anuais da Companhia serão obrigatoriamente auditadas por auditores independentes registrados junto à Comissão de Valores Mobiliários.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB755DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança zaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

DIRF
FL 87
PROTOCOLO

Artigo 25º *Do resultado do exercício apurado na forma da legislação em vigor serão deduzidos os prejuízos acumulados, se houver, e a provisão para o imposto de renda.*

Artigo 26º *O saldo, após deduzidas as eventuais participações no resultado, configurará o lucro líquido do exercício que terá as seguintes destinações:*

(a) 5% (cinco por cento) para constituição da reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social;

(b) formação de reservas para contingências, caso haja necessidade, por proposta do Conselho de Administração;

(c) constituição de reserva de lucros a realizar, se for o caso, na forma prevista pela Legislação;

(d) pagamento do dividendos anuais obrigatórios do, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei de acordo com as deduções previstas nas alíneas "a" e "b" anteriores, que serão declarados e pagos na forma da lei; e

(e) a Assembleia Geral decidirá o destino remanescente do lucro líquido do exercício, nos termos da lei.

Artigo 27º *A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, pagar ou creditar juros sobre o capital próprio, nos termos do art. 9º, da Lei 9.249/95, sendo tal remuneração imputada ao dividendo obrigatório apurado no exercício.*

Artigo 28º *A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, observadas as limitações legais:*

(a) levantar balanços semestrais ou em períodos menores e, com base neles, declarar dividendos;

(b) declarar dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT

FLS 68 PROTOCOLO

CAPÍTULO VI
TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

Artigo 29º A transferência de controle da Companhia deverá respeitar as disposições legais aplicáveis, os termos do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e do Acordo de Acionista arquivado na sede da Companhia.

Autorização da ANTT

Artigo 30º – Os seguintes atos somente poderão ser praticados pela Companhia ou por seus acionistas após prévia anuência da ANTT:

(a) transferência do controle da Companhia;

(b) redução do seu capital social abaixo do valor mínimo especificado no contrato de concessão;

(c) dar em garantia de financiamentos contratados, nos termos do contrato de concessão, os direitos emergentes da concessão, tais como as receitas de exploração do sistema rodoviário, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da concessão;

(d) alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do contrato de concessão.

CAPÍTULO VII
LIQUIDAÇÃO

Artigo 31º A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, competindo à Assembleia Geral eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período de liquidação, fixando-lhes a remuneração.

CAPÍTULO VIII
SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

Artigo 32º Todo conflito ou controvérsia decorrente da interpretação das disposições

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E68968508FB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.198-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

deste Estatuto Social, bem como as divergências entre acionistas e entre estes e a Companhia, decorrentes da relação de sociedade, deverão ser solucionadas por meio de arbitragem, na forma da Lei nº 9.307/96 e do disposto no § 3º do artigo 109 da Lei nº 6.404/76, indicando-se a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI") como entidade arbitral observando-se o seu regulamento vigente na data do pedido de instauração da arbitragem. A arbitragem será realizada na Cidade do Rio de Janeiro, em língua portuguesa e os árbitros indicados deverão ter experiência específica na matéria sob discussão, ainda que não sejam integrantes da Câmara de Arbitragem escolhida.

Parágrafo Único - Não obstante o disposto neste Artigo, as Partes elegem o foro central da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para proposição de medidas judiciais que visem à obtenção de medidas cautelares para proteção ou salvaguarda de direitos ou de cunho preparatório, previamente à instauração do tribunal arbitral ou para a execução da decisão arbitral com expresse renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, sem que isso seja interpretado como uma renúncia à arbitragem.

CAPÍTULO IX

Disposições Finais

Artigo 33º A Companhia observará integralmente os termos do Edital e do Contrato de Concessão firmado com a ANTT. Havendo alguma contradição entre os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos, com os termos deste Estatuto Social, prevalecerão os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos sobre os termos deste Estatuto Social.

Artigo 34º Os casos omissos neste Estatuto Social serão regulados pelas disposições contidas na Lei nº 6.404/76, conforme alterada, e demais disposições legais e regulamentares que lhes forem aplicáveis.

6.2 - Consolidação do Estatuto Social da Companhia: Em virtude das alterações aprovadas em conformidade com o item 6.1 acima, consolidar o Estatuto Social da Companhia, que passará a vigorar com a redação constante do Anexo I à presente ata.

7. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, a Assembleia foi encerrada, da qual lavrou-se a presente ata, que, lida e aprovada, foi assinada pela acionista presente: Investimentos e

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B80BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.195-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

PROTOCOLO GERAL FL 90

Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR, neste ato representada pelo seu Diretor Presidente, Sr. Erik da Costa Breyer.

Certifico que a presente ata é cópia fiel da lavrada em livro próprio.

Nova Lima, 01 de junho de 2017.

Flávia Figueiredo Franco Carmo
Secretária

17

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT

FL 9

PROTOCOLO

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Documento Principal

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
17/315.196-5	J173288452208	22/06/2017

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
047.645.516-24	FLAVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 8305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106970 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesso http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

[Consolidação do Estatuto Social da Concessionária BR-040 S.A., decorrente da Assembleia Geral Extraordinária realizada em 01 de junho de 2017]

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
CNPJ/MF 19.726.048/0001-00
NIRE 31.3.0010687-0

CAPÍTULO I
DENOMINAÇÃO, DURAÇÃO, SEDE E OBJETO SOCIAL

Artigo 1º A Concessionária BR-040 S.A. é uma sociedade anônima de propósito específico, subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 801, 3001 e 3002, Centro, inscrita no CNPJ sob o nº 03.758.318/0001-24, ora regida pelo presente Estatuto Social e pelas disposições legais que lhes forem aplicáveis, em especial pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e suas alterações posteriores (a "Lei nº 6.404/76"), com prazo de duração determinado de 30 (trinta) anos contados nos termos do Contrato de Concessão ou pelo prazo necessário para o cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, conforme definido no Artigo 3º abaixo (a "Companhia"), o que por último ocorrer.

Artigo 2º A Companhia tem sua sede na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP 34.007-652.

Parágrafo Único - A Companhia poderá abrir, transferir e fechar filiais, escritórios e sucursais em qualquer lugar do território nacional, por deliberação do seu Conselho de Administração, observado o disposto neste Estatuto e nas disposições legais cabíveis.

Artigo 3º A Companhia tem por objeto social específico e exclusivo a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão ("Sistema Rodoviário"), tudo em conformidade com as condições e especificações do contrato de concessão a ser firmado entre a União

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017; Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6898B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
FL 93
PROCESSO

Federal, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (a "ANTT" e, em com conjunto com a União Federal, o "Poder Concedente") e a Companhia (o "Contrato de Concessão"), em virtude do procedimento licitatório promovido pelo Poder Concedente nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013.

Capital Social e Ações

Artigo 4º O capital social é de R$670.500.000,00 (seiscentos e setenta milhões e quinhentos mil reais), dividido em 708.866.817 (setecentas e seis milhões oitocentas e sessenta e seis mil e oitocentas e dezessete) ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal.

Parágrafo Primeiro - A Assembleia Geral deverá deliberar sobre os aumentos de capital da Companhia que se façam necessários.

Parágrafo Segundo - As emissões e colocações de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis em ações serão realizadas com observância do direito de preferência assegurado aos acionistas, conforme disciplinado pelo artigo 171 da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Terceiro - É vedada a emissão de partes beneficiárias pela Companhia.

Artigo 5º Cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações das Assembleias Gerais.

Parágrafo Primeiro - As ações preferenciais, se emitidas, não darão direito a voto nas deliberações das Assembleias Gerais, conferindo aos seus titulares prioridade no reembolso de capital, sem prêmio, no caso de liquidação da Companhia. As ações não serão conversíveis de uma forma em outra.

Parágrafo Segundo - A Companhia, nos termos da lei, poderá adquirir ações de sua emissão, para cancelamento ou posterior alienação, mediante autorização do Conselho de Administração.

CAPÍTULO II
Da Administração

Artigo 6º A Companhia será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, com os poderes conferidos em lei e por este Estatuto Social.

Parágrafo Primeiro - A remuneração anual global da Administração será fixada anualmente pela Assembleia Geral, competindo ao Conselho de Administração deliberar sobre sua respectiva individualização.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FE8756DA70E6896B508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.186-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
SEI 094
PROTOCOLO

Parágrafo Segundo - Os membros do Conselho de Administração e os Diretores tomarão posse nos termos da Lei nº 6.404/76 e observarão os requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades contemplados na referida Lei, dispensando-se a constituição de caução em garantia das suas respectivas gestões.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 7º O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 3 (três) e, no máximo, 7 (sete) membros efetivos, pessoas naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei no 6.404/76 e neste Estatuto Social.

Parágrafo Segundo - Na Assembleia Geral que eleger os membros do Conselho de Administração serão escolhidos o Presidente e o Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia.

Parágrafo Terceiro - No caso de ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho de Administração, suas atribuições serão exercidas pelo Vice-Presidente ou, na falta deste, por outro Conselheiro indicado pelo Presidente do Conselho de Administração e, não havendo indicação, por escolha da maioria dos demais membros do Conselho.

Parágrafo Quarto - No caso de vacância do cargo de presidente ou do vice-presidente, caberá ao Conselho de Administração nomear seus substitutos, que permanecerão no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar.

Parágrafo Quinto - O Conselho de Administração somente deliberará com a presença da maioria de seus membros em exercício.

SUBSTITUIÇÃO E VACÂNCIA

Artigo 8º Em caso de vacância de cargo de conselheiro, caberá ao Conselho de Administração nomear o substituto, que permanecerá no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar. Neste caso, o mandato do substituto eleito vigorará pelo prazo que restar do mandato do substituído.

FUNCIONAMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6868B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.156-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 9º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, ao menos uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado na forma deste Estatuto Social.

Parágrafo Primeiro - As convocações para as reuniões do Conselho de Administração sempre deverão ser feitas por escrito a cada membro do Conselho de Administração, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, por carta entregue a cada um dos membros em mãos, mensagem eletrônica (e-mails) ou carta registrada com aviso de recebimento. As convocações conterão, além da data, hora e local da reunião, breve descrição das matérias da ordem do dia, sendo dispensada a convocação nas reuniões em que se verifique a presença da totalidade dos Conselheiros em exercício. Poderá, excepcionalmente, ser reduzida a antecedência mínima de convocação, na hipótese de realização de reunião objetivando a continuidade de discussões de matérias incluídas na ordem do dia, porém não deliberadas em reuniões anteriores, desde que presentes os mesmos Conselheiros presentes na reunião anterior.

Parágrafo Segundo - As reuniões do Conselho de Administração serão convocadas por seu Presidente ou, na ausência deste, por seu Vice-Presidente, e, na ausência de ambos, por no mínimo quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho.

Parágrafo Terceiro - As reuniões do Conselho de Administração poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos membros do Conselho de Administração, a manifestação na reunião por meio da submissão prévia de voto por escrito ao Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.

Parágrafo Quarto - As reuniões do Conselho de Administração serão instaladas com quórum mínimo de metade mais um da totalidade de seus membros.

Parágrafo Quinto - As deliberações do Conselho de Administração se darão por maioria dos votos dos presentes. O Presidente do Conselho de Administração não terá voto de qualidade.

Parágrafo Sexto - As atas das reuniões do Conselho de Administração poderão ser lavradas sob a forma de sumário dos fatos ocorridos, contendo, apenas, a íntegra das resoluções tomadas.

ATRIBUIÇÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.

Artigo 10 Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei nº 6.404/76 e neste Estatuto Social:

(a) eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as atribuições, observado o que a

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E6896B508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aoIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

respeito dispuser o estatuto;

(b) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;

(c) convocar a Assembleia Geral por meio de seu Presidente, Vice-Presidente ou por no mínimo 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração, sempre que entenderem necessário e nos casos previstos em lei e neste Estatuto;

(d) manifestar-se sobre o Relatório da Administração e as contas da Diretoria;

(e) submeter à Assembleia Geral a proposta de destinação do lucro líquido do exercício;

(f) aprovar a compra de ações de emissão da Companhia, para cancelamento ou permanência em tesouraria, bem como a alienação de ações que estejam em tesouraria;

(g) estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Companhia segundo os termos deste Estatuto Social e em conformidade com as deliberações tomadas em Assembleia Geral;

(h) aprovar o Orçamento Plurianual ou qualquer alteração do mesmo;

(i) aprovar o Orçamento Anual ou qualquer alteração do mesmo;

(j) aprovar critérios gerais de remuneração, políticas de benefícios e fixação de parâmetros anuais para pagamento de remuneração variável aos administradores e funcionários da Companhia;

(k) deliberar sobre a individualização da remuneração dos administradores, nos termos do parágrafo 1º do Artigo 6º deste Estatuto;

(l) determinar o levantamento de balanços semestrais ou relativos a períodos menores, bem como autorizar o pagamento de juros sobre capital próprio ou declarar e determinar o pagamento de dividendos à conta de lucros apurados em tais balanços, de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou em balanços intercalares, na forma prevista em lei;

(m) aprovar o resgate, amortização, recompra ou qualquer outro tipo de negociação com as ações ou outros valores mobiliários de emissão da Companhia;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(n) aprovar quaisquer transações da Companhia com seus administradores, partes relacionadas ou ainda administradores de partes relacionadas;

(o) aprovar o endividamento, realização de múluo, ou contratação de garantias pela Companhia acima de R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)

(p) aprovar a aquisição, alienação, renúncia a direitos, transferência de bens do ativo permanente da Companhia, cujo valor seja superior a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(q) aprovar a doação, pela Companhia, de quaisquer bens ou direitos, exceto bens depreciados ou sem valor comercial;

(r) aprovar a prestação, pela Companhia, de qualquer fiança, aval ou outras garantias pessoais ou reais a terceiros;

(s) aprovar a emissão e cancelamento de debêntures simples e não conversíveis ou títulos de dívida para distribuição pública ou privada, incluindo, sem limitação, a emissão de nota promissória para oferta pública de distribuição, salvo se prevista competência da assembleia nos termos da lei ou do presente estatuto;

(t) aprovar a celebração de aditivos ao Contrato de Concessão firmado pela Companhia;

(u) aprovar o Regimento de Funcionamento do Conselho de Administração;

(v) nomear, destituir ou substituir o auditor independente da Companhia;

(w) aprovar contratações em geral pela Companhia em valores superiores a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(x) deliberar sobre os atos que excedam os limites de competência da Diretoria, dentro de suas próprias atribuições.

DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 11 A Diretoria Executiva é composta por até 3 (três) Diretores, respeitado o mínimo legal, acionistas ou não, residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de 2 (dois) anos, que se estenderá até a investidura dos novos Diretores eleitos, sendo permitida a reeleição. Os Diretores terão experiência e qualificação condizente com os cargos, observando-se critérios adotados

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305778 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança oaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

em mercado, com as designações seguintes: (i) Diretor Presidente; (ii) Diretor Superintendente; e (iii) Diretor Administrativo Financeiro, que acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores.

Parágrafo Primeiro - Os membros do Conselho de Administração, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão integrar a Diretoria.

Parágrafo Segundo - A investidura no cargo de Diretor far-se-á imediatamente após a assinatura do respectivo termo de posse, lavrado no Livro de Atas de Reuniões da Diretoria.

Parágrafo Terceiro – Em caso de ausência ou impedimento temporário, o Diretor será substituído por outro mediante designação da Diretoria. .

Parágrafo Quarto - Em caso de vacância definitiva de cargo da Diretoria, o substituto será eleito pelo Conselho de Administração e exercerá mandato pelo tempo que faltar ao diretor substituído.

Parágrafo Quinto – Respeitado o número mínimo de 2 (dois) Diretores, o Conselho de Administração poderá deixar de nomear substituto em caso de vacância de cargo de diretor.

FUNCIONAMENTO DA DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 12 A Diretoria reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem e suas reuniões serão presididas pelo Diretor Presidente ou por quem o substitua nos termos deste Estatuto.

Parágrafo Primeiro - As reuniões serão sempre convocadas por qualquer dos Diretores com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, mediante comunicação aos demais Diretores. As reuniões da Diretoria poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos Diretores, a manifestação na reunião por meio da submissão de voto por escrito ao Diretor Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.

Parágrafo Segundo - As deliberações da Diretoria constarão em Atas lavradas em livro próprio e serão tomadas por maioria dos Diretores presentes.

Parágrafo Terceiro - Em caso de empate ou divergência entre os Diretores, a matéria objeto da discussão e impasse será levada à deliberação do Conselho de Administração, que decidirá em última instância sobre o assunto.

COMPETÊNCIA DA DIRETORIA E REPRESENTAÇÃO.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E6698B50BFB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 13 À Diretoria compete:

(a) propor ao Conselho de Administração as ações para viabilizar as diretrizes estratégicas da Empresa;

(b) assegurar o bom andamento dos negócios, decidir e praticar todos os atos necessários à realização dos objetivos da Empresa, desde que não sejam da competência exclusiva da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração e também não necessitem de prévia aprovação na forma deste Estatuto Social;

(c) promover convênios e contratar nos limites impostos pela Assembleia Geral e/ou pelo Conselho de Administração, dentro dos fins da Empresa, com pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;

(d) aprovar, no âmbito de sua alçada, os critérios relativos aos cargos e salários e ao regime disciplinar dos empregados da Empresa;

(e) elaborar e apresentar ao final de cada exercício social as Demonstrações Financeiras, na forma da Lei das Empresas por Ações, instruídas com o Parecer dos Auditores Independentes, para apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, se instalado, e aprovação pela Assembleia Geral;

(f) aprovar normas e manuais das Empresa;

(g) zelar pela acuracidade e tempestividade das demonstrações financeiras e dos relatórios da Diretoria destinados ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal, quando instalado;

(h) zelar pela imagem e reputação da Empresa e

(i) disseminar a cultura da organização, gestão de riscos e modelo de gestão dos resultados.

Artigo 14 Compete ao Diretor Presidente, na condição de principal orientador e condutor das atividades da Empresa:

(a) estruturar e dirigir todos os negócios da Empresa de acordo com as diretrizes traçadas pelo Conselho de Administração;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6886B50BFB1DDA86C3. Marinoly de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança eaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinoly de Paula Bomfim – Secretária-Geral..

(b) convocar, instalar e presidir as reuniões de Diretoria;

(c) conduzir a elaboração e execução dos planos estratégicos e orçamentários, visando a assegurar o desenvolvimento, crescimento e continuidade da Empresa para garantir um retorno adequado aos acionistas e resguardar a segurança dos ativos.

(d) definir e desdobrar os objetivos e metas na estrutura da Empresa.

(e) admitir, demitir, promover os empregados e cuidar do processo de sucessão para as posições chave da Empresa, podendo delegar essa competência;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 15 Compete ao Diretor Superintendente:

(a) executar os planos estratégicos e orçamentários da Empresa, buscando a maximização da eficiência dos processos e resultados;

(b) garantir o alcance dos resultados planejados através da execução do modelo de gestão.

(c) desenvolver e executar os planos de operação e manutenção da Empresa;

(d) responder tecnicamente pela Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão;

(e) assegurar o cumprimento do Contrato de Concessão;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 16 Compete ao Diretor Administrativo Financeiro:

(a) definir e executar a estratégia financeira da Empresa;

(b) representar institucionalmente a Empresa perante as instituições financeiras, fundos de

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6998B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

investimentos e demais entidades financiadoras;

(c) acompanhar a prestação de garantias pessoais ou reais prestadas pela Empresa autorizadas pelo Conselho de Administração, bem como a contratação de seguros em geral;

(d) elaborar o Relatório Anual da Administração, em conjunto com os demais membros da Diretoria;

(e) prestar informações aos investidores, à Comissão de Valores Mobiliários – CVM e, caso a Empresa tenha registro em bolsa de valores, às bolsas;

(f) elaborar e responder pelas demonstrações e relatórios financeiros;

(g) responder pelas funções de suporte administrativo da Empresa;

(h) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 17 O Diretor Administrativo Financeiro cumulará as funções de Diretor de Relação com Investidores, a quem compete prestar todas as informações exigidas pela legislação e regulamentação do mercado de valores mobiliários, caso a Companhia tenha registro em bolsa de valores, às bolsas.

Artigo 18 Observado o que dispõe este Estatuto Social, a Diretoria tem os mais amplos e gerais poderes de representação ativa e passiva da Companhia, em juízo ou fora dele, a administração e à gestão dos negócios sociais, considerando-se a Companhia validamente obrigada:

(a) mediante a assinatura conjunta de 2 (dois) Diretores;

(b) mediante a assinatura conjunta de 1 (um) Diretor e 1 (um) Procurador; ou

(c) mediante a assinatura de 2 (dois) procuradores, nos limites dos poderes que lhes forem conferidos, na forma prevista neste artigo.

Parágrafo Primeiro - É facultado à Companhia nomear procuradores, devendo o instrumento respectivo ser assinado por 2 (dois) membros da Diretoria. As procurações deverão conter poderes específicos e terão prazo de validade limitado a, no máximo, 1 (um) ano, sendo vedado o substabelecimento total ou parcial, com exceção (i) daquelas outorgadas a advogados para a representação da Companhia em processos judiciais ou administrativos e (ii) daquelas vinculadas a contratos de financiamento ou

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E6896B50BFB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesso http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.198-5 e o código de segurança eaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

contratos de dívida.

Parágrafo Segundo - Não obstante o disposto nos incisos (a), (b) e (c) deste artigo, a Companhia poderá ser representada por qualquer Diretor, isoladamente, nos seguintes casos: (i) aposição de endosso-mandato em títulos para efeitos de cobrança ou depósito em instituições financeiras, em favor da Companhia; (ii) representação da Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal; e (iii) emissão de correspondência que não envolva compromisso para a Companhia.

CAPÍTULO III
CONSELHO FISCAL

Artigo 19 O Conselho Fiscal da Companhia funcionará em modo não permanente e, nos exercícios sociais em que for instalado, será composto por 3 (três) membros efetivos e até igual número de suplentes com as atribuições, competência e remuneração previstos em lei, com mandato de 1 (um) ano, admitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - O Conselho Fiscal, quando instalado, reunir-se-á ordinariamente a cada trimestre e, extraordinariamente, sempre que necessário, lavrando-se as atas dessas reuniões em livro próprio. O quórum de instalação das Reuniões do Conselho Fiscal será de, no mínimo, 2 (dois) membros; e as suas deliberações serão tomadas pelos votos da maioria dos membros presentes.

Parágrafo Segundo - Aplica-se ao Conselho Fiscal, quanto às normas de eleição, funcionamento, requisitos, impedimentos, investidura, deveres e responsabilidades e remuneração, o que dispõe a Lei nº 6.404/76.

CAPÍTULO IV
ASSEMBLEIA GERAL

Artigo 20 Respeitada a legislação em vigor, a Assembleia Geral será convocada na seguinte ordem: a) pelo Presidente do Conselho de Administração; b) pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração; c) por 2 (dois) dos demais membros do Conselho de Administração, nos casos de ausência ou impedimento do Presidente e do Vice-Presidente; e d) pelas pessoas legalmente habilitadas nos termos da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Primeiro - Os anúncios de convocação, publicados na forma e nos termos da lei, devem

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151865 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FE8756DA70E6896B50BFB1DDA88C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança esIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

conter, além do local, data e hora da Assembleia, a ordem do dia explicitada e, no caso de reforma do estatuto, indicação da matéria.

Parágrafo Segundo - Os trabalhos da Assembleia Geral serão dirigidos por mesa composta de Presidente e Secretário, escolhidos pelos acionistas presentes.

Artigo 21 As Assembleias Gerais serão realizadas: (a) ordinariamente e anualmente, com a finalidade prevista no artigo 132 da Lei nº 6.404/76, nos 4 (quatro) primeiros meses subsequentes ao encerramento de cada exercício social; e (b) extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem.

Artigo 22 A Assembleia Geral será instalada para deliberar sobre as matérias para as quais a aprovação é de sua competência privativa, nos termos da lei.

Artigo 23 Ressalvados os casos previstos em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não computados os votos em branco.

Parágrafo Único - O presidente da Assembleia Geral não computará o voto proferido com violação ao disposto em acordo de acionistas, devidamente arquivado na sede da Companhia.

CAPÍTULO V
EXERCÍCIO SOCIAL, LUCROS E DIVIDENDOS

Artigo 24 O exercício social terá início em 1º (primeiro) de janeiro e terminará em 31 (trinta e um) de dezembro de cada ano, findo o qual serão elaborados o balanço anual e as demonstrações financeiras exigidas em lei. As demonstrações financeiras anuais da Companhia serão obrigatoriamente auditadas por auditores independentes registrados junto à Comissão de Valores Mobiliários.

Artigo 25 Do resultado do exercício apurado na forma da legislação em vigor serão deduzidos os prejuízos acumulados, se houver, e a provisão para o imposto de renda.

Artigo 26 O saldo, após deduzidas as eventuais participações no resultado, configurará o lucro líquido do exercício que terá as seguintes destinações:

(a) 5% (cinco por cento) para constituição de reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305778 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº de protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
FL 104
PROTOCOLO

(b) formação de reservas para contingências, caso haja necessidade, por proposta do Conselho de Administração;

(c) constituição de reserva de lucros a realizar, se for o caso, na forma prevista pela Legislação;

(d) pagamento de dividendos anuais obrigatórios de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei de acordo com as deduções previstas nas alíneas "a" e "b" anteriores, que serão declarados e pagos na forma da lei; e

(e) a Assembleia Geral decidirá o destino remanescente do lucro líquido do exercício, nos termos da lei.

Artigo 27 A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, pagar ou creditar juros sobre o capital próprio, nos termos do art. 9º, da Lei 9.249/95, sendo tal remuneração imputada ao dividendo obrigatório apurado no exercício.

Artigo 28 A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, observadas as limitações legais:

(a) levantar balanços semestrais ou em períodos menores e, com base neles, declarar dividendos,;

(b) declarar dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anuel ou semestral.

CAPÍTULO VI
TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

Artigo 29 A transferência de controle da Companhia deverá respeitar as disposições legais aplicáveis, os termos do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e do Acordo de Acionista arquivado na sede da Companhia.

Autorização da ANTT

Artigo 30 Os seguintes atos somente poderão ser praticados pela Companhia ou por seus acionistas após prévia anuência da ANTT:

(a) transferência de controle da Companhia;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A.. Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB758DA70E6898B50BFB1DDA86C3, Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT FL 105 PROCESSO GERAL

(b) redução do seu capital social abaixo do valor mínimo especificado no contrato de concessão;

(c) dar em garantia de financiamentos contratados, nos termos do contrato de concessão, os direitos emergentes da concessão, tais como as receitas de exploração do sistema rodoviário, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da concessão;

(d) alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do contrato de concessão.

CAPÍTULO VII
LIQUIDAÇÃO

Artigo 31 A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, competindo à Assembleia Geral eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período da liquidação, fixando-lhes a remuneração.

CAPÍTULO VIII
SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

Artigo 32 Todo conflito ou controvérsia decorrente da interpretação das disposições deste Estatuto Social, bem como as divergências entre acionistas e entre estes e a Companhia, decorrentes da relação de sociedade, deverão ser solucionadas por meio de arbitragem, na forma da Lei nº 9.307/96 e do disposto no § 3º do artigo 109 da Lei nº 6.404/76, indicando-se a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI") como entidade arbitral observando-se o seu regulamento vigente na data do pedido de instauração da arbitragem. A arbitragem será realizada na Cidade do Rio de Janeiro, em língua portuguesa e os árbitros indicados deverão ter experiência específica na matéria sob discussão, ainda que não sejam integrantes da Câmara de Arbitragem escolhida.

Parágrafo Único - Não obstante o disposto neste Artigo, as Partes elegem o foro central da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para proposição de medidas judiciais que visem à obtenção de medidas cautelares para proteção ou salvaguarda de direitos ou de cunho preparatório, previamente à instauração do tribunal arbitral ou para a execução da decisão arbitral com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, sem que isso seja interpretado como uma renúncia à arbitragem.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151985 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6886B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.198-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ANTT
FL 106
PROTOCOLO GERAL

CAPÍTULO IX
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33 A Companhia observará integralmente os termos do Edital e do Contrato de Concessão firmado com a ANTT. Havendo alguma contradição entre os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos, com os termos deste Estatuto Social, prevalecerão os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos sobre os termos deste Estatuto Social.

Artigo 34 Os casos omissos neste Estatuto Social serão regulados pelas disposições contidas na Lei nº 6.404/76, conforme alterada, e demais disposições legais e regulamentares que lhes forem aplicáveis.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300108870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70EB898B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

ANTT PROTOCOLO GERAL 104

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
17/315.196-5	J173288452208	22/06/2017

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
047.645.516-24	FLAVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6898B508FB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaiC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL BRASIL PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

ANTT PROTOCOLO GERAL 1088

Contrato de Concessão

EDITAL Nº 006/2013
Parte VII

Rodovia Federal:
BR-040: trecho Brasília - DF – Juiz de Fora - MG

DOC 2

SUMÁRIO

1 Disposições Iniciais 5

2 Objeto do Contrato 10

3 Prazo da Concessão 10

4 Bens da Concessão 11

5 Autorizações Governamentais 12

6 Projetos 13

7 Estudos Ambientais 15

8 Cessão de cabos de fibras ópticas à EPL 15

9 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio 16

10 Obras e Serviços 17

11 Declarações 24

12 Garantia de Execução do Contrato 24

13 Direitos e Obrigações dos Usuários 26

14 Prestação de Informações 26

15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 29

16 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT 31

17 Remuneração 31

18 Tarifa de Pedágio 32

19 Receitas Extraordinárias 36

20 Penalidades 37

21 Alocação de Riscos 41

22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro 45

23 Contratação com Terceiros e Empregados 48

24 Capital Social 49

25 Transferência do Controle 49
26 Financiamento 49
27 Assunção do Controle pelos Financiadores 50
28 Intervenção da ANTT 51
29 Casos de Extinção 51
30 Advento do Termo Contratual 52
31 Encampação 52
32 Caducidade 53
33 Rescisão 55
34 Anulação 55
35 Propriedade Intelectual 55
36 Seguros 56
37 Resolução de Controvérsias 57
38 Disposições Diversas 58
Anexo 1 Termo de Arrolamento e Transferência de Bens 61
Anexo 2 Programa de Exploração da Rodovia – PER 61
Anexo 3 Modelo de Fiança Bancária 61
Anexo 4 Modelo de Seguro-Garantia 61
Anexo 5 Fator D 61
Anexo 6 Fator C 61
Anexo 7 Fator Q 61
Anexo 8 Atos constitutivos da Concessionária 61

CONTRATO DE CONCESSÃO

Aos 12 dias do mês de março de 2014, pelo presente instrumento, de um lado, na qualidade de contratante:

(1) A **UNIÃO**, por intermédio da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**, autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, neste ato representada por seu Diretor-Geral em Exercício, **Sr. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS**, nomeado pela Deliberação nº 33, de 27 de fevereiro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2014, residente e domicialiado em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 02858670-9 IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 408.486.207-04, por sua Diretora Interina **ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA**, nomeada pelo Decreto de 7.703, de 20 de março de 2012, e pela Portaria MT nº 54, de 21 de março de 2012, publicado no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliada em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 003.032.847 SSP/PA, inscrita no CPF/MF sob o nº 599.524.582-15, por sua Diretora Interina **NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA**, nomeada pelo Decreto nº 7.703, de 20 de março de 2012, e pela Portaria MT nº 55, de 21 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliada em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 27860529-1 SSP/SP, inscrita no CPF/MF sob o nº 290.513.838-60 e por seu Diretor Interino **CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO**, nomeado pelo Decreto nº 7.703, de 20 de março de 2012 e pela Portaria MT nº 56, de 21 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliado em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade nº 128097 OAB/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 070.696.027-07 doravante denominada "**ANTT**", e em conjunto com a União, "**Poder Concedente**"; e

de outro lado, na qualidade de "**Concessionária**", doravante assim denominada:

(2) **CONCESSIONÁRIA BR 040 S. A.**, sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Alameda Oscar Niemeyer, nº 222, salas 601 a 609, Vale do Sereno, inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, do Ministério da Fazenda, sob o nº 19.726.048/0001-00, neste ato devidamente representada pelo Sr **TULIO TOLEDO ABI-SABER**, brasileiro, casado, engenheiro civil, portador da Cédula de Identidade RG nº M-7.224.307 SSP/MG, inscrito no CPF/MF sob o nº 031.277.386-25, Diretor Presidente e a Sra **MÁRCIA FRAGOSO SOARES**, brasileira, divorciada, engenheira civil, portadora da Cédula de Identidade RG nº 871074983 CREA/RJ, inscrito no CPF/MF, sob o nº 863.363.477-53, Diretora de Implantação;

ANTT e **Concessionária** doravante denominadas, em conjunto, como "**Partes**" e, individualmente, como "**Parte**",

CONSIDERANDO QUE

(A) O **Poder Concedente** decidiu atribuir à iniciativa privada a exploração, mediante concessão, do **Sistema Rodoviário** (conforme definido abaixo), conforme autorizado pelos Decretos nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 e 6.256, de 13 de novembro de 2007;

(B) Em virtude da decisão mencionada no considerando anterior, a **ANTT**, de acordo com as competências legais que lhe foram atribuídas, realizou o **Leilão** para desestatização do **Sistema Rodoviário**; e

(C) O objeto da desestatização foi adjudicado à Concessionária, em conformidade com a Resolução ANTT nº 4.285, de 11 de março de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 12 de março de 2014,

resolvem as Partes celebrar o presente contrato de concessão (o "Contrato"), de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

1.1.1 Para os fins do presente **Contrato**, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:

(i) **Acréscimo de Reequilíbrio:** percentual que será incrementado na **Tarifa Básica de Pedágio** na forma da subcláusula 22.6, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função da antecipação de **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, tal como previsto no **PER** e no **Anexo 5**, mediante a aplicação do **Fator D**.

(ii) **Anexo:** cada um dos documentos anexos ao **Contrato**.

(iii) **Anexo do Edital:** cada um dos documentos anexos ao **Edital**.

(iv) **ANTT:** significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(v) **Bens da Concessão:** significado definido na subcláusula 4.1.1.

(vi) **Bens Reversíveis:** bens da **Concessão** necessários à continuidade dos serviços relacionados à **Concessão**, conforme definidos pela **ANTT**, que lhe serão revertidos ao término do **Contrato**.

(vii) **CCI:** Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.

(viii) **Concessão:** significado definido na subcláusula 2.1.

(ix) **Concessionária:** significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(x) **Contrato:** significado definido no preâmbulo deste instrumento.

(xi) **CVM:** Comissão de Valores Mobiliários.

(xii) **Data da Assunção:** data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (**Anexo 1** do **Contrato**).

(xiii) **Desconto de Reequilíbrio:** percentual que será deduzido da **Tarifa Básica de Pedágio** na forma da subcláusula 22.6, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função do não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho** e à inexecução das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço**, tal como previstos no **PER** e no **Anexo 5**, mediante a aplicação do **Fator D**.

(xiv) **DNIT**: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes.

(xv) **DOU**: Diário Oficial da União.

(xvi) **Edital**: **Edital da Concessão nº 006/2013**, incluindo os **Anexos do Edital**.

(xvii) **EPL**: a Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, empresa pública criada pela União, conforme autorizado pela Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, com as alterações promovidas pela Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, vinculada ao Ministério dos Transportes, que tem por finalidade, entre outras, planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção de novas tecnologias.

(xviii) **Escopo**: serviços mínimos a serem executados pela **Concessionária**, conforme previsto no **PER**.

(xix) **Fator C**: redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do **Contrato** aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.

(xx) **Fator D**: redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** relativo ao não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho**, às **Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço**, ou como **Acréscimo de Reequilíbrio** no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no **Anexo 5**.

(xxi) **Fator Q**: redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação de desconto por não atendimento aos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7** ou, conforme o caso, como acréscimo em razão do atendimento desses mesmos indicadores.

(xxii) **Fator X**: redutor do reajuste da **Tarifa de Pedágio** – calculado na forma da subcláusula 18.3.3, e revisto na forma da subcláusula 18.4.5 – referente ao compartilhamento, com os usuários do **Sistema Rodoviário**, dos ganhos de produtividade obtidos pela **Concessionária**.

(xxiii) **Financiadores**: instituições financeiras responsáveis pelos financiamentos à **Concessionária** para a realização dos investimentos previstos no **PER**;

(xxiv) **Fluxo de Caixa Marginal**: forma de calcular o impacto no equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, nos termos da subcláusula 22.5.

(xxv) **Garantia de Execução do Contrato**: garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais da **Concessionária**, por ela prestada em favor da **ANTT**, na forma da cláusula 12.

(xxvi) **IPCA**: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, que será o índice utilizado na composição do **IRT**, devendo ser substituído por outro que venha a ser criado em seu lugar na hipótese de sua extinção.

(xxvii) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e de outras variáveis definidas no **Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre setembro de 2012 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_I / IPCA_0$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e $IPCA_I$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis).

(xxviii) **Leilão**: conjunto de procedimentos realizados para a desestatização e contratação da **Concessão**.

(xxix) **Multiplicador da Tarifa**: multiplicadores utilizados para cálculo da **Tarifa de Pedágio**, correspondentes às categorias de veículos, indicados na tabela da subcláusula 18.2.6.

(xxx) **P1 a P11**: as praças de pedágio do **Sistema Rodoviário**, cuja localização está indicada no **PER**.

(xxxi) **Parâmetros de Desempenho**: indicadores estabelecidos no **Contrato** e no **PER** que expressam as condições mínimas de qualidade e quantidade do **Sistema Rodoviário** que devem ser implantadas e mantidas durante todo o **Prazo da Concessão**.

(xxxii) **Parâmetros Técnicos**: especificações técnicas mínimas estabelecidas no **Contrato** e no **PER** que devem ser observadas pela **Concessionária** nas obras e serviços.

(xxxiii) **Partes Relacionadas**: com relação à **Concessionária**, qualquer pessoa Controladora ou Controlada, entendida como tal a sociedade na qual a Controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e poder de eleger a maioria dos administradores da Controlada, nos termos do art. 243, § 2º, da Lei nº 6.404/76.

(xxxiv) **PER**: Programa de Exploração da Rodovia constante do **Anexo 2**, que abrange todas as condições, metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias e especificações mínimas que determinam as obrigações da **Concessionária**, englobando, dentre outros, (a) os **Parâmetros de Desempenho** e respectivas metas de prazo de atendimento, indicados na **Frente de Recuperação e Manutenção**; (b) as **Obras de Ampliação de Capacidade** e

Melhorias, as **Obras em Trechos Urbanos**, as **Obras de Manutenção de Nível do Serviço**, as **Obras Emergenciais** e respectivos prazos de implantação, indicados na **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço**; (c) as obrigações relativas à conservação indicadas na **Frente de Conservação**; (d) as obrigações de implantação e operacionalização dos **Serviços Operacionais** e respectivos prazos, indicados na **Frente de Serviços Operacionais**; (e) os **Escopos e Parâmetros Técnicos** mínimos a serem observados pela **Concessionária**; (f) as obrigações quanto à **Monitoração e Relatórios**; e (g) as obrigações quanto à **Gestão Ambiental** e à **Gestão Social**.

(xxxv) **Poder Concedente**: significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(xxxvi) **Postulada**: a **Parte** que receber notificação da outra **Parte** solicitando o início do processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

(xxxvii) **Postulante**: a **Parte** que intenta iniciar o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

(xxxviii) **Prazo da Concessão**: o prazo de duração da **Concessão**, fixado em 30 (trinta) anos, contados a partir da **Data da Assunção**.

(xxxix) **Proponente**: qualquer pessoa jurídica, fundo de investimento, entidade de previdência complementar ou consórcio participante do **Leilão**.

(xl) **Proposta**: oferta feita pela **Proponente** vencedora do **Leilão** para exploração da **Concessão** consubstanciada no valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da **Proposta Econômica Escrita**.

(xli) **Receitas Extraordinárias**: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas à **Tarifa de Pedágio**, decorrentes da exploração do **Sistema Rodoviário** e de projetos associados, como, por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc.

(xlii) **SAC**: Serviço de Atendimento ao Consumidor.

(xliii) **SPE**: Sociedade de Propósito Específico constituída, pela **Proponente** vencedora, sob a forma de sociedade por ações, que celebra o presente **Contrato** com a **União**, representada pela **ANTT**.

(xliv) **Sistema Rodoviário**: área da **Concessão**, composta pelos trechos da rodovia BR-040 descritos no **PER**, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio.

bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à **Concessão**.

(xiv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na **Proposta**, de R$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 18.4 e 18.5.

(xlvi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 18.3, para cada praça de pedágio.

(xlvii) **Trabalhos Iniciais**: as obras e serviços a serem executados pela **Concessionária** imediatamente após a **Data da Assunção**, conforme estabelecido no **PER**, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos **Parâmetros de Desempenho** previstos na **Frente de Recuperação e Manutenção**, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da **Frente de Serviços Operacionais**, nos prazos indicados no **PER**.

(xlviii) **URT**: unidade de referência correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor médio da **Tarifa de Pedágio** aplicável à categoria 1 de veículos vigente em cada praça na data do recolhimento da multa aplicada, nos termos deste **Contrato** ou em virtude da legislação e das normas aplicáveis.

(xlix) **VDMA-Equivalente móvel**: para um determinado subtrecho do **Sistema Rodoviário**, é a média móvel do volume diário de veículos, aferido nos dois sentidos, calculada diariamente para os últimos 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, na forma prevista no item **Obras de Capacidade condicionadas ao volume de tráfego** do **PER**.

1.2 Interpretação

1.2.1 Exceto quando o contexto não permitir tal interpretação:

(i) as definições do **Contrato** serão igualmente aplicadas em suas formas singular e plural; e

(ii) as referências ao **Contrato** ou a qualquer outro documento devem incluir eventuais alterações e aditivos que venham a ser celebrados entre as **Partes**.

1.2.2 Os títulos dos capítulos e das cláusulas do **Contrato** e dos **Anexos** não devem ser usados na sua aplicação ou interpretação.

1.2.3 No caso de divergência entre o **Contrato** e os **Anexos**, prevalecerá o disposto no **Contrato**.

1.2.4 No caso de divergência entre os **Anexos**, prevalecerão aqueles emitidos pelo **Poder Concedente**.

1.2.5 No caso de divergência entre os **Anexos** emitidos pelo **Poder Concedente**, prevalecerá aquele de data mais recente.

1.3 Anexos

1.3.1 Integram o **Contrato**, para todos os efeitos legais e contratuais, os **Anexos** e respectivos Apêndices relacionados nesta cláusula:

(i) **Anexo 1**: Termo de Arrolamento e Transferência de Bens;

(ii) **Anexo 2**: Programa de Exploração da Rodovia (**PER**):

(a) Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário;

(b) Apêndice B – Subtrechos do Sistema Rodoviário;

(c) Apêndice C – Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais; e,

(d) Apêndice D – Localização das praças de pedágio.

(iii) **Anexo 3**: Modelo de Fiança Bancária;

(iv) **Anexo 4**: Modelo de Seguro-Garantia;

(v) **Anexo 5**: Fator D;

(vi) **Anexo 6**: Fator C;

(vii) **Anexo 7**: Fator Q;

(viii) **Anexo 8**: Composição Societária e Atos Constitutivos da Concessionária;

(ix) **Anexo 9**: Edital e Proposta Econômica Escrita.

2 Objeto do Contrato

2.1 O objeto do **Contrato** é a **Concessão** para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do **Sistema Rodoviário**, no prazo e nas condições estabelecidos no **Contrato** e no **PER** e segundo os **Escopos**, **Parâmetros de Desempenho** e **Parâmetros Técnicos** mínimos estabelecidos no **PER**.

2.2 A **Concessão** é remunerada mediante cobrança de **Tarifa de Pedágio** e outras fontes de receitas, nos termos deste **Contrato**.

3 Prazo da Concessão

3.1 O prazo da **Concessão** é de 30 (trinta) anos contados a partir da **Data da Assunção**.

3.2 O presente **Contrato** poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do **Poder Concedente**, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses:

(i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;

(ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;

(iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo **Poder Concedente** novos investimentos ou serviços, não previstos no **PER**, ou em decorrência de sua alteração.

3.2.1 Os atos administrativos pertinentes à prorrogação do **Contrato** deverão ser adequadamente motivados pela **ANTT**, inclusive quanto ao prazo fixado, observada a legislação que rege a matéria.

3.2.2 O instrumento contratual de prorrogação deverá explicitar o respectivo prazo, as obras ou serviços a serem executados, os valores estimados e a **Tarifa Básica de Pedágio** a ser cobrada.

4 Bens da Concessão

4.1 Composição

4.1.1 Integram a **Concessão** os **Bens da Concessão** a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da **Concessionária**:

(i) o **Sistema Rodoviário**, conforme alterado durante o **Prazo da Concessão**, de acordo com os termos do **Contrato**;

(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**, transferidos à **Concessionária**, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens; e

(iii) os bens adquiridos, arrendados ou locados pela **Concessionária**, ao longo do **Prazo da Concessão**, que sejam utilizados na operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**.

4.2 Assunção do Sistema Rodoviário

4.2.1 O **Sistema Rodoviário** e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1 (ii) acima serão transferidos à **Concessionária** mediante a assinatura de Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária**, o **DNIT** e a **ANTT**, cujo modelo integra o **Anexo 1**. Este Termo de Arrolamento e transferência de bens deve ser firmado em 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do **Contrato** no **DOU**.

4.2.2 Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do **Contrato** no **DOU**, a **Concessionária** deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.

4.2.3 A **Concessionária** declara que tem conhecimento da natureza e das condições dos **Bens da Concessão** que lhe serão transferidos pela **União** na **Data da Assunção**.

4.2.4 Outros bens integrantes do **Sistema Rodoviário** e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens devem ser regularizados pela **Concessionária** e integrados aos **Bens da Concessão**.

ANTT

FL 119

PROCESSO

4.3 Restrições à Alienação e à Aquisição

4.3.1 A **Concessionária** somente poderá alienar ou transferir a posse dos **Bens da Concessão** mencionados nos itens (ii) e (iii) da subcláusula 4.1.1 acima se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos, ou mediante prévia e expressa anuência da **ANTT**.

4.3.2 A partir do início do 29º (vigésimo nono) ano da **Concessão**, contado a partir da **Data da Assunção**, a **Concessionária** não poderá alienar quaisquer bens sem a prévia e expressa autorização da **ANTT**.

4.3.3 Todos os **Bens da Concessão** ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela **Concessionária** no **Prazo da Concessão** de acordo com os termos da legislação vigente, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.

(i) O disposto nesta subcláusula se aplica a todas as obrigações de investimento previstas no **PER**, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela **ANTT**.

5 Autorizações Governamentais

5.1 A Concessionária deverá:

5.1.1 obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da **Concessão**, incluindo as licenças ambientais, observadas as disposições da subcláusula 5.2;

(i) Dentre as licenças ambientais referidas na subcláusula 5.1, a Concessionária deverá obter:

(a) Concordância do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA para as **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** que se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. Em até 4 (quatro) meses após a assinatura do **Contrato**, a **Concessionária** deverá protocolar junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA os documentos necessários que comprovem o enquadramento dos trechos nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA.

(b) Licença prévia e licença de instalação das **Obras em Trechos Urbanos** previstas no **PER**;

5.1.2 adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a obtenção das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da **Concessão**, arcando com as despesas e custos correspondentes;

PROCURADORIA

5.1.3 cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1.

5.2 O **Poder Concedente** deverá:

5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do item 3.2.1 do **PER**, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

5.2.2 Elaborar o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais.

6 Projetos

6.1 A **Concessionária** deverá elaborar e manter atualizados os projetos executivos para a execução das obras da **Concessão**, que deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no **PER** e nos Regulamentos da **ANTT**.

6.2 Como condição para execução das obras da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço** e da **Frente de Serviços Operacionais** previstas no **PER**, a **Concessionária** deverá encaminhar o anteprojeto à **ANTT**, com Anotação de Responsabilidade Técnica, garantindo que o anteprojeto está de acordo com as normas técnicas vigentes, e obter a não objeção desta Agência, nos termos desta subcláusula.

6.2.1 A apresentação do anteprojeto não exime a **Concessionária** da obrigatoriedade da entrega do projeto executivo.

6.2.2 A **ANTT** deverá manifestar-se sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da apresentação pela **Concessionária**. Caso a **ANTT** não se manifeste durante este prazo, o anteprojeto será considerado sem objeção, e a obra ou serviço estará apto a iniciar.

6.2.3 Caso a obra executada esteja em desacordo com as normas técnicas e parâmetros do **PER**, os ajustes ou correções necessários serão executados pela **Concessionária** sem qualquer direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

6.2.4 A apresentação do anteprojeto em desacordo com a regulamentação vigente ou o não atendimento do **PER** implicará na interrupção do prazo de avaliação previsto na subcláusula 6.2.2.

6.2.5 Caso a **Concessionária** deixe de apresentar os documentos e informações exigidos pela regulamentação vigente, a reapresentação do anteprojeto implicará no reinício da contagem de prazo descrito na subcláusula 6.2.2.

6.2.6 Caso a **ANTT** verifique inconformidades técnicas, a reapresentação do anteprojeto implicará em um novo prazo de avaliação pela **ANTT** de até 60 (sessenta) dias.

6.3 A não objeção ao anteprojeto ou projeto executivo pela **ANTT**, quando for o caso, não significa a assunção de qualquer responsabilidade técnica por parte desta.

6.4 A **Concessionária** deverá apresentar o projeto executivo das demais obras não indicadas no item 6.2 para a **ANTT**, previamente ao seu início. O início dessas obras não é condicionado à análise do projeto pela **ANTT**.

6.5 A **ANTT** poderá dispensar a apresentação do projeto executivo para obras de pequeno porte ou de baixa complexidade, não alcançadas pela subcláusula 6.2 acima, mediante solicitação fundamentada da **Concessionária**.

6.6 A aceitação dos projetos pela **ANTT**, a resposta às consultas feitas pela **Concessionária** à **ANTT** e os esclarecimentos ou modificações solicitados pela **ANTT** à **Concessionária** não alterarão, de qualquer forma, a alocação de riscos prevista no **Contrato**.

6.7 A **Concessionária** deverá entregar à **ANTT** no prazo de 2 (dois) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o anteprojeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do item 3.2.1 **PER**.

6.8 A **Concessionária**, em conjunto com a **ANTT**, deverá realizar vistoria de todos os trechos da rodovia que serão objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do **PER** para identificação dos trechos que poderão ser enquadrados no art. 8º, inciso III do da Portaria nº 288/MT/MMA previsto na subcláusula 5.1.1(i)(a), em até 2 (dois) meses contados da assinatura do **Contrato**.

6.9 A **Concessionária** deverá submeter no prazo de 3 (três) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o projeto dos trechos da rodovia objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do **PER** que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA previsto na subcláusula 5.1.1(i)(a), conforme constatado na execução da vistoria prevista na subcláusula 6.8. O projeto deverá conter, obrigatoriamente, os seguintes elementos:

6.9.1 Projeto Geométrico plotado sobre imagem aérea ou ortofotocarta, com projeção do eixo estaqueado, faixa de domínio, projeções de offset, obras de arte especiais e correntes, passagens de fauna e áreas de preservação permanente;

6.9.2 Projeto em perfil, com seções transversais da plataforma rodoviária;

6.9.3 Anteprojeto de drenagem com obras de arte especial e correntes contemplando no mínimo, localização, tipo de dispositivo, arquitetura, seção transversal e gabarito do vão;

6.9.4 Locação de áreas de empréstimo e de deposição de materiais, canteiros de obras e áreas de apoio;

6.9.5 Atendimento integral das disposições contidas no Boletim Administrativo nº 017, de 22 a 26 de abril de 2013 do **DNIT**.

6.10 A **Concessionária** deverá submeter no prazo de 4 (quatro) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 **PER** e os elementos previstos na subcláusula 6.9, acima.

7 Estudos Ambientais

7.1 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R$ 12.997.378,66 (doze milhões, novecentos e noventa e sete mil, trezentos e setenta e oito reais e sessenta e seis centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

7.1.1 O reajuste terá por data-base a **Data da Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

7.1.2 A **Concessionária** faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes com o ressarcimento de estudos ambientais, na forma prevista na subcláusula 22.5.

7.1.3 A **Concessionária** deverá pagar o valor correspondente ao ressarcimento de estudos ambientais, ao **Poder Concedente** ou a entidade por ele indicada, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do recebimento da Licença Ambiental de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do **PER**.

8 Cessão de cabos de fibras ópticas à EPL

8.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar para uso da **EPL**, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item **Cabos de Fibra Óptica** do **PER**, bem como o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio.

8.2 A **Concessionária** deverá manter a infraestrutura e as fibras ópticas referidas no item 8.1. em perfeito estado de uso, ficando obrigada a promover a sua reposição no caso da ocorrência de eventos que inviabilizem a sua utilização, bem como sua manutenção ao longo do prazo de **Concessão**, nos termos fixados no **PER**.

8.3 A **EPL** utilizará as fibras ópticas colocadas à sua disposição nos termos de sua legislação de regência, de seu estatuto social e de suas demais normas internas.

8.3.1 A **Concessionária** deverá entregar à **EPL** cópia de toda a documentação técnica, plantas e diagramas detalhados do Projeto de Infraestrutura de Fibra Óptica atualizado (*as built*), produzidos em sistema CAD a serem entregues em arquivo formato DWG.

8.4 Caso os cabos de fibra óptica de que trata a subcláusula 8.1. estejam ociosos por parte da **EPL**, em qualquer momento da **Concessão**, sua exploração e utilização poderão ser franqueadas à **Concessionária** mediante autorização prévia da **ANTT**.

8.4.1 Deverá a **Concessionária** retornar a disponibilização dos cabos objeto desta cláusula à **EPL**, quando da solicitação desta, em prazo razoável a ser definido pela **ANTT**.

9 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio

9.1 Desapropriações

9.1.1 Cabe à **Concessionária**, como entidade delegada do **Poder Concedente**, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à **Concessão**. Ao **Poder Concedente** cabe providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da **Concessionária**, observado o disposto na subcláusula 9.3.1.

9.1.2 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante para desapropriação para toda a **Concessão** de R$ 31.699.157,69 (trinta e um milhões, seiscentos e noventa e nove mil, cento e cinquenta e sete reais e sessenta e nove centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(I) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

9.1.3 A **Concessionária** deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, na forma prevista na subcláusula 22.5.

9.1.4 Para fins da subcláusula 9.1.1, cabe à **Concessionária** apresentar antecipadamente à **ANTT** as seguintes informações e documentos:

(i) descrição da estrutura sócio-econômica da área atingida e dos critérios adotados para valoração da área, avaliação de benfeitorias e indenizações;

(ii) cadastro discriminando as propriedades, conforme sua situação fundiária, especificando a extensão, por propriedade, das áreas atingidas;

(iii) certidão atualizada do registro de imóveis competente com informações acerca da titularidade dos imóveis atingidos; e

(iv) outras informações que a **ANTT** julgar relevantes.

9.1.5 A promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à **Concessionária**, competindo a sua fiscalização à **ANTT**.

9.1.6 A **Concessionária** deverá envidar esforços, junto aos proprietários ou possuidores das áreas destinadas à implantação das instalações necessárias à exploração dos serviços da **Concessão**, objetivando promover, de forma amigável, a liberação dessas áreas.

9.1.7 O pagamento, pela **Concessionária**, ao terceiro desapropriado ou sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no presente **Contrato**, quando realizado pela via privada, ou seja, por acordo entre a **Concessionária** e terceiro indicado, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por perito especializado, a ser apresentado à **ANTT**, quando solicitado.

9.2 Desocupações da faixa de domínio

9.2.1 A **Concessionária** é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do **Sistema Rodoviário**, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros.

9.2.2 A **Concessionária** deverá submeter à aprovação prévia da **ANTT** o plano de desocupação da faixa de domínio no prazo máximo de 3 (três) meses da **Concessão**, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas e objetivos da **Concessão**, que deverá ser executado nos prazos máximos descritos no **PER**, contados a partir da **Data da Assunção**.

9.2.3 A **Concessionária** deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

9.2.4 Após a realização das ações de desocupação, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** relatório que comprove a execução do plano apresentado e a inexistência de ocupações irregulares na faixa de domínio.

9.3 Prazos e autorizações da ANTT

9.3.1 A não obtenção da declaração de utilidade pública dentro do prazo de 6 (seis) meses contados a partir da solicitação formulada perante a **ANTT** não acarretará responsabilização da **Concessionária**, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.

9.3.2 Caberá única e exclusivamente à **ANTT**, após manifestação técnica da **Concessionária**, a autorização para abertura de novos acessos ou serventias à rodovia.

10 Obras e Serviços

10.1 Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços

10.1.1 A **Concessionária** deverá executar as obras e os serviços necessários ao cumprimento do objeto do **Contrato**, atendendo integralmente aos **Parâmetros de Desempenho**, ao **Escopo**, aos **Parâmetros Técnicos** e às demais exigências estabelecidas no **Contrato** e no **PER**.

(i) a **Concessionária** também deverá implantar, em prazo máximo de 2 (dois) anos contados da **Data da Assunção**, um sistema de gestão de qualidade para todas as obras e serviços necessários ao cumprimento do objeto do **Contrato**, com base na Norma NBR ISO 9.004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, equivalente à Norma NBR ISO 9.004 da "*International Standards Organization*", e suas atualizações;

(ii) o sistema de gestão de qualidade a ser implantado pela **Concessionária**, e permanentemente acompanhado pela **ANTT**, deverá contemplar o "Manual de Qualidade" especificado na Norma NBR ISO 9.004, incluindo medidas que assegurem um processo continuado de atualização técnica e tecnológica de produtos e serviços, bem como o desenvolvimento de recursos humanos.

(iii) o atendimento ao disposto na subcláusula 10.1.1, itens (i) e (ii), se dará mediante a apresentação do certificado emitido por entidade credenciada à sua verificação e emissão.

10.1.2 A **Concessionária** deverá realizar:

(i) as obrigações de investimento constantes do **PER**, que incluem obras e serviços previstos nas **Frentes de Recuperação e Manutenção**, **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço**, **Frente de Conservação e Serviços Operacionais**, nos prazos indicados; e

(ii) todas as demais obras e intervenções necessárias ao cumprimento dos **Parâmetros de Desempenho** e demais **Parâmetros Técnicos** e **Escopos** estabelecidos no **Contrato** e no **PER**, nos prazos indicados.

10.1.3 A **Concessionária** declara e garante ao **Poder Concedente** que a qualidade dos projetos, da execução e da manutenção das obras e dos serviços objeto da **Concessão** é, e será durante a vigência da **Concessão**, suficiente e adequada ao cumprimento do **Contrato** e do **PER**, responsabilizando-se integralmente por qualquer desconformidade com os **Parâmetros de Desempenho**, com os **Parâmetros Técnicos** e com os **Escopos** e especificações técnicas mínimas neles estabelecidos.

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

10.1.5 O **Poder Concedente** obriga-se a disponibilizar o acesso da **Concessionária** a todo o **Sistema Rodoviário** para a execução das obras e serviços do **Contrato**, incluindo nos locais com obras de responsabilidade do **Poder Concedente**.

10.1.6 A **Concessionária** é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no **Sistema Rodoviário**.

10.1.7 Durante a **Concessão**, o Poder Público poderá realizar investimentos no **Sistema Rodoviário** concedido, estejam ou não previstos no **PER**. Nesse caso, far-se-á a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme a subcláusula 22.5, em decorrência da alteração de obrigações a cargo da **Concessionária**.

(i) A alteração destes investimentos ao **Contrato** deverá ser formalizada mediante termo aditivo.

10.2 Obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção

10.2.1 As obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** na **Frente de Recuperação e Manutenção** deverão atender ao **Escopo** e aos **Parâmetros de Desempenho** nos prazos indicados.

10.2.2 Na hipótese de a **Concessionária** não atender aos **Parâmetros de Desempenho** constantes da **Frente de Recuperação e Manutenção**, a **ANTT** aplicará as penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato**.

10.2.3 Até a conclusão das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos**, a **Concessionária** deverá atender ao **Escopo** e aos **Parâmetros de Desempenho** constantes da **Frente de Recuperação e Manutenção** nos trechos urbanos objeto de contorno.

(i) Após a conclusão das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos**, o trecho urbano objeto de contorno será transferido ao Poder Público.

10.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais

10.3.1 As obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** no item **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, Obras em Trechos Urbanos e da Frente de Serviços Operacionais** deverão estar concluídas e em operação no prazo e condições estabelecidas no **PER**, observados o **Escopo**, os **Parâmetros Técnicos** e os **Parâmetros de Desempenho** previstos.

(i) Somente serão consideradas implantadas as pistas duplas e, portanto, como atendidas as metas de duplicação indicadas no **PER** e neste **Contrato**, quando concluídas as obras de duplicação e as respectivas melhorias, observadas as exceções previstas no **PER**, e quando essas pistas e melhorias forem abertas ao tráfego.

(ii) Sem prejuízo da possibilidade da **ANTT** demandar a comprovação da execução de outras atividades constantes no **Escopo**, nos **Parâmetros Técnicos** e nos **Parâmetros de Desempenho** previsto **PER**, o recebimento das obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** nos itens 3.2.1.1, 3.2.1.2 (apenas as vias marginais) e 3.2.2 será atestado por meio da comprovação de atendimento dos seguintes **Parâmetros de Desempenho**:

(a) Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m;

(b) Irregularidade longitudinal máxima de 2,5 m/km;

(c) Ausência de defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto;

(d) Deflexão característica (Dc) máxima de 50 x 10^{-2} mm;

(e) Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que 130 mcd/lx/m² em 100% do trecho;

(f) Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de 85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia.

(iii) As obras e serviços da **Frente de Serviços Operacionais** deverão estar concluídos e em operação conforme os **Parâmetros de Desempenho** e **Parâmetros Técnicos** nos prazos e condições estabelecidas no **PER** incluindo os trechos com obras que estão sob responsabilidade do **Poder Concedente**, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens.

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 3.2.1.1. 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**.

(a) Para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** prevista no item 3.2.1 do **PER** será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, nos termos da subcláusula 5.1.1(i)(a).

(b) A não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

(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**, 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**.

10.3.3 As **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos** previstas no **PER** deverão ser integralmente implantadas pela **Concessionária**, conforme indicado no **PER**.

(i) Caso a **Concessionária** demonstre à **ANTT** que as **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos** demandarão uma extensão maior ou menor do que a indicada no **PER**, deverá ser observado o procedimento e as regras previstos na cláusula 22.5 – Fluxo de Caixa Marginal e, ainda, as seguintes regras:

(a) Nos termos do item 22.5, no que tange aos dispêndios marginais, deverão ser estimados os investimentos necessários para a implantação da totalidade do contorno, excetuados os custos de desapropriação que seguirão a regra prevista na cláusula 9.1.3;

(b) Uma vez aprovada a estimativa de investimentos pela **ANTT**, será calculado o valor médio por km de contorno, independentemente das características geológicas, das melhorias de cada trecho e demais aspectos das obras;

(c) Caso a extensão do contorno urbano seja maior do que a indicada no **PER**, a **Concessionária** terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que ultrapassar aquela inicialmente prevista no **PER**, observado o valor médio por km.

(d) Caso a extensão do contorno urbano seja menor do que a indicada no **PER**, o **Poder Concedente** terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que for menor do que a inicialmente prevista no **PER**, observado o valor médio por km.

(e) Para os contornos urbanos em que haja a necessidade de implantação de Obras de Arte Especiais, a extensão e os custos de tais Obras de Arte Especiais serão considerados para fins de reequilíbrio seguindo o procedimento da cláusula 22.5, sem prejuízo da aplicação das regras dos itens (a), (b), (c) e (d) quanto ao trecho do contorno urbano que não apresente Obras de Arte Especiais.

10.3.4 Na hipótese de a **Concessionária** não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços, a **ANTT** aplicará as penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato**.

10.4 Obras de Manutenção de Nível de Serviço

10.4.1 As obras condicionadas ao volume de tráfego são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Capacidade**

condicionadas ao volume de tráfego, do **PER**, e correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do **Sistema Rodoviário** cuja execução dependerá do volume de tráfego, na forma deste **Contrato** e do **PER**.

(i) As obras condicionadas de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** deverão estar concluídas até 12 (doze) meses contados da data em que for verificado que o **VDMA – Equivalente móvel** do respectivo subtrecho atingiu o volume de veículos indicado na tabela constante do **PER**.

(ii) As obras condicionadas ao volume de tráfego não serão executadas pela **Concessionária** caso o **VDMA – Equivalente móvel** do respectivo subtrecho atinja o volume de veículos indicado na tabela constante do **PER** após o 25º (vigésimo quinto) ano de vigência do **Contrato**.

10.4.2 As obras condicionadas à velocidade média da rodovia na proximidade de dispositivos de interconexão são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Fluidez e Conforto** e correspondem às obras a serem propostas pela **Concessionária** para reestabelecer a velocidade média indicada.

10.4.3 As demais obras de manutenção do nível do serviço são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Melhoria**, e correspondem às obras e serviços de melhoria e manutenção do nível de serviço do **Sistema Rodoviário**, cuja execução dependerá da solicitação da **ANTT**, devendo ser observados os prazos e procedimentos previstos no **PER**.

10.4.4 O não cumprimento das obrigações das subcláusulas anteriores sujeitará a **Concessionária** à aplicação das penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato**.

10.4.5 O recebimento das **Obras de Manutenção de Nível de Serviço Serviço – Obras de Capacidade condicionadas ao volume de tráfego**, será realizado na forma prevista nas subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1(ii).

10.5 Obras executadas pelo Poder Concedente

10.5.1 A execução das obras de responsabilidade do **Poder Concedente**, serão transferidas à **Concessionária**, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.

10.5.2 A **Concessionária** poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à **ANTT**.

10.5.3 Quando da transferência total ou parcial das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, à **Concessionária**, esta terá 30 (trinta) dias para

encaminhar à **ANTT** documento de recebimento provisório, onde deverão ser apontadas:

(i) Todas as inconsistências entre a obra e seu projeto;

(ii) Todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos seguintes **Parâmetros de Desempenho**:

(a) Irregularidade longitudinal máxima exigida no item 3.1.1 do **PER** para o 60º (sexagésimo) mês da **Concessão**.

(b) Deflexão característica (Dc) exigida no item 3.1.1 do **PER** para o 60º (sexagésimo) mês da **Concessão**.

10.5.4 Observado o prazo definido na subcláusla 10.5.3, caso não verifique as inconsistências indicadas na mesma subcláusula, a **Concessionária** encaminhará à **ANTT** documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, condição para transferência dos bens à **Concessionária**.

(i) O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos **Parâmetros de Desempenho** previstos no **PER** não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (a exceção dos **Parâmetros de Desempenho** previstos na subcláusula 10.5.3 e na **Frente de Serviços Operacionais** do **PER**), assim como o orçamento dos serviços necessários a sua adequação.

10.5.5 Será obrigação da **Concessionária** a adequação dos demais **Parâmetros de Desempenho** dos bens recebidos em definitivo do **Poder Concedente**, que não os previstos em 10.5.3, sendo que o os itens dos **Parâmetros de Desempenho** a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela **ANTT** em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à **Concessionária** prazo compatível para sua execução.

(i) O não atendimento ao prazo para adequação dos **Parâmetros de Desempenho** das obras recebidas do **Poder Concedente** pela **Concessionária** acarretará na aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no **Contrato**.

10.5.6 Durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens transferidos à **Concessionária**, ainda que não constatados por ocasião dos eventos previstos nas subcláusulas 10.5.2 e 10.5.3, serão comunicados à **ANTT**.

(i) No prazo de 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento da comunicação da **Concessionária**, a **ANTT** deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos vícios construtivos observados nos bens transferidos à **Concessionária**.

10.5.7 Nos termos da subcláusula 10.3.1(iii), a **Concessionária** será responsável pela implantação das obras e serviços da **Frente de Serviços Operacionais** nos subtrechos em obras, desde a **Data de Assunção**, devendo observar todos os **Parâmetros de Desempenho**, **Parâmetros Técnicos** e os prazos e condições estabelecidos no **PER** para a **Frente de Serviços Operacionais**.

(i) Nos termos da subcláusula 10.5.5, após a transferência dos subtrechos em definitivo para a **Concessionária**, todas as demais obrigações previstas no **Contrato**, no **PER** e nos demais **Anexos** deverão ser integralmente cumpridas pela **Concessionária**, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais **Parâmetros de Desempenho**.

10.6 Comprovação à ANTT

10.6.1 Para o atendimento do **PER**, a **Concessionária** deverá comprovar à **ANTT**:

(i) a conclusão de cada uma das obras nos respectivos cronogramas, observado o previsto nas subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1(ii);

(ii) o cumprimento do **Escopo**, dos **Parâmetros de Desempenho** e dos **Parâmetros Técnicos** mínimos; e,

(iii) entrega do projeto "as built" de cada intervenção executada.

11 Declarações

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

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

12 Garantia de Execução do Contrato

12.1 A **Concessionária** deverá manter, em favor da **ANTT**, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a **Garantia de Execução do Contrato** nos montantes indicados na tabela abaixo:

Meta de duplicação	Valor
Até o atendimento da meta total de duplicação prevista no item 3.2.1.1. do PER	R$ 425.000.000,00 (quatrocentos e vinte e cinco milhões de reais)
Do atendimento da meta total de duplicação prevista no item 3.2.1.1. do PER até o 30º ano	R$ 225.000.000,00 (duzentos e vinte e cinco milhões de reais)

12.1.1 A redução do valor da **Garantia de Execução do Contrato** está condicionada ao cumprimento das metas de duplicação da rodovia descritas no **PER**.

12.1.2 Caso as obras de duplicação da rodovia descritas no **Anexo 2** deste **Contrato** não sejam concluídas, o valor da **Garantia de Execução do Contrato** definido deverá manter-se inalterado até a entrega definitiva das respectivas obras de duplicação.

12.1.3 A **Garantia de Execução do Contrato** será reajustada anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa Básica de Pedágio**.

(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção do Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

12.2 A **Concessionária** permanecerá responsável pelo cumprimento das obrigações contratuais, incluindo o pagamento de eventuais multas e indenizações, independentemente da utilização da **Garantia de Execução do Contrato**.

12.3 A **Garantia de Execução do Contrato**, a critério da **Concessionária**, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades:

12.3.1 caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;

12.3.2 fiança bancária, na forma do modelo que integra o **Anexo 3**; ou

12.3.3 seguro-garantia cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do **Anexo 4**.

12.4 As cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da **Concessionária** mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o **Prazo da Concessão**, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com o mínimo de 30 (trinta) dias antes do vencimento das garantias.

12.4.1 Qualquer modificação no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia deve ser previamente submetida à aprovação da **ANTT**.

12.4.2 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT**, na forma da regulamentação vigente, documento comprobatório de que as cartas de fiança bancária ou apólices dos seguros-garantia foram renovadas e tiveram seus valores reajustados na forma da subcláusula 12.1.3(i).

12.5 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no **Contrato** e na regulamentação vigente, a **Garantia de Execução do Contrato** poderá ser utilizada nos seguintes casos:

12.5.1 quando a **Concessionária** não realizar as obrigações de investimentos previstas no **PER** ou as intervenções necessárias ao atendimento dos **Parâmetros de Desempenho**, dos **Parametros Técnicos**, ou executá-las em desconformidade com o estabelecido;

12.5.2 quando a **Concessionária** não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma do **Contrato** e de regulamentos da **ANTT**;

12.5.3 nos casos de devolução de **Bens Reversíveis** em desconformidade com as exigências estabelecidas no **Contrato**, incluindo, mas não se limitando, ao cumprimento do **PER**, dos **Parâmetros de Desempenho** e do plano de ação e demais exigências estabelecidas pela **ANTT**, em decorrência do disposto na subcláusula 15.7; ou

12.5.4. quando a **Concessionária** não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba de fiscalização, conforme previsto na subcláusula 15.9 abaixo, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da **Concessionária**, relacionadas à **Concessão**.

12.6 A **Garantia de Execução do Contrato** também poderá ser executada sempre que a **Concessionária** não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela **ANTT**, na forma da regulamentação vigente, o que não eximirá a **Concessionária** das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo **Contrato**.

12.7 Sempre que a **ANTT** utilizar a **Garantia de Execução do Contrato**, a **Concessionária** deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a **Concessionária** não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo **Contrato**.

13 Direitos e Obrigações dos Usuários

13.1 Sem prejuízo de outros direitos e obrigações previstos em lei, regulamentos da **ANTT** e em outros diplomas legais aplicáveis, são direitos e obrigações dos usuários do **Sistema Rodoviário**:

(i) obter e utilizar os serviços relacionados à **Concessão**, observadas as normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da **ANTT**;

(ii) receber da **ANTT** e da **Concessionária** informações para o uso correto do serviço prestado pela **Concessionária** e para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

(iii) levar ao conhecimento da **ANTT** e da **Concessionária** as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

(iv) comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela **Concessionária** na prestação do serviço; e

(v) pagar a **Tarifa de Pedágio**.

14 Prestação de Informações

14.1 No **Prazo da Concessão**, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no **Contrato**, no **PER** ou na legislação aplicável, a **Concessionária** deverá:

14.1.1 dar conhecimento imediato à **ANTT** de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da **Concessão**, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas tomadas para sanar o problema;

14.1.2 apresentar à **ANTT**, no prazo por ela estabelecido, informações adicionais ou complementares que esta venha formalmente a solicitar;

14.1.3 apresentar à **ANTT**, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre:

(i) as estatísticas de tráfego e acidentes, com análise de pontos críticos e medidas saneadoras implementadas ou a serem implementadas;

(ii) o estado de conservação do **Sistema Rodoviário**;

(iii) a qualidade ambiental ao longo do **Sistema Rodoviário**, bem como impactos ambientais decorrentes da execução das obras e dos serviços previstos no **Contrato**;

(iv) a execução das obras e dos serviços da **Concessão**;

(v) o desempenho de suas atividades, especificando, dentre outros, a forma de realização das obras e da prestação dos serviços relacionados ao objeto do **Contrato**, os resultados da exploração do **Sistema Rodoviário**, bem como a programação e execução financeira; e

(vi) os **Bens da Concessão**, inclusive os **Bens Reversíveis à ANTT**, no que concerne à descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato normativo regulamentador;

14.1.4 apresentar à **ANTT**, trimestralmente, balancete contábil nos termos da regulamentação da **ANTT** e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, devendo publicá-las no **DOU** e em jornal de grande circulação;

14.1.5 apresentar à **ANTT**, conforme resolução específica, e publicar no **DOU** e em jornal de grande circulação as Demonstrações Financeiras Anuais completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da **ANTT**, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior:

(i) detalhamento das transações com **Partes Relacionadas**;

(ii) depreciação e amortização de ativos;

(iii) provisão para contingências (cíveis, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, ambientais ou administrativas);

(iv) relatório da administração;

(v) relatório dos auditores externos e, se houver, do conselho fiscal;

(vi) declaração da **Concessionária** contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na sua composição societária; e

(vii) operações com derivativos ou outro instrumento financeiro lastreado em índices ou taxas.

14.1.6 manter cadastro atualizado dos responsáveis técnicos pelos projetos, as obras realizadas e os serviços prestados durante o **Prazo da Concessão**; e

14.1.7 divulgar em seu sítio eletrônico as seguintes informações durante todo o **Prazo da Concessão**:

(a) **Tarifas de Pedágio** vigentes em **P1** a **P11**, assim como o montante alterado da tarifa em decorrência da aplicação do **Fator D** e o histórico de tarifas anteriores e as respectivas datas de vigência;

(b) estatísticas mensais de acidentes, durante a **Concessão**, incluindo a identificação do local e causa (quando fornecida pela Polícia Rodoviária Federal), bem como as providências adotadas para redução da incidência conforme previsto no **PER**;

(c) condições de tráfego por subtrechos, atualizados diariamente e com orientações aos usuários; e

(d) estatísticas mensais de movimentação de veículos, por tipo de veículo (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus), em **P1** a **P11**.

14.2 A **Concessionária** deverá realizar o monitoramento permanente do tráfego – incluindo contagens volumétricas, medições e demais procedimentos estabelecidos no **PER** nos locais do **Sistema Rodoviário** necessários à:

(i) apuração do cumprimento de suas obrigações;

(ii) verificação da obrigação de realizar obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego referida na subcláusula 10.4;

(iii) avaliação dos indicadores de ocupação da pista estipulados no **Anexo 7**;

(iv) verificação do nível de ocorrência de acidentes conforme os critérios do **PER** e do **Anexo 7**.

14.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão integrar banco de dados, em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela **ANTT**.

14.3.1 À **ANTT** será assegurado o acesso irrestrito e em tempo real ao banco de dados referido nesta subcláusula.

14.3.2 As informações atualizadas provenientes do monitoramento permanente de tráfego, referido na subcláusula 14.2, notadamente o **VDMA-Equivalente** móvel dos subtrechos sujeitos à ampliação de capacidade condicionada ao volume de tráfego, deverão ser disponibilizadas para a **ANTT** em tempo real por intermédio de sítio eletrônico exclusivo.

14.4 A **Concessionária** deverá obedecer às regras constantes da Cartilha de Governança Corporativa da **CVM** e adotar o Elenco de Contas, as Demonstrações Financeiras padronizadas e as diretrizes constantes do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida para o registro da escrituração contábil de suas operações.

14.5 Incumbe à **Concessionária** informar às autoridades quaisquer atos ou fatos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento em razão das atividades objeto da **Concessão**.

14.6 É obrigação da **Concessionária** manter um **SAC** com estrutura mínima para suportar as demandas dos usuários, nos termos da resolução específica da **ANTT**.

14.7 A **Concessionária** fica obrigada a disponibilizar à **EPL**, sempre que requisitada, as informações e dados necessários para subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, independentemente do fornecimento das referidas informações e/ou dados a outros órgãos ou entidades públicas.

14.8 A **Concessionária** é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, tributários e comerciais resultante da execução deste contrato.

15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito

15.1 Os poderes de fiscalização da execução do **Contrato** serão exercidos pela **ANTT**, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à **Concessão**, assim como aos **Bens da Concessão**.

15.2 Os órgãos de fiscalização e controle da **ANTT** são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do **Contrato**, bem como pela avaliação do desempenho da **Concessionária**, que poderão ser realizadas a qualquer tempo.

15.3 As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a **Concessionária**, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível.

15.4 A fiscalização da **ANTT** anotará em termo próprio para o registro de ocorrências, as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à **Concessionária** para regularização das faltas ou defeitos verificados.

15.4.1 A não regularização das faltas ou defeitos indicados no termo próprio para o registro de ocorrências, nos prazos regulamentares, configura infração contratual e ensejará a lavratura de auto de infração, sem prejuízo do **Desconto de Reequilíbrio** eventualmente devido em virtude do descumprimento dos indicadores, avaliado na forma do **Anexo 5**.

15.4.2 A violação pela **Concessionária** de preceito legal, contratual ou de resolução da **ANTT** implicará na lavratura do devido auto de infração, na forma regulamentar.

15.4.3 Caso a **Concessionária** não cumpra determinações da **ANTT** no âmbito da fiscalização, assistirá a esta a faculdade de proceder à correção da situação, diretamente ou por intermédio de terceiro, correndo os custos por conta da **Concessionária**.

15.5 A **Concessionária** será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, as obras e serviços pertinentes à **Concessão** em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes de execução ou de materiais empregados, nos prazos que forem fixados pela **ANTT**.

15.5.1 A **ANTT** poderá exigir que a **Concessionária** apresente um plano de ação visando reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir qualquer obra ou serviço prestado de maneira viciada, defeituosa ou incorreta pertinente à **Concessão**, em prazo a ser estabelecido pela **ANTT**.

15.6 A **ANTT** vistoriará periodicamente o **Sistema Rodoviário**, para fins de verificar seu constante estado, de forma a garantir que estará nas condições adequadas e previstas no **Contrato** e no **PER** quando de sua reversão ao Poder Público.

15.7 A **ANTT** realizará, até 1 (um) ano antes do encerramento do **Prazo da Concessão**, uma fiscalização detalhada específica para:

15.7.1 avaliar a condição dos **Bens Reversíveis**, inclusive em relação ao cumprimento dos **Parâmetros de Desempenho** definidos no **PER**; e

15.7.2 avaliar a condição do pavimento de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário**, a fim de determinar se os **Parâmetros de Desempenho** estão sendo mantidos.

15.8 Recebidas as notificações expedidas pela **ANTT**, a **Concessionária** poderá exercer o direito de defesa na forma da regulamentação vigente.

15.9 **Verba de Fiscalização**

15.9.1 A **Concessionária** deverá recolher à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a verba de fiscalização que será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da **Concessão**, tendo início no primeiro mês após a **Data de Assunção**.

(i) O valor anual a título de verba de fiscalização consistirá num montante de R$ 10.409.736,00 (dez milhões, quatrocentos e nove mil, setecentos e trinta e seis reais).

(a) A verba de fiscalização será reajustada anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(b) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

15.9.2 A verba anual de fiscalização será distribuída em 12 (doze) parcelas mensais de mesmo valor e recolhida à conta da **ANTT** até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente ao vencido.

15.9.3 É vedada ao longo de todo o período do **Contrato** a utilização da verba de fiscalização para qualquer tipo de compensação em reajustes ou revisões do **Contrato**.

15.10 **Segurança no Trânsito**

15.10.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção**, verba

anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(a) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da **ANTT**,poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário** ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária.

16 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT

16.1.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar R$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da **ANTT**.

16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa Básica de Pedágio**.

(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da **ANTT**.

16.1.4 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão de propriedade da **ANTT**.

17 Remuneração

17.1 Remuneração

17.1.1 A principal fonte de receita da **Concessionária** advirá do recebimento da **Tarifa de Pedágio**, das **Receitas Extraordinárias** e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes.

18 Tarifa de Pedágio

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**.

18.1.3 Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 18.1.1 não atenderem ao estabelecido no **PER** e/ou apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, a **ANTT** notificará a **Concessionária**, indicando as exigências a serem cumpridas e prazo compatível para sua execução.

18.1.4 A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

18.1.5 Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias.

18.2 Sistema Tarifário

18.2.1 A **Concessionária** deverá organizar a cobrança da **Tarifa de Pedágio** nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no **PER**, implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do **Sistema Rodoviário**.

18.2.2 Com o objetivo de manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, os valores das **Tarifas de Pedágio** serão arredondados, observados os termos da subcláusula 18.3.4.

18.2.3 É vedado ao **Poder Concedente**, no curso do **Contrato**, estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários do **Sistema Rodoviário**, exceto se no cumprimento de lei, observado o disposto no artigo 35 da Lei nº 9.074/95.

18.2.4 Terão trânsito livre no **Sistema Rodoviário** e ficam, portanto, isentos do pagamento de **Tarifa de Pedágio**, os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático.

18.2.5 A **Concessionária**, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos tarifários, bem como arredondamentos de **Tarifa de Pedágio**, em favor do usuário, visando facilitar o troco, bem como realizar promoções tarifárias, inclusive procedendo a reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** caso este venha a ser rompido em decorrência dessa prática de promoções e descontos tarifários.

18.2.6 As **Tarifas de Pedágio** são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos e da rodagem. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não, adotando-se os **Multiplicadores da Tarifa** constantes da tabela abaixo:

Categoria	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3,0

Categoria	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	Simples	0,5
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-

18.2.7 Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, será adotado o **Multiplicador de Tarifa** equivalente à categoria 8, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o **Multiplicador de Tarifa** correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 6 (seis) eixos. Para efeito de contagem do número de eixos do veículo será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

18.2.8 A **Tarifa de Pedágio** para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio será resultante do produto entre (I) a **Tarifa de Pedágio** reajustada e arredondada para a categoria 1 e (II) o respectivo **Multiplicador da Tarifa**, estipulado na subcláusula 18.2.6.

18.2.9 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da **Proposta** vencedora é de R$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 18.4 e 18.5.

18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

18.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da **Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

18.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente para incorporar a variação do **IPCA**, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa de Pedágio}_t = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (t): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 (xlvi) do **Contrato**.

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do **Contrato**.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do **Contrato**.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do **Contrato**.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do **Contrato**.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1-(xix) do **Contrato**.

18.3.4 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do **Fator C**.

18.3.6 O valor da **Tarifa de Pedágio** será autorizado mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

18.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a **Concessionária** autorizada a praticar a **Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela **ANTT** dos motivos para não concessão do reajuste.

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as **Partes** não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e

cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a **ANTT** deverá determinar o novo índice de reajuste.

18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela **ANTT** previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste **Contrato**, mediante aplicação do **Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.**

18.4.2 O **Fator Q** terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7.**

(i) O **Fator Q** será revisto, quinquenalmente, pela **ANTT**, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do **Sistema Rodoviário**, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato.**

18.4.3 O **Fator C** será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no **Anexo 6.**

18.4.4 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no **Anexo 5.**

18.4.5 O **Fator X**, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do **Prazo da Concessão**, será revisto, quinquenalmente, pela **ANTT**, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato.**

18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e da aplicação dos **Fatores** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio.**

18.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU.**

19 Receitas Extraordinárias

19.1 A utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**, bem como a exploração de **Receitas Extraordinárias**, deverão ser previamente autorizadas pela **ANTT.**

19.2 A proposta de exploração de **Receitas Extraordinárias** deverá ser apresentada pela **Concessionária** à **ANTT**, acompanhada de projeto de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira, bem como da comprovação da compatibilidade da exploração comercial pretendida com as normas legais e regulamentares aplicáveis ao **Contrato.**

19.3 Uma vez aprovada pela **ANTT**, a **Concessionária** deverá manter contabilidade específica de cada contrato gerador das **Receitas Extraordinárias**, com detalhamento das receitas, custos e resultados líquidos.

19.4 O contrato de **Receita Extraordinária** terá natureza precária e vigência limitada ao término deste **Contrato**.

19.5 Os convênios e autorizações para utilização, por entidades prestadoras de serviços públicos, da faixa de domínio de trecho integrante do **Sistema Rodoviário** e seus respectivos acessos deverão obedecer às disposições regulamentares da **ANTT**.

19.6 Parcela da receita advinda de **Receita Extraordinária** será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da **Tarifa Básica de Pedágio**, mediante a análise pela **ANTT** dos resultados das **Receitas Extraordinárias**, nos termos deste **Contrato** e da regulamentação vigente da **ANTT**.

20 Penalidades

20.1 O não cumprimento das Cláusulas deste **Contrato**, de seus **Anexos** e do **Edital** ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares da **ANTT**.

20.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste **Contrato**, nos seguintes casos:

Frente de Recuperação e Manutenção	Multa moratória	
	Recuperação*	Manutenção**
Pavimentação		
Irregularidade Longitudinal máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Área Trincada máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Permanência de buracos (panelas) nas faixas de rolamento e nos acostamentos, após vinte e quatro horas contadas da notificação expedida pela fiscalização	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Deflexão característica (Dc) máxima em desacordo com a prevista no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia

** Penalidade moratória aplicada entre o 10º (décimo) e o 60º (sexagésimo) mês do Prazo da Concessão.*

*** Penalidade moratória aplicada a partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês do Prazo da Concessão.*

Ampliações de Capacidade e Melhorias	Multa moratória
Não apresentação do anteprojeto da rodovia que será duplicado no prazo previsto no Contrato, no prazo e condições da subcláusula 6.7	5 URTs por dia

Não apresentação do projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA no prazo e condições da sub cláusula 6.9	5	URTs por dia
Não apresentação do projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, no prazo e condições da subcláusula 6.10	5	URTs por dia
Não cumprimento do prazo de entrega das obras necessárias para o atendimento das metas previstas no PER, Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla	3	URTs por dia (na meta do 2º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 3º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 4º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 5º ano)
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de conversão de subtrechos em multifaixas para via duplicada previstas no PER, respectivamente, no 2º, 3º, 4º e 5º anos da concessão.	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados previstas no PER	2	URTs por dia/km*
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de correções de traçado previstas no PER	1	URT por dia/km**
Não cumprimento do prazo de implantação de passarelas previstas no PER	1	URT por dia/passarela
Não cumprimento do prazo de implantação de vias marginais previstas no PER	1	URT por dia/km*
Não cumprimento do prazo de implantação de retornos operacionais no PER	1	URT por dia/retorno operacional
Não cumprimento do prazo implantação de interconexões previstas no PER	1	URT por dia/interconexão
Não cumprimento do prazo de implantação de melhoramento de acessos previstos no PER	1	URT por dia/acesso
Não adequação das OAEs ao TB-45, conforme exigido no PER***	1	URT por dia/1.000 m² inadequados
Dispositivos de interseção dimensionados em desconformidade com o item 3.2.3.1 do PER	1	URT por dia/ dispositivo

**A penalidade moratória será calculada multiplicando pelo extensão do segmento homogêneo*
*** Caso a ANTT determine a implantação de correções de traçado com extensão total inferior a 1 km em determinado subtrecho, o não cumprimento da determinação ensejará penalidade de 1 URT por dia*
**** A penalidade moratória será calculada proporcionalmente à área do OAE*

Não atendimento às características geométricas previstas pelo PER	Multa moratória
Segmento homogêneo em desconformidade	5 URTs por dia

Frente de serviços operacionais	Multa moratória
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Atendimento ao Usuário	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Comunicação	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de construção e reforma previstos no PER para as Edificações previstas na Frente de Serviços Operacionais.	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Pesagem	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Controle de Tráfego	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de pedágio e controle de arrecadação	40 URTs por mês
Prestação de Informações	**Multa fixa**
Prestação de informações incorretas para a ANTT que impactem na aferição ou aplicação dos fatores, índices e indicadores previstos no presente contrato ou prejudiquem a atividade fiscalizatória da ANTT	100 URTs por evento

20.3 Caso não haja previsão de multa específica no presente **Contrato**, os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, importarão na aplicação de multa moratória, calculadas de acordo com a seguinte fórmula:

Multa moratória (por dia de atraso) = 0,1 % x Valor total da obra

20.4 A **ANTT** poderá instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista.

20.5 No momento em que a **ANTT** realizar a fiscalização final de que trata a subcláusula 15.7.2, caso a condição do pavimento de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário** definidos na tabela abaixo não atenda aos **Parâmetros de Desempenho** indicados no **PER**, serão aplicadas multas nos seguintes valores:

Subtrecho		km inicial	km final	Extensão (km)	De	Para	URT
1	a	0,0	8,4	8,4	Brasília	Divisa DF/GO	160
	b	0,0	24,1	24,1	Divisa DF/GO	Luziânia	470
2		24,1	95,7	71,6	Luziânia	Cristalina	1.380
3	a	95,7	157,3	61,6	Cristalina	Divisa GO/MG	1.190
	b	0,0	40,0	40	Divisa GO/MG	Paracatu	770
4		40,0	145,2	105,2	Paracatu	João Pinheiro	2.030
5		145,2	224,9	79,7	João Pinheiro	BR-365	1.540
6		224,9	286,0	61,1	BR-365	Três Marias	1.180

7		286,0	361,0	75	Três Marias	Felixlândia	1.450
8	a	361,0	413,8	52,8	Felixlândia	MG-420	1.020
	b	413,8	424,0	10,2	MG-420	BR-135	200
9		424,0	442,9	18,9	BR-135	Paraopeba	360
10	a	442,9	445,6	2,7	Paraopeba	km 445,6	50
	b	445,6	473,1	27,5	km 445,6	Sete Lagoas	530
11		473,1	508,9	35,8	Sete Lagoas	MG-432	690
12		508,9	532,9	24	MG-432	Anel Viário BH	460
13		532,9	543,5	10,6	Anel Viário BH	Anel Viário BH	200
14		543,5	563,6	20,1	Anel Viário BH	BR-356	390
15	a	563,6	597,6	34	BR-356	MG-442	660
	b	597,6	629,5	31,9	MG-442	Cons. Lafaiete	620
16		629,5	700,5	71	Cons. Lafaiete	Barbacena	1.370
17		700,5	745,5	45	Barbacena	Santos Dumont	870
18		745,5	771,1	25,6	Santos Dumont	Juiz de Fora	490

20.6 O não atingimento dos **Parâmetros de Desempenho** constantes do **PER** será considerado inexecução parcial do **Contrato** e ensejará, à **Concessionária**, a aplicação das sanções previstas nos subitens (ii) e/ou (iii) da subcláusula 20.7, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do **Anexo 5**. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 20.5 acima.

20.7 Pela inexecução parcial ou total deste **Contrato**, a **ANTT** poderá, garantida prévia defesa, aplicar à **Concessionária** as seguintes sanções:

(i) advertência;

(ii) multa;

(iii) suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal;

(iv) caducidade.

20.8 Na aplicação das sanções, será observada regulamentação da **ANTT** quanto à graduação da gravidade das infrações.

20.9 A aplicação das multas aludidas nas subcláusulas anteriores não impede que a **ANTT** declare a caducidade do **Contrato**, observados os procedimentos nele previstos, ou aplique outras sanções nele previstas.

20.10 Após a conclusão do processo administrativo de aplicação de multa, caso a **Concessionária** não proceda ao pagamento da multa no prazo estabelecido, a **ANTT** procederá à execução da **Garantia de Execução do Contrato**.

20.11 O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não quitado pela **Concessionária** e não coberto pela **Garantia de Execução do Contrato**, poderá ser inscrito junto ao Cadastro Informativo de créditos não quitados do Setor Público Federal (Cadin) até o efetivo pagamento.

20.12 O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na legislação vigente, incluindo as normas da **ANTT**.

20.13 A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal poderá se dar no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares, incluindo aquelas que ensejam aplicação da pena de caducidade nos termos do presente **Contrato**, além das situações previstas na legislação e regulamentação aplicável, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666/93.

20.13.1 A penalidade prevista na subcláusula 20.13 alcança também o controlador da **Concessionária**, assim entendido o acionista ou grupo de acionistas que detenha o controle da **Concessionária**, e não poderá ser aplicado por prazo superior a 2 (dois) anos.

20.13.2 Será considerada como prática reiterada de infrações contratuais, considerando a data do evento gerador da multa:

(i) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Recuperação e Manutenção** dentro de um período de 1 (um) ano;

(ii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço** dentro de um período de 1 (um) ano; ou

(iii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Serviços Operacionais** dentro de um período de 1 (um) ano.

20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária, conforme decisão da **ANTT**.

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**;

21.1.2 recusa de usuários em pagar a **Tarifa de Pedágio**;

21.1.3 obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**, excetuadas as licenças a cargo do **Poder Concedente**;

21.1.4 custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da **Concessionária**, nos termos da subcláusula 5.1;

21.1.5 valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações;

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**;

21.1.8 custos necessários para implantação dos contornos em trecho urbano conforme a extensão prevista no **PER** e respectivas melhorias, com exceção dos custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação de Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.1.9 atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no **PER** ou de outros prazos estabelecidos entre as **Partes** ao longo da vigência do **Contrato**, exceto nos casos previstos na subcláusula 21.2 abaixo;

21.1.10 tecnologia empregada nas obras e serviços da **Concessão**;

21.1.11 perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos **Bens da Concessão**, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da **ANTT**;

21.1.12 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato** por:

(i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da **Data da Assunção**, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e

(ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da **Data da Assunção**, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

21.1.13 aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros;

21.1.14 variação das taxas de câmbio;

21.1.15 modificações na legislação de Imposto sobre a Renda;

21.1.16 caso fortuito e força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

21.1.17 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao **Sistema Rodoviário**;

21.1.18 riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da **Concessionária**;

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;

21.1.20 responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do **Sistema Rodoviário**;

21.1.21 prejuízos causados a terceiros, pela **Concessionária** ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela **Concessão**;

21.1.22 vícios ocultos dos **Bens da Concessão** por ela adquiridos após a **Data de Assunção**, arrendados ou locados para operações e manutenção do **Sistema Rodoviário** ao longo do **Prazo da Concessão**;

21.1.23 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, após o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**; e,

21.1.24 defeitos em obras realizadas pelo **Poder Concedente**, após o recebimento destas obras pela **Concessionária**, exceto quanto aos aspectos expressamente indicados pela **Concessionária** nos termos da cláusula 10.5, não sendo considerados defeitos eventual desatendimento aos **Parâmetros de Desempenho**.

21.2 A **Concessionária** não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**, cuja responsabilidade é do **Poder Concedente**:

21.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato**, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do **Poder Concedente** se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

21.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a **Concessionária** de cobrar a **Tarifa de Pedágio** ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no **Contrato**, exceto nos casos em que a **Concessionária** houver dado causa a tal decisão;

21.2.3 descumprimento, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao **Poder Concedente** previstos neste **Contrato** e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao **Sistema Rodoviário** prevista na cláusula 10.1.5;

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessão**, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do **Contrato**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do **Sistema Rodoviário**;

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao **DNIT** pelo **Contrato** ou pelo **Edital**, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária** e o **DNIT**; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do **DNIT**, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo da **Concessionária** quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à **Concessionária**;

21.2.9.1 presume-se como fato imputável à **Concessionária**, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do **Poder Concedente**;

21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;

21.2.12 vícios ocultos do **Sistema Rodoviário** e dos **Bens da Concessão**, vinculados à manutenção e operação, transferidos à **Concessionária** na **Data de Assunção**;

21.2.13 alteração unilateral no **PER** e no **Contrato**, por iniciativa do **Poder Concedente**, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela **Concessionária** nas obras executadas pelo **Poder Concedente** de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da **Concessionária** por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados

ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**;

21.2.17 os custos necessários para implantação das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos da Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço** que ultrapassem a extensão indicada no **PER**, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;

21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1.;

21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no **Sistema Rodoviário**, necessárias à execução das obras e serviços previstos no **Contrato**, junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no **Contrato**.

21.3 A **Concessionária** declara:

(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no **Contrato**; e

(ii) ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua **Proposta**.

21.4 A **Concessionária** não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no **Contrato** venham a se materializar.

22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do **Contrato** e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A **Concessionária** somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.

22.1.3 A **ANTT** poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste **Contrato**.

22.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária

22.2.1 O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da **ANTT**.

22.3 Meios para a Recomposição

22.3.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula anterior, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a **ANTT** deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, incluindo, mas não se limitando a:

(i) aumento ou redução do valor da **Tarifa Básica de Pedágio**;

(ii) pagamento à **Concessionária**, pelo **Poder Concedente**, de valor correspondente aos investimentos, custos ou despesas adicionais com os quais tenham concorrido ou de valor equivalente à perda de receita efetivamente advinda, levando-se em consideração os efeitos calculados dentro do próprio **Fluxo de Caixa Marginal**;

(iii) modificação de obrigações contratuais da **Concessionária**; ou

(iv) estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio.

22.3.2 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer, também, mediante prorrogação deste **Contrato**, em conformidade com a subcláusula 3.2 (iii) e com a subcláusula 22.8.

22.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

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

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

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

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do **Fator C**, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da **Concessionária**, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do **Anexo 6**, bem como aquelas assim consideradas pela **ANTT** ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de **Fluxo de Caixa Marginal**, nos termos de regulamentação específica.

22.5 Fluxo de Caixa Marginal

22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito à aplicação do **Fator D** e do **Fator C** será sempre realizado de forma que seja nulo o valor

presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.

22.5 Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio

22.5.1 A **ANTT** promoverá a avaliação do desempenho da **Concessão** de acordo com as regras e procedimentos previstos no **Anexo 5**, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução das obras e serviços da **Frente de Recuperação e Manutenção** e da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos Serviços**. A antecipação da entrega das **Obras de Ampliação de Capacidade** poderá ensejar o **Acréscimo de Reequilíbrio**, observadas as regras previstas no **Anexo 5**.

22.5.2 A cada ano do **Prazo da Concessão**, o resultado da avaliação de desempenho determinará o **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** para o respectivo ano, na forma prevista no **Anexo 5**.

22.5.3 O percentual do **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** de cada ano será aplicado sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** na forma indicada na subcláusula 18.3.3.

22.5.4 A **Concessionária** declara ter pleno conhecimento e reconhece que:

(i) considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pela **ANTT**, o seu resultado indicará as condições físicas do **Sistema Rodoviário** e a sua conformidade com os **Parâmetros de Desempenho**, com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências do **Contrato** e do **PER**, observados os **Parâmetros Técnicos** e os **Escopos**;

(ii) o **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio**, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as **Partes** para reequilibrar o **Contrato** nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela **ANTT**;

(iii) a redução ou aumento do valor da **Tarifa Básica de Pedágio** em decorrência da aplicação do **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no **Contrato** para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;

(iv) a avaliação do desempenho da **Concessão** e a aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** não prejudicam a verificação, pela **ANTT**, de inadimplemento contratual da **Concessionária** e consequente aplicação das penalidades previstas no **Contrato** e na regulamentação da **ANTT**;

(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.

22.7 Projeto para novos Investimentos

22.7.1 Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela **ANTT** e não previstos no **Contrato**, a **ANTT** poderá requerer à **Concessionária**, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de projeto das obras e serviços, nos termos de regulamentação específica.

22.8 Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição

22.8.1 Ao final do **Prazo da Concessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado favorável à **Concessionária**, a **ANTT** poderá:

(i) imputar encargos adicionais à **Concessionária** de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**; ou

(ii) reter valores pagos pela **Concessionária**, a exemplo da **Garantia de Execução do Contrato**, até que esses valores anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.

22.8.2 Ao final do **Prazo da Concessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado desfavorável à **Concessionária**, a **ANTT** deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** para proporcionar receitas adicionais à **Concessionária**, de forma a anular o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.

22.8.3 O disposto nas subcláusulas 22.8.1 e 22.8.2 poderá ser aplicado também para eventual reversão de resultado favorável à **Concessionária** decorrente da aplicação do **Fator C**, sendo admitida a hipótese de compensação de eventual saldo negativo ou positivo do **Fator C** com saldos positivos ou negativos do **Fluxo de Caixa Marginal**.

23 Contratação com Terceiros e Empregados

23.1 Sem prejuízo de suas responsabilidades, a **Concessionária** deverá executar as obras e os serviços da **Concessão**, conforme estabelecido no **PER**, por si ou por meio de terceiros, por sua conta e risco.

23.2 Os terceiros contratados pela **Concessionária** deverão ser dotados de higidez financeira e de competência e habilidade técnica, sendo a **Concessionária** direta e indiretamente responsável perante o **Poder Concedente** por quaisquer problemas ou prejuízos decorrentes da falta de higidez financeira, bem como de competência e habilidade técnica.

23.3 A **ANTT** poderá solicitar, a qualquer tempo, informações sobre a contratação de terceiros para a execução das obras e dos serviços da **Concessão**.

23.4 O fato de a existência do contrato com terceiros ter sido levada ao conhecimento da **ANTT** não exime a **Concessionária** do cumprimento, total ou parcial, de suas obrigações decorrentes do **Contrato**.

23.5 Os contratos entre a **Concessionária** e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não se estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o **Poder Concedente**.

23.6 Os contratos entre a **Concessionária** e terceiros deverão, ainda, prever cláusula de sub-rogação à **União**, que será exercida a critério da **União**.

23.7 A **Concessionária** é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do **Contrato**, bem como da contratação de terceiros.

24 Capital Social

24.1 A **Concessionária** será uma **SPE**, na forma de sociedade por ações, constituída de acordo com a lei brasileira, com a finalidade exclusiva de explorar a **Concessão**.

24.2 O capital social mínimo da **Concessionária** será de R$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais).

24.2.1 A **Concessionária** não poderá, durante o **Prazo da Concessão**, reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo acima especificado, sem prévia e expressa autorização da **ANTT**.

24.2.2 O capital social integralizado da **Concessionária** na data de assinatura do **Contrato** é de R$ 315.000.000,00 (trezentos e quinze milhões de reais). O restante do capital social de R$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) será integralizado até o final do primeiro ano da **Concessão**.

24.3 Se houver perdas que reduzam o patrimônio líquido da **Concessionária** a um valor inferior à terça-parte do capital social, o patrimônio líquido da **Concessionária** deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.

24.4 A **Concessionária** deverá registrar-se como companhia de capital aberto junto à **CVM**, em até 2 (dois) anos a partir da **Data de Assunção**, mantendo tal condição durante todo o prazo da **Concessão**.

24.5 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** até o final do 25º (vigésimo quinto) mês de vigência da **Concessão**, a comprovação de abertura do capital.

25 Transferência do Controle

25.1 A transferência de controle da **Concessionária** não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia sob sua responsabilidade descritas no **PER**, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da **Concessionária**, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada.

25.2 Em qualquer hipótese, a transferência da titularidade do controle societário da **Concessionária** está condicionada à prévia autorização da **ANTT**, sob pena de caducidade da **Concessão**, conforme disposto na Lei nº 8.987/95 e na Lei nº 10.233/01.

26 Financiamento

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

26.2 A **Concessionária** deverá apresentar à **ANTT** cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 10 (dez) dias úteis da data de sua assinatura e emissão, conforme o caso.

26.3 A **Concessionária** não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no **Contrato**.

26.4 A **Concessionária**, desde que autorizada pela **ANTT**, poderá dar em garantia dos financiamentos contratados nos termos desta cláusula, os direitos emergentes da **Concessão**, tais como as receitas de exploração do **Sistema Rodoviário**, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da **Concessão**.

26.4.1 Os direitos à percepção (i) das receitas oriundas da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, (ii) das **Receitas Extraordinárias**, e (iii) das indenizações devidas à **Concessionária** em virtude do **Contrato** poderão ser empenhados, cedidos ou de qualquer outra forma transferidos diretamente ao **Financiador**, sujeitos aos limites e aos requisitos legais.

26.5 É vedado à **Concessionária**:

(i) conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou **Partes Relacionadas**, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado; e

(ii) prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas **Partes Relacionadas** e/ou terceiros.

27 Assunção do Controle pelos Financiadores

27.1 Os contratos de financiamento da **Concessionária** poderão outorgar aos **Financiadores**, de acordo com as regras de direito privado aplicáveis, o direito de assumir o controle da **Concessionária** em caso de inadimplemento contratual pela **Concessionária** dos referidos contratos de financiamento ou deste **Contrato**.

27.2 A assunção referida na subcláusula anterior poderá ocorrer no caso de inadimplemento, pela **Concessionária**, de obrigações do **Contrato**, nos casos em que o inadimplemento inviabilize ou coloque em risco a **Concessão**.

27.3 Após a realização regular do correspondente processo administrativo, mediante solicitação, a **ANTT** autorizará a assunção do controle da **Concessionária** por seus **Financiadores** com o objetivo de promover a reestruturação financeira da **Concessionária** e assegurar a continuidade da exploração da **Concessão**.

27.4 A autorização será outorgada mediante comprovação por parte dos **Financiadores** de que atendem aos requisitos de regularidade jurídica e fiscal previstos no **Edital**.

27.4.1 Os **Financiadores** ficarão dispensados de demonstrar idoneidade financeira desde que estejam devidamente autorizados a atuar como instituição financeira no Brasil.

27.5 A assunção do controle da **Concessionária** nos termos desta cláusula não alterará as obrigações da **Concessionária** e dos **Financiadores** controladores perante o **Poder Concedente**. Todavia, os **Financiadores** não serão responsáveis pelas obrigações que sejam de responsabilidade direta dos antigos acionistas da **Concessionária**.

28 Intervenção da ANTT

28.1 A **ANTT** poderá intervir na **Concessionária** com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

28.2 A intervenção far-se-á por decreto do **Poder Concedente**, devidamente publicado no **DOU**, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os limites da medida.

28.3 Decretada a intervenção, a **ANTT**, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurará processo administrativo que deverá estar concluído no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades, assegurado à **Concessionária** direito à ampla defesa.

28.4 Cessada a intervenção, se não for extinta a **Concessão**, os serviços objeto do **Contrato** voltarão à responsabilidade da **Concessionária**, devendo o interventor prestar contas de seus atos.

28.5 A **Concessionária** obriga-se a disponibilizar à **ANTT** o **Sistema Rodoviário** e os demais **Bens da Concessão** imediatamente após a decretação da intervenção.

28.6 As receitas obtidas durante o período da intervenção serão utilizadas para a cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer o normal funcionamento do **Sistema Rodoviário**.

28.7 Se eventualmente as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da **Concessão** incorridas pela **ANTT**, esta poderá:

(i) se valer da **Garantia de Execução do Contrato** para cobri-las, integral ou parcialmente; e/ou

(ii) descontar, da eventual remuneração futura a ser recebida pela **Concessionária**, o valor dos investimentos, dos custos e das despesas em que incorreu.

29 Casos de Extinção

29.1 A **Concessão** extinguir-se-á por:

29.1.1 advento do termo contratual;

29.1.2 encampação;

29.1.3 caducidade;

29.1.4 rescisão;

29.1.5 anulação; ou

29.1.6 falência ou extinção da **Concessionária**.

29.2 Extinta a **Concessão**, serão revertidos à **União** todos os **Bens Reversíveis**, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para a **Concessionária**, todos os direitos emergentes do **Contrato**.

29.2.1 No caso de bens arrendados ou locados pela **Concessionária**, necessários para a operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**, a **União** poderá, a seu exclusivo critério, suceder a **Concessionária** nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de tais bens.

29.3 Na extinção da **Concessão**, haverá imediata assunção dos serviços relacionados à **Concessão** pelo **DNIT**, que ficará autorizado a ocupar as instalações e a utilizar todos os **Bens Reversíveis**.

29.4 De acordo com os prazos e condições estabelecidos em regulamentação da **ANTT**, terceiros serão autorizados a realizar pesquisas de campo quando se aproximar o término do **Prazo da Concessão**, para fins de realização de estudos para a promoção de novos procedimentos licitatórios e/ou realização de novas obras.

30 Advento do Termo Contratual

30.1 Encerrado o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** será responsável pelo encerramento de quaisquer contratos inerentes à **Concessão** celebrados com terceiros, assumindo todos os encargos, responsabilidades e ônus daí resultantes.

30.2 A **Concessionária** deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com a **ANTT** para que os serviços objeto da **Concessão** continuem a ser prestados de acordo com o **PER** sem que haja interrupção dos serviços objeto da **Concessão**, bem como prevenindo e mitigando qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos usuários e dos funcionários da **ANTT**.

30.3 Indenização

30.3.1 A **Concessionária** não fará jus a qualquer indenização relativa a investimentos vinculados aos **Bens da Concessão** em decorrência do término do **Prazo da Concessão**, tendo em vista o que dispõe a subcláusula 4.3.3.

31 Encampação

31.1 A **União** poderá, a qualquer tempo, mediante proposta da **ANTT**, encampar a **Concessão**, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização, a ser calculada nos termos da subcláusula 31.2 abaixo.

31.2 Indenização

A indenização devida à **Concessionária** em caso de encampação cobrirá:

31.2.1 as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste **Contrato**, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;

31.2.2 a desoneração da **Concessionária** em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do **Contrato**, mediante, conforme o caso:

(i) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da **Concessionária**, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou

(ii) prévia indenização à **Concessionária** da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras;

31.2.3 todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizeram devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste **Contrato**.

31.3 A parte da indenização devida à **Concessionária**, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.

31.4 As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela **Concessionária** serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela **Concessionária** para cumprir as obrigações de investimento previstas no **Contrato**.

32 Caducidade

32.1 A **União** poderá, mediante proposta da **ANTT**, declarar a caducidade da **Concessão** na hipótese de inexecução total ou parcial do **Contrato**, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a **Concessionária**:

32.1.1 prestar os serviços objeto deste **Contrato** de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os **Parâmetros de Desempenho**;

32.1.2 descumprir os prazos para implantação e operacionalização das **Obras de Ampliação e Melhorias** e de **Manutenção de Nível de Serviço** ou da **Frente de Serviços Operacionais**;

32.1.3 descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à **Concessão**;

32.1.4 paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

32.1.5 perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

ANTT
FL 162
PROTOCOLO GERAL

32.1.6 não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

32.1.7 não atender a intimação do **Poder Concedente** no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou

32.1.8 for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

32.2 A **União** não poderá declarar a caducidade da **Concessão** com relação ao inadimplemento da **Concessionária** resultante dos eventos indicados na subcláusula 21.2 acima ou causados pela ocorrência de caso fortuito ou força maior.

32.3 A declaração de caducidade da **Concessão** deverá ser precedida da verificação do inadimplemento contratual da **Concessionária** em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

32.4 Não será instaurado processo administrativo de caducidade sem prévia notificação à **Concessionária**, sendo-lhe dado, em cada caso, prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

32.5 Instaurado o processo administrativo e comprovado o inadimplemento, a caducidade será declarada pela **União**, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo e de acordo com a subcláusula 32.7 abaixo.

32.6 Declarada a caducidade e paga a respectiva indenização, não resultará para a **União** ou para a **ANTT** qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da **Concessionária**.

32.7 Indenização

32.7.1 A indenização devida à **Concessionária** em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a **Bens Reversíveis** ainda não amortizados.

32.7.2 Do montante previsto na subcláusula anterior serão descontados:

(i) os prejuízos causados pela **Concessionária** à **União** e à sociedade;

(ii) as multas contratuais aplicadas à **Concessionária** que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante previsto na subcláusula 32.7.1 acima; e

(iii) quaisquer valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.

32.7.3 A parte da indenização devida à **Concessionária**, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**, a critério do **Poder Concedente**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.

32.7.4 A declaração de caducidade poderá acarretar, ainda:

(i) a execução da **Garantia de Execução do Contrato**, para ressarcimento de multas e eventuais prejuízos causados ao **Poder Concedente**; e

(ii) a retenção de eventuais créditos decorrentes do **Contrato**, até o limite dos prejuízos causados ao **Poder Concedente**.

33 Rescisão

33.1 A **Concessionária** deverá notificar a **ANTT** de sua intenção de rescindir o **Contrato** no caso de descumprimento das normas contratuais pelo **Poder Concedente**, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim, nos termos previstos na legislação e nas normas regulamentares pertinentes da **ANTT**.

33.2 Os serviços prestados pela **Concessionária** somente poderão ser interrompidos ou paralisados após o trânsito em julgado da sentença judicial que decretar a rescisão do **Contrato**.

33.3 Indenização

33.3.1 A indenização devida à **Concessionária** no caso de rescisão será calculada de acordo com a subcláusula 31.2 acima.

33.3.2 Para fins do cálculo indicado na subcláusula 33.3.1 acima, considerar-se-ão os valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a rescisão.

34 Anulação

34.1 A **ANTT** deverá declarar a nulidade do **Contrato**, impedindo os efeitos jurídicos que ordinariamente deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos, se verificar ilegalidade em sua formalização ou no **Leilão**.

34.2 Indenização

34.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 34.1 acima, se a ilegalidade for imputável apenas à própria **ANTT**, a **Concessionária** será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

35 Propriedade Intelectual

35.1 A **Concessionária** cede, gratuitamente, à **ANTT**, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao **Poder Concedente** ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do **Contrato**, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades integradas na **Concessão**, seja diretamente pela **Concessionária**, seja por terceiros por ela contratados.

35.2 Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na **Concessão**, bem como projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos na subcláusula anterior, serão transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade à **ANTT** ao final da **Concessão**, competindo à **Concessionária** adotar todas as medidas necessárias para este fim.

36 Seguros

36.1 Durante o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** deverá contratar e manter em vigor apólices de seguro indicadas na subcláusula 36.5 abaixo, em condições estabelecidas pela **ANTT**, conforme regulamentação.

36.2 Nenhuma obra ou serviço poderá ter início ou prosseguir sem que a **Concessionária** apresente à **ANTT** comprovação de que as apólices dos seguros exigidos no **Contrato** se encontram em vigor e observam as condições estabelecidas pela **ANTT**, conforme regulamentação.

36.2.1 Em até 10 (dez) dias antes do início de qualquer obra ou serviço, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** as cópias das apólices de seguro juntamente com os respectivos planos de trabalho.

36.3 A **ANTT** deverá figurar como um dos cossegurados nas apólices de seguros referidas no **Contrato**, devendo o cancelamento, suspensão, modificação ou substituição de quaisquer apólices ser previamente autorizado pela **ANTT**.

36.3.1 As apólices de seguros poderão estabelecer como beneficiária da indenização os **Financiadores da Concessionária**.

36.3.2 As apólices de seguros deverão prever a indenização direta à **ANTT** nos casos em que a **ANTT** seja responsabilizada em decorrência de sinistro.

36.4 Pelo descumprimento da obrigação de contratar ou manter atualizadas as apólices de seguro, a **ANTT** aplicará multa, conforme regulamentação, até a apresentação das referidas apólices ou do respectivo endosso, sem prejuízo de outras medidas previstas no **Contrato**.

36.5 Durante o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** deverá contratar e manter em vigor, no mínimo, os seguintes seguros:

36.5.1 *seguro de danos materiais*: cobertura de perda ou dano decorrente de riscos de engenharia, riscos operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da **Concessão**; e

36.5.2 *seguro de responsabilidade civil*: cobertura de responsabilidade civil, cobrindo a **Concessionária** e o **Poder Concedente**, bem como seus administradores, empregados, funcionários, prepostos ou delegados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais, pessoais e morais, custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das atividades abrangidas pela **Concessão**, inclusive, mas não se limitando, a danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o **Poder Concedente**.

36.6 Os montantes cobertos pelos seguros de danos materiais e pelos seguros de responsabilidade civil, incluídos os danos morais abrangidos, deverão atender os limites máximos de indenização calculados com base no maior dano provável.

36.7 A **Concessionária** deverá informar à **ANTT** todos os bens cobertos pelos seguros e a forma de cálculo do limite máximo de indenização de cada apólice de seguro.

36.8 A **Concessionária** assume toda a responsabilidade pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros de que trata o **Contrato**.

36.9 A **Concessionária** é responsável pelo pagamento integral da franquia, em caso de utilização de qualquer seguro previsto no **Contrato**.

36.10 Nas apólices de seguros deverá constar a obrigação das seguradoras de informar, imediatamente, à **Concessionária** e à **ANTT**, as alterações nos contratos de seguros, principalmente as que impliquem o cancelamento total ou parcial do(s) seguro(s) contratado(s) ou redução das importâncias seguradas.

36.11 As apólices de seguro deverão ter vigência mínima de 12 (doze) meses a contar da data da assinatura do **Contrato**, devendo ser renovadas sucessivamente por igual período durante o **Prazo da Concessão**.

36.12 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, documento comprobatório de que as apólices dos seguros foram renovadas ou serão automática e incondicionalmente renovadas imediatamente após seu vencimento.

36.12.1 Caso a **Concessionária** não encaminhe os documentos comprobatórios da renovação dos seguros no prazo previsto, a **ANTT** poderá contratar os seguros e cobrar da **Concessionária** o valor total do seu prêmio a qualquer tempo ou considerá-lo para fins de recomposição do reequilíbrio econômico do **Contrato**, sem eximir a **Concessionária** das penalidades previstas neste **Contrato**.

36.12.2 Nenhuma responsabilidade será imputada à **ANTT** caso ela opte por não contratar seguro cuja apólice não foi apresentada no prazo previsto pela **Concessionária**.

36.13 A **Concessionária**, com autorização prévia da **ANTT**, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do **Contrato**.

36.14 A **Concessionária** deverá encaminhar anualmente à **ANTT** as cópias das apólices dos seguros contratados e renovados.

37 Resolução de Controvérsias

37.1 Arbitragem

37.1.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao **Contrato** e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(I) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade

públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o **Poder Concedente** nem a **Concessionária** da obrigação de dar integral cumprimento a este **Contrato**, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à **Concessão**, observadas as prescrições deste **Contrato**.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela **CCI**, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada **Parte** indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas **Partes**. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) **Partes**, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da **CCI**.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada **Parte**, o terceiro árbitro será indicado pela **CCI**, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as **Partes** poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as **Partes** e seus sucessores.

37.1.10 A **Parte** vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros.

38 Disposições Diversas

38.1 Normas da ANTT

38.1.1 A **Concessionária** deverá observar e respeitar todas as resoluções e demais regras da **ANTT**, observadas, no entanto, as peculiaridades e especificidades inerentes às normas e regulamentação aplicáveis às concessões e respeitando os termos do presente **Contrato**.

38.2 Exercício de Direitos

38.2.1 O não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista a qualquer das **Partes** pelo **Contrato** não importa em renúncia, nem impede o seu exercício posterior a qualquer tempo, nem constitui novação da respectiva obrigação ou precedente.

38.3 Invalidade Parcial

38.3.1 Se qualquer disposição do **Contrato** for considerada ou declarada nula, inválida, ilegal ou inexequível em qualquer aspecto, a validade, a legalidade e a exequibilidade das demais disposições contidas no **Contrato** não serão, de qualquer forma, afetadas ou restringidas por tal fato. As **Partes** negociarão, de boa-fé, a substituição das disposições inválidas, ilegais ou inexequíveis por disposições válidas, legais e exequíveis, cujo efeito econômico seja o mais próximo possível ao efeito econômico das disposições consideradas inválidas, ilegais ou inexequíveis.

38.3.2 Cada declaração e garantia feita pelas **Partes** no presente **Contrato** deverá ser tratada como uma declaração e garantia independente, e a responsabilidade por qualquer falha será apenas daquele que a realizou e não será alterada ou modificada pelo seu conhecimento por qualquer das **Partes**.

38.4 Lei Aplicável

38.4.1 O **Contrato** será regido e interpretado de acordo com as leis da República Federativa do Brasil.

38.4.2 A **Concessão** será regida pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e, no que couber, pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sem prejuízo de outras normas aplicáveis.

38.5 Foro

38.5.1 Fica eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias oriundas do presente **Contrato**.

38.6 Comunicações

38.6.1 As comunicações e as notificações entre as **Partes** serão efetuadas por escrito e remetidas: (i) em mãos, desde que comprovadas por protocolo; ou (ii) por correio registrado, com aviso de recebimento; ou (iii) por correio eletrônico.

(i) Qualquer das **Partes** poderá modificar o seu endereço, mediante simples comunicação à outra **Parte**.

38.7 Contagem dos Prazos

38.7.1 Nos prazos estabelecidos em dias, no **Contrato**, excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento, contando-se em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.

38.7.2 Só se iniciam e vencem os prazos referidos em dia de expediente na **ANTT**.

38.8 Idioma

39.8.1 Todos os documentos relacionados ao **Contrato** e à **Concessão** deverão ser redigidos em língua portuguesa, ou para ela traduzidos, em se tratando de documentos estrangeiros. Em caso de qualquer conflito ou inconsistência, a versão em língua portuguesa deverá prevalecer.

E, por estarem justas e contratadas, as **Partes** assinam o **Contrato** em 3 (três) vias de igual teor e forma, considerada cada uma delas um original.

Brasília, 12 de março de 2014,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
DIRETOR-GERAL, EM EXERCÍCIO

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA
DIRETORA INTERINA

NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA
DIRETORA INTERINA

CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO
DIRETOR INTERINO

CONCESSIONÁRIA BR 040 S. A.
TULIO TOLEDO ABI-SABER
DIRETOR PRESIDENTE

MÁRCIA FRAGOSO SOARES
DIRETORA DE IMPLANTAÇÃO

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DNIT
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

ANTT
169
PROTOCOLO

Anexo I

Termo de Arrolamento e Transferência de Bens

Aos ___ dias de abril de 2014, pelo presente instrumento, de um lado,

(1) Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede em Brasília, Distrito Federal, na SAN Quadra 03, Lote "A" – Ed. Núcleo dos Transportes, neste ato representada pelo seu Diretor Geral Sr. Jorge Ernesto Pinto Fraxe, brasileiro, casado, militar do Exército, portador da cédula de identidade RG nº 010049792-4 MDEB, inscrito no CPF/MF sob nº 108.617.424-00, doravante denominado "DNIT";

(2) CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., sociedade por ações, com sede no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Alameda Oscar Niemeyer, nº 222, salas 601 a 609, Vale do Sereno, CEP 34000-000, inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, do Ministério da Fazenda, sob o nº 19.726.048/0001-00, neste ato representada pelo seu Diretor Presidente Sr. Túlio Toledo Abi Saber, brasileiro, engenheiro, casado, com escritório comercial no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601 a 609, Bairro Vale do Sereno, CEP 34000-000, portador da carteira de identidade R.G. nº M-7.224.307 SSP/MG e inscrito no C.P.F./MF sob o nº 031.277.396-25, pela sua Diretora de Implantação Sra. Marcia Fragoso Soares, brasileira, engenheira civil, divorciada, com escritório comercial no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas, 601 a 609, Bairro Vale do Sereno, CEP 34000-000, portadora da carteira de identidade R.G. nº 871074983 (CREA/RJ) e inscrita no C.P.F./MF sob o nº 863.383.477-53, conforme poderes previstos no seu estatuto social; e

(3) Agência Nacional de Transportes Terrestres, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, neste ato representada por seu Diretor Geral em exercício Jorge Luiz Macedo Bastos, conforme Deliberação Nº 33, de 27 de fevereiro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2014 , residente e domiciliado em Brasília - DF, com carteira de identidade RG Nº 028586709 IFP-RJ, inscrito no CPF sob o Nº 408.488.207-04, no uso das atribuições previstas no artigo 26 da Estrutura Regimental da ANTT, aprovada pela Resolução Nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009, doravante denominada "**ANTT**";

Considerando que:

- A **CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.**, foi constituída, em 31 de janeiro de 2014, pela Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. – Invepar vencedora do Leilão para recuperação, operação, manutenção, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do **Sistema Rodoviário** (conforme definido no **Contrato de Concessão** mencionado abaixo);
- O **Contrato de Concessão** foi celebrado em 12 de março de 2014, conforme publicado no **Diário Oficial da União** em 21 de março de 2014 (**"Contrato de Concessão"**);
- A subcláusula 4.2.1 do **Contrato de Concessão** determina a transferência, pelo **DNIT**, dos **Bens da Concessão** à **Concessionária** na **Data da Assunção**; e
- O inciso V do art. 24 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, confere à **ANTT** como atribuições gerais a edição de atos de outorga e de extinção de direito de exploração de infraestrutura e de prestação de serviços de transporte terrestre, celebrando e gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.

O **DNIT**, a **ANTT** e a **Concessionária**, no presente ato, celebram o termo de arrolamento e transferência dos bens atualmente utilizados para a operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**, arrolados no Anexo A. Segue, também, no Anexo B, a descrição das obras contratadas pelo DNIT que não serão transferidas à Concessionária pelo presente ato.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT
Jorge Ernesto Pinto Fraxe
Diretor Geral

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Jorge Luiz Bastos Macedo
Diretor Geral, em Exercício

Concessionária BR-040 S.A.
Túlio Toledo Abi Saber
Diretor Presidente

Márcia Fregoso Soares
Diretora de Implantação

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DNIT
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

ANTT
GERAL
PROTOCOLO

Anexo A

Os bens abaixo arrolados serão transferidos à Concessionária por meio do presente Termo, com exceção daqueles listados no Anexo B:

Anexo B

- Toda a extensão do projeto do Bus Rapid Transit – BRT ("BRT"), executada pelo DER-DF, por intermédio do Consórcio BRT-SUL. Entendendo-se como extensão do projeto do BRT, dentre outros, faixa de rolamento, plataforma de pedestres (embarque/desembarque) e passeios.
- Dispositivo de acesso e retorno entre a BR-040 e a MGC-383 no Km 618,5;

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL BRASIL PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

ANEXO 2

PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER)

BR-040/DF/GO/MG: Trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG

EDITAL DE CONCESSÃO Nº 006/2013

SUMÁRIO

SUMÁRIO 2
LISTA DE ABREVIATURAS 4
1 INTRODUÇÃO 5
2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO 6
3 FRENTES DA CONCESSÃO 7
3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO 8
3.1.1 Pavimento 9
3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança 13
3.1.3 Obras de arte especiais 17
3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) 20
3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção 23
3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio 25
3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais 28
3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação 30
3.2 FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO 32
3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias 32
3.2.2 Obras em Trechos Urbanos 39
3.2.3 Obras de Manutenção de Nível de Serviço 40
3.2.4 Obras Emergenciais 42
3.2.5 Parâmetros Técnicos 43
3.3 FRENTE DE CONSERVAÇÃO 47
3.3.1 Pavimento 47
3.3.2 Elementos de proteção e segurança 47
3.3.3 Obras de arte especiais 47
3.3.4 Sistema de drenagem e obras de arte correntes 47
3.3.5 Terraplenos e estruturas de contenção 47
3.3.6 Canteiro central e faixa de domínio 48
3.3.7 Edificações e instalações operacionais 48
3.3.8 Sistemas elétricos e de iluminação 48
3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS 49
3.4.1 Centro de Controle Operacional 50
3.4.2 Equipamentos e Veículos da administração 51
3.4.3 Sistemas de controle de tráfego 52
3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário 58
3.4.5 Sistemas de pedágio e controle de arrecadação 62
3.4.6 Sistema de Comunicação 66
3.4.7 Sistema de Pesagem 70
3.4.8 Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial 70
3.4.9 Posto de fiscalização da ANTT 71
3.4.10 Veículos de fiscalização da ANTT 71
3.4.11 Posto da Polícia Rodoviária Federal 72
4 MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS 73
4.1 RELATÓRIOS INICIAIS 73
4.1.1 Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia 73
4.1.2 Cadastro Inicial da Rodovia 73

4.1.3 Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais 74
4.1.4 Relatório de Operações 75
4.2 RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO 75
4.2.1 Relatórios de Monitoração de Pavimento 75
4.2.2 Relatórios de Monitoração dos Elementos de Proteção e Segurança 76
4.2.3 Relatórios de Monitoração de Obras de Arte Especiais 77
4.2.4 Relatórios de Monitoração do Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes 77
4.2.5 Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção 77
4.2.6 Relatórios de Monitoração de Canteiro Central e Faixa de Domínio. 78
4.2.7 Relatórios de Monitoração de Instalações Operacionais 78
4.2.8 Relatórios de Monitoração de Sistemas Elétricos e de Iluminação ... 78
4.2.9 Relatórios de Monitoração de Acidentes 79
4.2.10 Relatórios de Sistema de Gerenciamento Operacional 79
4.3 RELATÓRIO TÉCNICO, OPERACIONAL, FÍSICO E FINANCEIRO 81
4.4 PLANEJAMENTO ANUAL DE OBRAS E SERVIÇOS, PROGRAMAÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS e EXECUÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS 81
4.5 PLANEJAMENTO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS DA RODOVIA 81
4.6 PLANEJAMENTO DA IMPLANTAÇÃO E GESTÃO DE FIBRAS ÓPTICAS 81
4.7 OUTROS RELATÓRIOS 82
4.8 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG) 82
5 GESTÃO AMBIENTAL 84
6 GESTÃO SOCIAL 85
7 APÊNDICES 86

LISTA DE ABREVIATURAS

AASHTO	*American Association of State Highway and Transportation Officials*
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ASTM	*American Society for Testing and Materials*
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BSO	Base Operacional
CCO	Centro de Controle Operacional
CFTV	Circuito Fechado de Televisão
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
EPS	Elemento de Proteção e Segurança
FWD	*Falling Weight Deflectometer*
GPS	*Global Position System*
HCM	*Highway Capacity Manual*
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICP	Índice de Condição do Pavimento
IGG	Índice de Gravidade Global (em relação ao pavimento da RODOVIA)
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IRI	Índice de Regularidade Longitudinal (*International Roughness Index*)
ISO	*International Standards Organization*
LVC	Levantamento Visual Contínuo
OAC	Obra de Arte Corrente
OAE	Obra de Arte Especial
PAE	Plano de Ação de Emergência
PER	Programa de Exploração da RODOVIA
PGR	Plano de Gerenciamento de Riscos
PMV	Painel de Mensagem Variável
PNV	Plano Nacional de Viação
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SAU	Serviço de Atendimento ao Usuário
SGO	Sistema de Gerenciamento Operacional
SIG	Sistema de Informações Geográficas
VDMA	Volume Diário Médio Anual

ANTT
PROT

1 INTRODUÇÃO

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como diretrizes técnicas, normas, características geométricas, Escopo, Parâmetros de desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

As ações para prestação desse serviço público serão dirigidas à fluidez do trânsito e à segurança e conforto do usuário do Sistema Rodoviário.

Como princípios básicos do PER, com fulcro na regularidade e qualidade da oferta de infraestrutura aos seus usuários, devem ser considerados:

- A implementação de ações de natureza preventiva, voltadas para a preservação da Rodovia e das condições de tráfego; e,
- A agilidade na implementação de ações corretivas, emergenciais ou não, que eventualmente se fizerem necessárias para a reconstituição da Rodovia e das condições de tráfego.

Para atendimento das condições acima, a Concessionária deverá acompanhar continuamente os elementos físicos e os processos gerenciais da Rodovia, adotando em tempo hábil as providências necessárias a assegurar permanente qualidade dos serviços ofertados aos usuários.

ANTT
PROTOCOLO 1326

2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

O Sistema Rodoviário objeto da Concessão trata-se da rodovia BR-040/DF/GO/MG, no trecho que se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, no km 0,0 do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006, até o início do trecho concedido e administrado pela CONCER, no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, no km 771,1 do PNV 2006, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

O trecho possui 936,8 km de extensão, sendo:

- 557,2 km de pista simples,
- 222,3 km de pista dupla com canteiro central, e
- 157,3 km com 4 faixas de tráfego, sem canteiro central ou qualquer elemento físico de segregação das pistas.

O detalhamento do trecho que compõe o Sistema Rodoviário encontra-se no Apêndice A. Para efeito de localização das intervenções, o Sistema Rodoviário foi dividido em 18 subtrechos, conforme tabela e esquemas apresentados no Apêndice B.

3 FRENTES DA CONCESSÃO

O presente PER estabelece todas as metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias, diretrizes técnicas, normas, Escopo, Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os respectivos prazos para seu atendimento, divididos em quatro Frentes:

- Frente de Recuperação e Manutenção;
- Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço;
- Frente de Conservação; e,
- Frente de Serviços Operacionais.

Em cada uma das Frentes são detalhadas as atividades de responsabilidade da Concessionária, com a fixação do prazo e das condições para o atendimento integral ao PER.

3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

A Frente de Recuperação e Manutenção engloba as fases de Recuperação e Manutenção da Rodovia, conforme exposto abaixo.

RECUPERAÇÃO

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de recuperação do trecho concedido, imprescindíveis à operação do Sistema Rodoviário e aquelas de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato e dos Escopos abaixo especificados.

MANUTENÇÃO

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de recomposição e aprimoramento das características técnicas e operacionais do Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se a partir do atendimento ao Parâmetro de Desempenho final indicado na Recuperação, bem como a partir da entrega de obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço e estende-se até o final do prazo da Concessão.

Nas tabelas abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

Os indicadores abaixo deverão ser avaliados em toda a extensão do Sistema Rodoviário e em todas as vias, sejam elas centrais, marginais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acessos, alças ou OAEs, bem como acostamentos.

3.1.1 Pavimento	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Ações de correção de desnível entre duas faixas de tráfego contíguas. 2. Reparos localizados na pista, de natureza superficial e profunda, e fresagem. 3. Fresagem e recomposição de revestimento asfáltico nos subtrechos que apresentam IRI ≥ 4,0 m/km. 4. Reparos localizados nos segmentos em que os acostamentos pavimentados encontram-se em más condições funcionais ou com alta frequência de defeitos. 5. Eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento duplicada e o acostamento. 6. Serviços de melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos. 7. Solução de problemas de irregularidades localizados, contidos em segmentos que indiquem valores toleráveis, tais como abatimentos de pista causados por problemas geotécnicos ocorridos em terrenos de fundação de aterros, nas encostas adjacentes ou no próprio terrapleno. 8. Eliminar e prevenir a ocorrência de flechas nas trilhas de roda superiores ao valor limite estabelecido e de desnível superior ao valor admissível entre a faixa de tráfego e o acostamento ou entre duas faixas de tráfego contíguas, causado por recapeamentos diferenciados.
Escopo Recuperação	1 Execução dos reparos localizados necessários à recuperação do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais. 2 Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente. 3 Recuperação ou recomposição dos acostamentos. 4 Recuperação de pavimento rígido, compreendendo substituição parcial ou total de placas danificadas, de acordo com os limites estabelecidos nos Parâmetros de Desempenho. 5 Definição dos tipos de revestimento a aplicar na pista de rolamento de tal forma que as condições de aderência pneu-pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário. 6 Eliminação de degrau entre a pista de rolamento e o acostamento.
Escopo Manutenção	1 Garantir frequência mínima de intervenções, utilizando técnicas que reduzam as interferências com o tráfego ao estritamente necessário. 2 Assegurar irregularidade mínima e compatível com as velocidades operacionais, a fim de minimizar a resposta dinâmica na interação veículo-pavimento, de acordo com as avaliações previstas. 3 Garantir atrito adequado, mesmo sob chuvas intensas, sem causar desgaste excessivo dos pneus. 4 As soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	9 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	357 meses	360 meses
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m²	X						
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	15 mm				7 mm		
Percentagem de área trincada (TR) máxima:	20% da área total	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	15% da área total	0% (Ausência de área trincada)	
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos em pista dupla (tolerância máxima):	5 cm				Ausência Total		
Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro da linha anterior:	A eliminação de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação e de conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada definidos no item 3.2.1.1						
Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	X						
Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km (sendo que o restante não poderá exceder 4,0 m/km), ou QI ≤ 35 contagens/km, em, no mínimo:	0%	35% da Rodovia	60% da Rodovia	80% da Rodovia	100% da Rodovia		
Ausência de defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto	X						
ICP - Ausência de amostras inferiores a:	40	55 em 40% das amostras	55 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras	70 em 100% das amostras		

Ausência de juntas e trincas sem selagem, depressões, abaulamentos panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	X						
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT					X		
Deflexão característica (Dc) máxima de 50 x 10^{-2} mm					X		
Índice de Gravidade Global: IGG ≤ 30					X		
Ausência de área afetada por trincas interligadas de classe 3					X		
Altura de areia (HS), compreendida no intervalo: 0,6 mm < HS < 1,2 mm (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo)					X		
Valor da resistência à derrapagem: VRD > 47					X		
Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1 km e 4 reparos a cada 100 m					X		
IRI < 2,5 m/km em pelo menos 80% da extensão da Rodovia e IRI < 3,0 m/km no restante.						X	

Os segmentos homogêneos devem atender simultaneamente condições de tráfego, estrutura do pavimento e respostas de natureza estrutural e funcional, com extensões de até 10 km justificadas pelo método das diferenças acumuladas da AASHTO					X		
Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos							X

3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recomposição da sinalização, com recuperação, substituição e adição de dispositivos, de modo que toda a sinalização de regulamentação e advertência esteja completa e em boas condições, em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT e resoluções do CONTRAN, inclusive nos acessos particulares. 2. Intervenção em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento. 3. Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES. 4. Substituição de placas de sinalização vertical e aérea danificadas ou ilegíveis. 5. Reparação de todos os trechos que apresentam ausência ou insatisfatoriedade de sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrados e escamas e tachas retrorrefletivas, assim como dos trechos com ausência ou insatisfatoriedade de sinalização vertical de advertência e regulamentação; 6. Recuperação ou substituição de barreiras e defensas danificadas ou não ancoradas. 7. Reparação de trechos com desníveis acentuados ou obstáculos rígidos em bordos externos de curvas ou a menos de 3 m das faixas de rolamento. 8. Recomposição de trechos em que a sinalização apresenta situações de descontinuidade ou má visibilidade (diurna e/ou noturna). 9. Recomposição da sinalização vertical, com adição, recuperação e substituição de dispositivos danificados ou removidos (placas de regulamentação de velocidade, regulamentação de sentido, regulamentação de gabarito, regulamentação de ultrapassagem, placas de advertência de curvas, placas de advertência de gabarito, quando for o caso, balizadores/delineadores de curvas, marcadores de alinhamento, marcos quilométricos, sinalização indicativa nos acessos). 10. Substituição de placas de sinalização vertical que não atenderem ao índice residual mínimo de retrorrefletância especificado na norma NBR 14.644. 11. Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança – como defensas, dispositivos antiofuscantes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey* – em mau estado, desconformes ou que ponham em risco os usuários, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados. 12. Fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT. 13. Execução de serviços emergenciais de recuperação nas defensas metálicas, como pintura, verificação da fixação de lâminas na ancoragem e substituição de suportes e espaçadores com defeito. 14. Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla, colocados sobre barreiras de concreto ou compostos por vegetação (em casos sujeitos a análise pela ANTT) e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão. 15. Aplicação de pintura provisória, de acordo com a norma NBR 12.935, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego. 16. Aplicação de tachas retrorrefletivas em locais de maior risco de acidentes e junto às áreas operacionais, como postos de pesagem, praças de pedágio, postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal e postos de fiscalização da ANTT. 17. Antecedendo cada posto da PRF, deverão ser implantadas 1 placa de pré-sinalização entre os 300 e 500 m anteriores, 2 placas de velocidade, e 1 com a indicação "caminhões e ônibus obrigatório faixa da direita". 18. Antecedendo cada posto de fiscalização da ANTT, deverá ser implantada 1 placa de pré-sinalização numa distância de 300 m. 19. Deverão ser implantadas placas indicativas dos serviços de assistência ao usuário e placas indicativas da Rodovia no início e fim do trecho e em todos os principais acessos. 20. Deverão, também, ser implantadas placas de dimensões 3,5 m x 5,0 m, padrão ANTT, com indicações da Ouvidoria da ANTT, no

	mínimo a cada 30 km, em ambas as pistas. 21. Em nenhuma situação, após serviços no pavimento definidos nos Trabalhos Iniciais, a Rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras. Quando, eventualmente, o substrato apresentar condições que inviabilizem a demarcação (pavimento úmido), admite-se, enquanto persistirem essas condições, o uso de dispositivos balizadores do tipo cones ou similares.
Escopo Recuperação	1 Implantação das sinalizações verticais complementares do tipo educativas e de indicação, e complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de toda a Rodovia, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos pré-existentes. 2 Execução de nova sinalização horizontal adequada aos recapeamentos que ocorrerão no pavimento. 3 As especificações técnicas para a sinalização horizontal deverão obedecer às normas vigentes do DNIT, CONTRAN e CTB, considerando-se a Rodovia como sendo de classe I-B nos trechos em pista simples (faixas com 10 cm de largura) e I-A nos trechos em pista dupla (faixas com 15 cm de largura), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT, exceto para sinalizações provisórias. 4 Aplicação de tachas refletivas no pavimento ao longo de todo a extensão da Rodovia, dispostas em geral sobre as linhas horizontais pintadas, de modo a delimitar a pista, as faixas de rolamento e as áreas neutras (áreas zebradas), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT. 5 Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro. 6 Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de trabalhos iniciais. 7 Implantação da sinalização definitiva da Rodovia, respeitando-se as normas vigentes no que tange à sinalização horizontal e vertical e à contenção viária. 8 Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES. 9 Implantação da sinalização horizontal de alto índice de refletorização nos locais de maior incidência noturna de acidentes sob chuva ou neblina. As especificações técnicas deverão obedecer às normas do DNIT. 10 Em complemento à pintura de solo, deverão ser utilizados elementos retrorrefletivos fixados sobre o pavimento. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 11 Nos trechos sujeitos à neblina ou de maior incidência de precipitação pluviométrica, deverão ser utilizadas macrotachas (tachões), com índice de retrorrefletância superior às tachas. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 12 Nas curvas, como auxiliares às demais sinalizações de solo, deverão ser implantados balizadores com elementos retrorrefletivos. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes e aos manuais do DNIT. 13 Para as placas de sinalização vertical e aérea, no caso de placas de regulamentação e de advertência, sua implantação se dará em função das condições geométricas e topográficas da Rodovia. 14 Após a identificação dos locais de incidência de neblina, deverão ser implantadas sinalizações complementares às normais da Rodovia, por meio de placas e sinais no pavimento, alertando os usuários sobre a distância mínima de visibilidade. 15 Placas de serviços auxiliares deverão ser implantadas a 500 m e no início do *taper* de desaceleração do acesso, sendo uma de pré-sinalização e outra de confirmação. 16 Placas educativas deverão ser implantadas, no mínimo, a cada 5 km. 17 Placas de marco quilométrico deverão ser implantadas a cada km, em ambas as pistas. 18 Placas de identificação da Rodovia deverão ser implantadas a 200 m do fim da pista de aceleração dos principais acessos de ligação viária. Deverão ser implantadas, também, junto aos marcos quilométricos múltiplos de 10. 19 Com relação às placas compostas de regulamentação ou advertência, sua implantação dependerá das condições geométricas e topográficas da Rodovia, devendo haver uma de pré-sinalização a 500 m e uma de confirmação.

	20 No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada placa indicando o seu término. 21 Nos postos de pesagem e adjacências, deverão ser implantadas, no mínimo, as seguintes placas de informação em geral: placas de sinalização aérea a 1 km e de confirmação no início da faixa de desaceleração; placas com indicação de saídas e locais para excesso de carga, na área interna. 22 Em todas as obras, deverão ser implantadas, em local visível aos usuários, placas indicativas, com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da Concessionária. 23 Em segmentos de pista simples com faixa de ultrapassagem, deverá ser implantada uma placa composta de advertência, a 300 m antecedendo o início da faixa; uma placa composta de regulamentação, 100 m após o início, indicando veículos lentos a utilizar a faixa; e outra indicando o seu final. 24 No caso de curva perigosa, deverá ser implantada 1 placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, 1 placa de redução de velocidade e 1 de advertência. 25 A 500 m antecedendo cruzamento em nível, deverá ser implantada 1 placa de pré-sinalização, 1 placa de redução de velocidade e 1 placa de cruzamento adiante, apenas na via secundária. 26 Deverá ser implantada, no mínimo, 1 placa em cada sentido, na divisa dos municípios. 27 Em segmentos com pista de 3 ou mais faixas, desde que as condições geométricas, topográficas e de segurança do trânsito exijam, deverá ser implantada placa complementar do lado esquerdo (canteiro central) do sentido de direção do tráfego, idêntica à placa implantada à direita. 28 As placas serão implantadas sempre a uma distância mínima de: 1,20 m da borda externa do acostamento ou do refúgio (orla lateral interna da placa). 1,20 m do solo (orla inferior da placa); 6,50 m do solo, no caso de sinalização aérea (orla inferior da placa). 29 A disposição das placas deverá estar de acordo com o disposto nos manuais do DNIT e do CONTRAN em vigor sobre sinalização. As placas de sinalização vertical e aérea deverão estar de acordo com a NBR 11.904 e com a NBR 14.644. 30 Em nenhuma situação, após serviços de recuperação do pavimento, a Rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO	
	9 meses	12 meses	36 meses	60 meses
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X			
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN.	X			

Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que:	100 mcd/lx/m² em 100% da Rodovia		130 mcd/lx/m² em, no mínimo, 50% da Rodovia.	130 mcd/lx/m² em 100% da Rodovia.
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	X			
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:	80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, I-B e IV		85% do valor inicial para as películas das placas para 50% das placas da Rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia
Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança	X			
Valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES		X		
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro		20% do total de placas previstas	60% do total de placas previstas	100% do total de placas previstas
Instalação das placas antecedendo os postos da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT		X		

3.1.3 Obras de arte especiais	
Escopo Trabalhos Iniciais	Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da Rodovia. 1. Reparos e recuperação de todos os guarda-corpos, guarda-rodas, passeios e pavimento das pontes e viadutos, com substituição de elementos não passíveis de recuperação, mantendo-se suas características originais. 2. Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura. 3. Correção de depressão no encontro com a via. 4. Reparo de juntas. 5. Execução de injeção ou selagem de fissuras. 6. Recuperação estrutural integral de todas as passarelas e aplicação de tinta protetora em suas superfícies visíveis, com substituição de elementos não passíveis de recuperação, mantendo-se suas características originais. 7. Demolição e substituição, total ou parcial de guarda-corpos, guarda-rodas e passeios das pontes, viadutos e passarelas que não tiverem possibilidade de recuperação. 8. Remoção de todo o entulho gerado para locais apropriados, de acordo com o estabelecido pelos órgãos ambientais. 9. Execução de serviços de limpeza, desobstrução e recuperação dos sistemas de drenagem dos tabuleiros, descidas d'água e encontros das OAEs e efetuados serviços de recuperação de seu pavimento, com eliminação de desníveis e trincas existentes. 10. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores da Rodovia e implantação de placas de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o CTB e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN. 11. Eliminação de problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade das OAEs, por meio da realização de serviços emergenciais de recuperação e proteção, como injeção ou selagem de fissuras e substituição de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados. 12. Execução de obras e serviços de acordo com a boa técnica e com as normas do DNIT e da ABNT.
Escopo Recuperação	Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da RODOVIA 1. Reparo de concreto com armadura exposta e corroída 2. Reparo de erosão e de proteção de terreno de talude, e execução de proteção de terreno de talude. 3. Reparo e execução de canaleta de drenagem 4. Execução de proteção de fundação. 5. Execução de guarda-roda padrão *New Jersey*. 6. Reparação, reforma (alargamento de passagens superiores e pontes e alongamento de passagens inferiores de modo a incorporar acostamentos e faixas de segurança, de modo que a largura final das obras deverá ser igual à da Rodovia, incorporando ainda faixas adicionais, em trechos específicos onde ela já existe) e reforço (para o trem-tipo TB-45, de pontes e passagens inferiores e superiores, quando integrarem seu patrimônio) de OAEs (nas OAEs com largura igual ou superior a 11 (onze) metros que integram o leito da rodovia, não será exigido o alargamento e o reforço para o trem-tipo TB-45). 7. Demolição e substituição de OAEs sem condições de aproveitamento, considerando o acentuado estado de degradação ou de deformação, a concepção inaceitável ou a existência de sérias deficiências funcionais. 8. Restituição da integridade das OAEs vinculadas à sua durabilidade, com ações que não sejam de natureza imediatamente estrutural, como a recomposição de recobrimento das armaduras, proteção de taludes, injeções de fissuras passivas, reconstrução de barreiras

	rígidas e guarda-corpos, renivelamento entre aterros e lajes de transição etc. 9. Eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho, sua vida útil, sua segurança ou sua resistência, em nível global ou local, em seus elementos estruturais, fundações, drenagem dos tabuleiros, pavimento e taludes dos terraplenos adjacentes; além da substituição dos guarda-corpos por barreira New Jersey e a execução de lajes de transição em todas as OEAs. 10. Melhoria da funcionalidade das OAEs, com readequação de gabaritos, alargamento ou alongamento. 11. Implantação, no caso de OAEs em regiões urbanas (segundo definição constante do item 3.2.5.1), de passeios laterais em ambas as pistas com, no mínimo, 1,5 m de largura, com barreiras separando-os das pistas. 12. Alargamento das passagens superiores somente na ocorrência de estreitamento da pista. 13. Alongamento das passagens inferiores para atingir a largura final da Rodovia. 14. OAEs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Ações de caráter estrutural (aumentos de seção transversal, elevação da capacidade das fundações, reforço nos seus diversos componentes estruturais etc) que objetivem a adequação das OAEs em caso de ampliações de capacidade previstas no item 3.2.3.1 do PER. 2. Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da Rodovia: (i) Reparos em elementos estruturais, inclusive barreiras; (ii) Reparos ou substituição de juntas; (iii) Modificações ou reparos nos sistemas de drenagem das OAEs; (iv) Pintura das OAEs, exceto barreiras e passeios; (v) Recomposição e proteção de taludes dos encontros; (vi) Intervenções para eliminação de trincas e desníveis na entrada e saída das OAEs; (vii) Outros serviços que exijam suporte técnico para garantia do padrão de qualidade.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE		
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO
	6 meses	9 meses	84 meses
Guarda-corpos, guarda-rodas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	X		
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos	X		

e obstruídos			
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	X		
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	X		
Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil		X	
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres		X	
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da Rodovia e trem-tipo TB-45			X

3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs)	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Atividades de limpeza, desassoreamento e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água em trechos descontínuos. 2. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas. 3. Implantação de dispositivos de drenagem que escoam eventuais empoçamentos sobre as faixas de rolamento com vistas a prevenir situações de aquaplanagem. 4. Serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, canaletas, saídas d'água, descidas d'água de corte e aterro, caixas coletoras, bocas-de-lobo etc.). 5. Serviços de drenagem profunda e do pavimento (drenos profundos, sub-horizontais etc.) e OACs (bueiros de greide e de talvegue). 6. Execução de todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da Rodovia de acordo com as especificações de serviço DNIT 028/2004-ES e DNIT 029/2004-ES, abrangendo as drenagens superficial, subterrânea e do pavimento, assim como as OACs. 7. Complementação dos trabalhos de recuperação dos dispositivos de drenagem por serviços e obras de prevenção de erosões. 8. Utilização de método não destrutivo, constatada a necessidade, para complementação de bueiros, considerando dimensões, natureza dos materiais a escavar e cobertura sobre sua geratriz superior.
Escopo Recuperação	1. Limpeza e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água. 2. Recomposição de trechos descontínuos. 3. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas. 4. Expansão do sistema nos trechos considerados como necessários no Cadastro realizado. 5. Intervenção nas OACs para limpeza e desassoreamento. 6. Recuperação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das OACs, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos Trabalhos Iniciais. 7. Conclusão dos trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água etc. 8. Implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecendo às especificações de serviços de drenagem do DNIT. 9. Orientação das obras de drenagem em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação. 10. Recuperação total dos dispositivos de drenagem e OACs existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil. 11. Atendimento à especificação de serviço DNIT 028/2004-ES e DNIT 029/2004-ES. 12. Sistema de drenagem adequado as normas vigentes. 13. Sistema de drenagem e OACs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Evitar a deterioração de partes da estrutura do sistema de drenagem, promovendo sua reabilitação com intervenções eventuais. 2. Determinação dos padrões de desempenho do sistema e planejamento das intervenções, com acompanhamento e avaliação. 3. Recomposição de sarjetas, valetas e meios-fios. 4. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia. 5. Recomposição de caixas coletoras, bueiros e drenos. 6. Reparos de dispositivos deteriorados, de forma a restabelecer integralmente as condições de serventia dos mesmos, prolongando suas vidas úteis. 7. Recomposição dos segmentos de sarjetas, valetas e meios-fios que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos

	danificados e a reconstrução, conforme os procedimentos convencionais, com intervenção *in loco* dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego. 8. Recomposição dos segmentos de meios-fios, os quais deverão ser pré-moldados em canteiro de obras e assentados nos devidos locais, também conforme os procedimentos convencionais. 9. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos danificados e a reconstrução, conforme os procedimentos convencionais, com intervenção *in loco* dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego. 10. Restabelecimento de uma base nos taludes apropriada ao assentamento de descidas d'água, segundo cuidados especiais que deverão ser tomados considerando a incidência do deslocamento de seus corpos. 11. Recomposição constante do interior das caixas coletoras, a fim de que se mantenham superfícies (de paredes e fundos) adequadas ao acúmulo constante das águas incidentes, além da execução de reparos localizados, a serem realizados a partir de procedimentos convencionais. 12. Manutenção das tampas de vedação das caixas coletoras, independentemente de sua constituição, agindo nos locais estruturalmente danificados, ocasionados devido a problemas específicos de sua própria estrutura, ou mesmo por movimentações do próprio corpo estradal, impactos etc., executando reparos, substituição ou reconstrução de trechos danificados, incluindo os componentes de suas bocas de entrada e saída, ou seja, alas, calçadas e muros de testa.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE
	TRABALHOS INICIAIS
	9 meses
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial	X
Ausência total de seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	X
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído	X

Ausência total de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a Rodovia	X

3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recomposição de aterros e reconformação de taludes de corte que estiverem comprometendo a plataforma da Rodovia. 2. Remoção de todos os materiais resultantes de deslizamento ou carreados para a plataforma, sendo que qualquer escorregamento ou erosão situado a menos de 4 m das faixas de rolamento demandará uma intervenção. 3. Remoção dos materiais e pedras da superfície dos taludes de corte, bem como a preparação dos taludes para implantação de revestimento vegetal. 4. Recomposição das obras de drenagem superficial de modo a permitir o livre escoamento das águas e evitar a erosão de terraplenos e contenções, especialmente após os serviços de recomposição de taludes e consequentes serviços de revestimento vegetal. 5. Limpeza e a desobstrução dos sistemas de drenagem das obras de contenção e transporte do material retirado para um local onde não haja possibilidade de carreamento posterior. 6. Execução de tratamento emergencial às obras de contenção com indícios de comprometimento, como: ocorrência de trincas ou abatimentos nos acostamentos; movimentação nítida do maciço contido; deslocamento de peças ou ocorrência de recalques diferenciais; sinais de umidade na face externa das obras ou nas juntas; estrutura de concreto com desagregação e armaduras expostas; ocorrência de rompimento ou entupimento em elementos dos dispositivos de drenagem; erosão na base ou na fundação das obras; presença de indicativos de perda de protensão ou rompimento de tirantes; e presença de indicativos de perda da integridade dos capacetes de proteção das cabeças de tirantes. 7. Recuperação emergencial de terraplenos (recomposição de aterros, remoção de barreiras, reconformação de taludes de corte, recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal etc.) e das obras de contenção (limpeza, desobstrução do sistema de drenagem e recuperação de obras com indícios de comprometimento). 8. Serviços emergenciais em locais que possam comprometer a plataforma da Rodovia, como os casos de erosões e escorregamentos.
Escopo Recuperação	1. Total recuperação dos terraplenos e obras de contenção existentes na Rodovia. 2. Execução de todos os serviços necessários ao estabelecimento das perfeitas condições de estabilidade dos terraplenos, inclusive com a implantação de elementos de drenagem ou de contenção complementares, de modo a eliminar os problemas existentes e prevenir outros que possam comprometer sua integridade. 3. Total recuperação das obras de contenção, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento, com a eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil. 4. Terraplenos e estruturas de contenção com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Manutenção dos terraplenos e obras de contenção da Rodovia com a programação do conjunto de intervenções que garantam seu funcionamento adequado e prevenção do surgimento de problemas, em especial os de instabilidade dos cortes, aterros e de segurança de obras de contenção. 2. Intervenções, em caráter eventual, para o retorno dos elementos em questão às condições normais de funcionalidade, abrangendo recomposição de peças estruturais, substituição de tirantes e seus dispositivos de proteção, reprotensão, reconstrução de partes dos muros de gabiões, sistema de drenagem e demais elementos componentes do conjunto. 3. Programação de atividades para a manutenção dos taludes de cortes e aterros, incluindo regularização manual ou mecânica da superfície dos taludes, complementação da cobertura vegetal e do sistema de drenagem existente e, em caso de taludes estéreis, impróprios para o desenvolvimento de vegetação, proteção dos mesmos com argamassa armada ou redes de alta resistência, ou, ainda, outros processos que sejam adequados e se justifiquem tecnicamente. 4. Tratamento especial dos casos não convencionais, tanto de instabilidade de cortes e aterros, como de problemas nas obras de

	contenção existentes, compreendendo estudos e projeto executivo apresentados à ANTT.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador.

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

3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Serviços de capina, roçada, poda, limpeza e retirada de entulhos e materiais orgânicos. 2. Recomposição de cobertura vegetal no canteiro central e nos taludes e cortes desprotegidos. 3. Despraguejamento manual de gramados e corte e remoção de árvores, onde necessário à segurança. 4. Atividades de roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e em, no mínimo, 4 m da largura da faixa de domínio da Rodovia, no bordo interno das curvas, com largura suficiente para assegurar adequada visibilidade. 5. Atividades de capina, com o intuito de tornar a faixa de domínio e o canteiro central livres de vegetação daninha, além de assegurar a adequada visibilidade da sinalização. 6. Execução de serviços de poda e roçada em toda a área gramada dos acessos, trevos e entroncamentos em, no mínimo, 10 m de seus entornos. 7. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura do canteiro central. 8. Execução de serviços de roçada e poda em, no mínimo, 10 m dos entornos de passarelas, edificações e áreas operacionais e de suporte. 9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc., ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença. 10. Conservação adequada de árvores e arbustos, com poda, capina e adubação. 11. Complementação da delimitação da faixa de domínio da Rodovia com cercas e mourões nos padrões regulamentados pelo DNIT. 12. Atividades de locação precisa dos limites da faixa de domínio, com recuperação de todas as cercas e mourões. 13. Substituição ou implantação de mourões a cada 3 m, quando necessários, e implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros) com largura mínima de 3 m, ao longo das divisas da faixa de domínio da Rodovia, onde inexistentes. 14. Verificação de cercas e, quando necessário, reposicionamento e complementação das mesmas, nos padrões do DNIT. 15. Bloqueio de acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia, com notificação de seus responsáveis. 16. Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, os mesmos deverão apresentar solicitação de projeto de acesso particular, com as alterações necessárias.
Escopo Recuperação	1. Recuperação da faixa de domínio e canteiro central com objetivo de manter a área conservada, facilitando a manutenção de taludes e limpeza dos bueiros existentes, por meio de limpeza por roçada manual ou mecânica ao longo da Rodovia. 2. Realização de plantio de grama nas áreas onde seja necessário. 3. Regularização completa de todos os acessos particulares e eliminação das ocupações irregulares. 4. Notificação dos responsáveis por acessos particulares não autorizados para regularizar sua situação. 5. Indicação, por parte da Concessionária, das características técnicas necessárias à autorização dos acessos particulares, a serem submetidas à autorização da ANTT; 6. Bloqueio dos acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia. 7. Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, os mesmos deverão apresentar solicitação de projeto de acesso particular, com as alterações necessárias.

Escopo Manutenção	1. Programação do conjunto de intervenções para a manutenção do canteiro central e da faixa de domínio da Rodovia, de modo a preservar suas condições e, especialmente, garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Manutenção permanente do nível adequado de conservação da área situada até os limites da faixa de domínio, incluindo as cercas delimitadoras, de modo a tornar desnecessária qualquer programação adicional de serviços de manutenção nestes itens. 3. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos para permissão de novos acessos particulares, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução. 4. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos referentes às solicitações de ocupações da faixa de domínio, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução. 5. Manutenção das características estruturais e funcionais dos acessos particulares que forem remodelados, abrangendo também os demais acessos particulares existentes e os novos que forem incorporados ao sistema no período de Concessão. 6. Continuidade dos serviços de remodelação dos acessos particulares a partir do término dos serviços de melhorias físicas e operacionais dos acessos particulares da Rodovia e decorrentes da Ampliação da Capacidade da Rodovia. 7. Manutenção dos componentes estruturais das áreas de acessos existentes sob a responsabilidade da Concessionária. 8. Inclusão das áreas pavimentadas e demais componentes nas mesmas operações de manutenção definidas para as pistas e acostamentos da Rodovia. 9. Realização de levantamentos topográficos e contagens de tráfego, sempre que necessário, para os estudos de adequação da geometria. 10. Adequação da sinalização horizontal, vertical e aérea de acordo com as normas vigentes. 11. Ações permanentes de manutenção e conservação das áreas lindeiras que sejam de sua responsabilidade. 12. Verificação, na análise dos projetos de novos acessos particulares propostos, da interferência com o tráfego da Rodovia e com os acessos vizinhos existentes, além da influência do acesso pretendido em relação aos sistemas de proteção do corpo estradal da Rodovia.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE				
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO		
	6 meses	12 meses	60 meses	120 meses	180 meses
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm no Canteiro Central	X				
Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	X				
Ausência total de vegetação rasteira nas edificações e áreas operacionais e de suporte com comprimento superior a 10 cm, numa largura mínima de 10 m em relação aos seus entornos	X				
Todas as cercas da Rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	X				
Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes			50%	70%	100%
Desocupações autorizadas pela ANTT realizadas			50%	70%	100%

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT FL 200 PROTOCOLO GERAL

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos o encerramento deste volume nº 01 **do processo nº** 50501.335226/2018-93 **contendo** 200 **folhas, abrindo-se em seguida o volume nº** 02 **.**

Felipe de Farias Nunes , Téc. Adm.

Nome do servidor **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT PROTOCOLO GERAL FL 201

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos a abertura deste volume nº 02 **do processo**

nº 50501.335226/2018-93 **que se inicia com a folha**

nº 201 **para constar, eu**

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Construção e/ou recuperação e reforma das edificações da Rodovia. 2. Construção, reforma e recuperação de postos de pesagem, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo, para que sejam oferecidas funcionalidades, padrões de operação e capacidade de atendimento exigidos na Frente de Serviços Operacionais. 3. Construção, reforma e recuperação de postos da PRF, mantendo-se suas características básicas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária. 4. Construção de demais edificações da concessionária e dos postos da ANTT, de modo a oferecer suporte físico para as atividades operacionais da Concessionária.
Escopo Recuperação	1. Manutenção das edificações e instalações operacionais da Rodovia, dos postos e delegacias da PRF e dos postos de fiscalização da ANTT, por meio da programação de conjunto de intervenções de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção de edificações e instalações prediais que considere o término da vida útil de cada componente. 3. Execução de serviços necessários à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais, como pintura, eventuais ampliações das edificações e instalações, e reformas de grande porte envolvendo substituições de paredes ou de coberturas.
Escopo Manutenção	1. Manutenção das edificações e instalações operacionais da Rodovia, dos postos e delegacias da PRF e dos postos de fiscalização da ANTT, por meio da programação de conjunto de intervenções de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção de edificações e instalações prediais que considere o término da vida útil de cada componente. 3. Execução de serviços necessários à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais, como pintura, eventuais ampliações das edificações e instalações, e reformas de grande porte envolvendo substituições de paredes ou de coberturas.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE
	TRABALHOS INICIAIS
	12 meses
Edificações e instalações operacionais existentes na Rodovia totalmente	X

recuperadas e reformadas para se adequarem às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacinais.	
Edificações e instalações operacionais existentes atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT	X
Novas edificações, a serem construídas durante a fase de Trabalhos Iniciais, também deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos observado o disposto na Frente de Serviços Operacinais	X
Novas edificações atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT	X

3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recuperação dos sistemas de iluminação da rodovia implantados com os objetivos de fiscalização pela PRF ou para prevenção de acidentes. 2. Implantação de sistemas de iluminação na Rodovia nos trechos próximos às Bases SAU, CCO, Balanças fixas (nas novas e nas já existentes), Postos da PRF (nos novos e nos já existentes), Postos Fiscais (já existentes) e Postos de fiscalização da ANTT. 3. Implantação do sistema de iluminação das praças de pedágio juntamente com as referidas edificações. 4. Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação, sob responsabilidade do DNIT, existentes ao longo da Rodovia, nos acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas, e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes. 5. Limpeza geral de postes e luminárias e, se necessário, sua pintura. 6. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas danificados. 7. Recuperação ou substituição de redes de distribuição e aterramento inoperantes ou ineficientes, assim como de dispositivos de acionamento da iluminação inoperantes. 8. Medições de tensão e de resistência de aterramento em locais que indiquem deficiências ou risco de segurança, orientando sua recuperação ou substituição. 9. Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas e respectivas rampas.
Escopo Manutenção	1. Manutenção dos sistemas de energia e iluminação da Rodovia por meio da programação de conjunto de intervenções, de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção, abrangendo os sistemas de energia e iluminação implantados na Rodovia, nas praças de pedágio, nos postos de pesagem e demais instalações (SAU, CCO, postos da PRF, postos de fiscalização da ANTT, etc.). 3. Execução de procedimentos preventivos, visando minimizar as intervenções corretivas nos sistemas e aumentar sua confiabilidade. 4. Organização de arquivos e atualização de todos os projetos de iluminação, inclusive dos sistemas de energia elétrica, assim como catalogação e arquivo das intervenções de Manutenção em campo. 5. Estabelecimento de rotinas de manutenção, com execução de trabalhos em campo. 6. Deverão ser enquadrados na manutenção os serviços de maior porte, inclusive os que envolvam mudança do sistema, sendo os demais serviços rotineiros alocados nas atividades de Conservação.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO
	6 meses	60 meses

Sistemas elétricos e de iluminação existentes na Rodovia totalmente recuperados ou substituídos	X	

3.2 *FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO*

3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.
- **Período:** inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação e deve ser concluída em até 48 (quarenta e oito) meses, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.

3.2.1.1 Obras de ampliação

A duplicação de subtrechos deverá ser realizada conforme a localização, os quantitativos e os prazos indicados a seguir:

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109,0	19,6%
2	149,4	26,8%
3	149,4	26,8%
4	149,4	26,8%
Total para implantação	**557,2**	100%
Trecho duplicado	**222,3**	
Trecho em multifaixas	**157,3**	
Extensão em duplicação pelo DNIT	**0**	
Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado	**0**	
Extensão do lote	**936,8**	

Quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser convertido
1	28,4	19,6%
2	38,8	26,8%
3	38,8	26,8%
4	38,8	26,8%
Total para conversão	**144,8**	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	**12,5***	
Extensão em duplicação pelo DNIT	**0**	
Trecho em multifaixas	**157,3**	

*Valor subtraído no cálculo do total para conversão

Durante o período de obras de duplicação, a Concessionária deverá garantir que ao menos uma faixa de tráfego por sentido esteja livre a todos os momentos. Em caso de inviabilidade técnica, o fechamento de todas as faixas de tráfego deve ser previamente submetida a aprovação da ANTT.

Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados

ID	PNV	km da rodovia	Prazo	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 8,4	2º ano	Santa Maria	
2	040BGO0030	0,0 – 24,1		Valparaíso Luziânia	

3.2.1.2 Obras de Melhorias

A implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos deverá ocorrer de forma concomitante com a execução das Obras de Ampliação, de acordo com a localização e os quantitativos indicados a seguir.

As Obras de Melhorias deverão ser executadas nos mesmos prazos fixados para implantação das pistas duplas ou conversão de subtrecho em multifaixa para via duplicada, conforme os respectivos trechos selecionados pela Concessionária para atendimento dos prazos indicados acima, observado o prazo específico para as vias marginais. A abertura para tráfego de um trecho duplicado deverá, necessariamente, ser acompanhada da abertura para uso de todas as melhorias relativas ao trecho, observado o prazo específico para as vias marginais.

Após a duplicação de cada subtrecho, a Concessionária terá até 12 (doze) meses para implementar as vias marginais referentes ao subtrecho duplicado, atendendo todas os Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e no Contrato.

A menos que haja definição específica em contrário, em todo conteúdo deste PER:

- os códigos PNV, seus marcos quilométricos limítrofes, assim como os limites dos subtrechos do Sistema Rodoviário (Apêndice B) referem-se ao PNV 2006;
- a localização das obras de melhorias, dos trechos urbanos e das praças de pedágio refere-se aos marcos quilométricos existentes no Sistema Rodoviário no ano de 2006.

Correção de Traçado

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BMG0150	147/MG	João Pinheiro	
2	040BMG0195	318/MG		
3	040BMG0330	495/MG	Ribeirão das Neves	
4		496/MG		
5	040BMG0410	576/MG	Congonhas	
6		582/MG		
7		589/MG		
8	040BMG0510	673/MG	Ressaquinha	
9	040BMG0550	728/MG	Oliveira Fortes	
10		733/MG		
11	040BMG0570	756/MG	Santos Dumont	
12		757/MG		

Vias Marginais

ID	PNV	km da rodovia	Marginal (Extensão útil m*)	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 6,4	16.800	Santa Maria	
2	040BGO0030 040BGO0050	0,0 – 26,8	57.600	Valparaíso Luziânia	
3	040BGO0050 040BGO0070	93,0 – 97,0	4.000	Cristalina	Somente lado direito
4	040BMG0090 ao 040BMG0097	38,0 – 46,0	6.000	Paracatu	Segm. descontínuos
5	040BMG0130	140,0 – 145,0	5.000	João Pinheiro	Segm. descontínuos
6	040BMG0170	273,0 – 278,5	3.800	Três Marias	Segm. descontínuos
7	040BMG0270	465,0 – 466,0	2.000	Sete Lagoas	Segm. descontínuos
8	040BMG0330 ao 040BMG0370	500,0 – 533,0	40.000	Ribeirão das Neves	Segm. descontínuos
9	040BMG0400	546,0 – 563,0	4.000	Belo Horizonte Nova Lima	Segm. descontínuos
10	040BMG430 040BMG450	603,0 – 613,0	6.000	Congonhas	Segm. descontínuos
11	040BMG0490 040BMG0510	634,0 – 666,0	3.000	Cristiano Otoni Carandaí	Segm. descontínuos

*A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou *tapers*), faixas de aceleração e desaceleração.

Melhorias em Acessos (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BMG0217	385/MG	Felixlândia	
2	040BMG0230	416/MG		
3		421/MG		
4	040BMG0262	442/MG – 446/MG	Paraopeba	3 acessos
5	040BMG0270	450/MG – 455/MG	Sete Lagoas	4 acessos
6		457/MG		5 acessos
7		467/MG		
8		470/MG		
9	040BMG0330	485/MG – 486/MG		2 acessos
10		500/MG – 508/MG	Ribeirão das Neves	3 acessos
11	040BMG0350 040BMG0360	509/MG – 533/MG		8 acessos

12	040BMG0400	545/MG	Belo Horizonte	
13	040BMG0410 ao 040BMG0470	563/MG – 629/MG	Nova Lima Congonhas Cons. Lafaiete	11 acessos
14	040BMG0490	641/MG	Cristiano Otoni Carandaí Ressaquinha	
15		656/MG		
16		667/MG		
17	040BMG0510	670/MG		
18		675/MG		
19		683/MG		
20		690/MG		
21	040BMG0530	704/MG	Barbacena Oliveira Fortes	2 acessos
22	040BMG0550	716/MG		
23		722/MG		
24		724/MG		
25	040BMG0570	745/MG – 771/MG	Ewbank da Câmara Juiz de Fora	2 acessos

Interseções em 2 níveis (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BDF0010	0,0/DF	Santa Maria	
2	040BDF0015	5,2/DF		
3	040BGO0030	2,0/GO	Valparaíso Luziânia	
4		7,0/GO		
5		10,0/GO		
6		15,0/GO		
7		20,0/GO		
8		24,0/GO		
9		24,1/GO		
10	040BGO0050	28,0/GO		
11		33,0/GO		
12		50,0/GO		
13		58,0/GO		
14		88,0/GO	Cristalina	
15		93,0/GO		
16	040BGO0070	98,5/GO		
17	040BMG0090	40,0/MG	Paracatu	
18	040BMG0093	42,0/MG		
19		44,0/MG		
20	040BMG0130	142/MG	João Pinheiro	

21		143/MG		
22		144/MG		
23	040BMG0170	225/MG	São G. do Abaeté	
24		274/MG	Três Marias	
25	040BMG0195	311/MG	Morada Nova de Minas	
26		340/MG	São José de Buriti	
27	040BMG0200	357/MG	Felixlândia	
28	040BMG0290	413/MG	Paraopeba	
29	040BMG0290 ao 040BMG0370	473/MG – 532,5/MG	Sete Lagoas Ribeirão das Neves	10 interseções
30	040BMG0400	546/MG – 563/MG	Belo Horizonte Nova Lima	4 interseções
31	040BMG0410	576/MG	Congonhas	
32		578/MG		
33	040BMG0430	600/MG		
34		607/MG		
35		609/MG		
36	040BMG0457	617/MG		
37	040BMG0490	649/MG	Cristiano Otoni Carandaí Ressaquinha	
38		660/MG		
39	040BMG0510	666/MG		
40		667/MG		
41		668/MG		
42		670/MG		
43		681/MG		
44		683/MG		
46	040BMG0565	742/MG	Ewbank da Câmara	
47	040BMG0570	748/MG	Juiz de Fora	
48		762/MG		

Passarela (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0/DF – 8,4/DF	Santa Maria	2 passarelas
2	040BGO0030 040BGO0050	0,0/GO – 29,0/GO	Valparaíso Luziânia	6 passarelas
3	040BGO0050 040BGO0070	94,0/GO – 99,0/GO	Cristalina	2 passarelas
4	040BMG0090 ao	39,0/MG – 45,0/MG	Paracatu	4 passarelas

	040BMG0097			
5	040BMG0130	127/MG	Ruralminas	1 passarela
6		141/MG – 144/MG	João Pinheiro	2 passarelas
7	040BMG0170	272/MG – 276/MG	Três Marias	2 passarelas
8	040BMG0250	425/MG	Paraopeba	1 passarela
9	040BMG0270	465/MG	Sete Lagoas	1 passarela
10	040BMG0330 040BMG0350	498/MG – 515/MG	Ribeirão das Neves	3 passarelas
11	040BMG0400	550/MG – 555/MG	Nova Lima	2 passarelas
12	040BMG0430 040BMG0450	603/MG – 613/MG	Congonhas	4 passarelas
13	040BMG0490	647/MG – 649/MG	Cristiano Otoni	1 passarela
14	040BMG0490 040BMG0510	660/MG – 667/MG	Carandaí	2 passarelas
15	040BMG0510	681/MG – 683/MG	Ressaquinha	2 passarelas
16	040BMG0530	700/MG – 706/MG	Barbacena	3 passarelas
17	040BMG0570	759/MG	Ewbank da Câmara	1 passarela

Resumo de melhorias

PNV	Vias Marginais (extensão útil m*)	Acessos (un.)	Interseções** (un)	Passarela (un)	Correção de Traçado (un)	Retorno (un)
040BDF0010			1			
040BDF0012						
040BDF0015	16.800		1	2		
040BDF0017						
040BDF0020						
040BGO0030			7			
040BGO0050	61.600		6	10		
040BGO0070			1			
040BMG0090			1			
040BMG0093	6.000		2	4		
040BMG0097						
040BMG0100						
040BMG0110						
040BMG0120						
040BMG0130	5.000		3	3		
040BMG0150					1	
040BMG0170	3.800		2	2		
040BMG0190						
040BMG0195			2		1	
040BMG0200			1			
040BMG0210						
040BMG0217		1				
040BMG0230		2				
040BMG0250				1		
040BMG0262		3				
040BMG0266						
040BMG0270	2.000	11		1		
040BMG0290						
040BMG0330		5		3	2	
040BMG0350	40.000	8	11			
040BMG0360						
040BMG0370						
040BMG0390						
040BMG0400	4.000	1	4	2		

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 213

040BMG0410			2		3	
040BMG0430	6.000	11	3	4		
040BMG0450						
040BMG0457			1			
040BMG0470						
040BMG0490	3.000	3	2	5		
040BMG0510		4	6		1	
040BMG0530		2		3		
040BMG0550		3			2	
040BMG0565			1			
040BMG0570		2	2	1	2	
Total	**148.200**	**56**	**59**	**41**	**12**	**-**

*A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou *tapers*), faixas de aceleração e desaceleração.

***Nas extremidades de cada cada contorno em pista dupla em trechos urbanos deverão ser implantadas interseções do tipo trombeta, conforme previsto no item Obras obrigatórias em Trechos Urbanos do PER.*

3.2.2 Obras em Trechos Urbanos

3.2.2.1 Obras obrigatórias em Trechos Urbanos

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia.
- **Período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios):** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e deve ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.
- **Período de Obras:** inicia-se a partir da aprovação do traçado pela ANTT e pelos Municípios nos quais o contorno será implantado devendo ser concluída nos 60 (sessenta) meses subsequentes.

A partir da data de assunção do Sistema Rodoviário a Concessionária deverá implantar contornos de pista dupla nos seguintes trechos urbanos:

Quantitativos e localização para implantação de contornos em pista dupla em trechos urbanos

Município	Rodovia	Extensão (km)	Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado (km)	Trecho de travessia urbana em multifaixas a ser contornado (km)
Conselheiro Lafaiete	BR-040/MG	10,0	0	7,5
Santos Dumont	BR-040/MG	5,0	0	5,0

A Concessionária deverá implantar interseções do tipo trombeta nas extremidades de cada contorno em pista dupla, de acordo com o traçado aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 214

Para aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e junto aos Municípios, será assistido a Concessionária o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, prorrogáveis mediante a apresentação de pedido fundamentado pela Concessionária em que se demonstre a ausência de responsabilidade pelo não atendimento do prazo.

Em caso de alteração na extensão do trecho de travessia urbana em pista simples ou em multifaixas a ser contornado, previsto no quadro acima, por força da aprovação do projeto de contorno pela ANTT e pelos Municípios, as metas de duplicação previstas no item 3.2.1.1 serão recalculadas, observando-se a fórmula abaixo. A alteração na extensão do trecho de travessia urbana em pista simples acarretará a revisão das metas de implantação de pista dupla prevista no item 3.2.1.1 e a alteração na extensão do trecho de travessia urbana em multifaixas acarretará a revisão da meta de conversão de multifaixas.

$$DUP_f = DUP_i + [(TU_i - TU_c)]$$

Onde:

DUP_f = Extensão total da Duplicação para fins de recálculo das metas anuais (km).

DUP_i = Extensão total da Duplicação antes do recálculo das metas anuais (km)

TU_i = Extensão do Trecho Urbano em pista simples ou em multifaixas (conforme o caso), sem previsão de Obras do DNIT, de acordo com o quadro de "Quantitativos e localização para implantação de contornos e pista dupla em trechos urbanos" (km)

TU_c = Extensão do Trecho Urbano em pista simples ou em multifaixas (conforme o caso), sem previsão de Obras do DNIT, efetivamente contornado de acordo com projeto aprovado pela ANTT

A Concessionária deverá implantar o contorno em trecho urbano dentro do prazo de 60 (sessenta) meses contados da aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e Municípios.

As reduções na Extensão total de Duplicação ou conversão em multifaixas serão deduzidas da meta do 4º ano das Obras de Ampliação ou de conersão em multifaixas, conforme o caso.

3.2.3 Obras de Manutenção de Nível de Serviço

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de implantação de vias marginais, construção de faixas adicionais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros técnicos.
- **Período:** inicia-se a partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão e estende-se até o prazo final da Concessão.

3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego

A Concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em trechos em pista dupla, condicionada às regras detalhadas a seguir.

O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela a seguir, aferidos com base em uma média móvel de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 215

Subtrechos e valores de VDMA equivalente de gatilho (veículos equivalentes/dia, em ambos sentidos de tráfego) que a concessionária deverá considerar como parâmetro para o acréscimo de nova faixa por sentido.

Subtrecho	VDMA equivalente (3 faixas por sentido)
2	42.950
3	49.700
4	63.850
5	50.050
6	50.750
7	55.900
8	52.200
9	39.950
10	48.600
11	52.950
12	47.150
14	49.300
15	49.700
16	49.700
17	55.900
18	52.200

O VDMA equivalente será aferido de acordo com o tipo de veículo que trafega na rodovia, observando-se a categoria de veículos indicados na tabela da subcláusula 18.2.6 do Contrato e o peso atribuído na tabela abaixo:

Categoria de Veículo	Peso VDMAeq (veículos equivalentes/dia)
Categoria 1, 3 e 5	1
Categoria 9	0
Categoria 2, 4, 6, 7 e 8	2
Categoria 10	Peso atribuído conforme enquadramento do veículo oficial nas categorias de 1 a 9

Uma vez atingido o gatilho em qualquer um dos subtrechos especificados, a Concessionária terá um prazo máximo de 12 (doze) meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais do respectivo subtrecho, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido.

A Concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência necessária ao cumprimento do prazo estipulado.

3.2.3.2 Obras de Melhorias

A partir do início do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão e durante todos os meses subsequentes, deverão ser realizadas as obras necessárias para manter o traçado e os acessos necessários para atendimento aos Parâmetros Técnicos.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL. 21

A Concessionária deverá implantar passarelas, vias marginais, viadutos ou passagens inferiores, nos prazos a serem definidos a critério da ANTT, observados os quantitativos máximos previstos abaixo e os Parâmetros Técnicos.

Melhoria	Quantitativo
Vias Marginais[1 e 2] (Extensão útil em km)	10
Acessos (un)	12
Interseções em 2 níveis (un)	11
Passarelas (un)	9
Correção de Traçado	0
Retorno Operacional (un)	0

[1] O quantitativo refere-se à quilometragem total de vias marginais a serem implantadas com duas faixas de rolamento.

[2] A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou tapers), faixas de aceleração e desaceleração.

A Concessionária terá o prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da solicitação formal da ANTT para concluir a implantação de qualquer uma das melhorias definidas acima, sob pena da aplicação das penalidades e cláusulas previstas no Contrato. Caso a melhoria dependa de desapropriação de imóvel, a Concessionária terá um prazo adicional de 6 (seis) meses para a conclusão das obras.

3.2.4 Obras Emergenciais

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços emergenciais necessários para restaurar as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento que gere ou possa gerar impacto no Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o prazo final da Concessão.

As obras emergenciais devem ser executadas pela Concessionária imediatamente após a ocorrência do evento que as motivou, durante todo o prazo da Concessão.

Quando verificada a necessidade de intervenções emergenciais que impliquem na remoção de vegetação para estabilização, em decorrência de quedas de barreiras ou deslizamentos de taludes, deve-se notificar imediatamente aos órgãos ambientais, preferencialmente antes do início das intervenções, sem prejuízo da execução imediata dos trabalhos de emergência. Considera-se emergencial, entre outros, a existência de erosões ou material de escorregamento a menos de 4 m das faixas de rolamento.

Uma vez restauradas as condições de tráfego e de segurança, deverá ser promovida imediatamente a recuperação das áreas eventualmente degradadas pelas atividades desenvolvidas para a ação emergencial.

As ações necessárias à reabilitação ambiental do componente impactado, embora de caráter emergencial, deverão ser revestidas dos cuidados e procedimentos ambientais. No caso das medidas adotadas para sanar os problemas decorrentes da emergência ocorrida terem sido executadas em caráter provisório, a posterior e devida implementação da solução definitiva se condicionará ao atendimento das normas ambientais.

A comunicação da realização das respectivas obras e serviços emergenciais deve ser feita previamente ao seu início para a ANTT, a qual dará aprovação para o início das mesmas, dado o caráter emergencial ou não. Os projetos elaborados para essas obras dispensam a aceitação prévia pela ANTT, devendo ser encaminhados à ANTT para acompanhamento de sua execução

ANTT
PROTOCOLO GERAL

no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da ocorrência do evento, com posterior encaminhamento do projeto "*as built*".

Quando ocorrer uma interrupção, deverá ser restabelecida a circulação entre todas as origens e destinos do sistema, em até 48 (quarenta e oito) horas da ocorrência, ainda que para tanto se faça necessária a implantação de desvios provisórios, mesmo eventualmente utilizando vias externas ao Sistema Rodoviário.

Eventuais acionamentos de coberturas securitárias não serão aceitos como justificativa para postergação do início dos serviços emergenciais de reparo.

3.2.5 Parâmetros Técnicos

3.2.5.1 Parâmetros da Classe da Rodovia

As características geométricas das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço a serem executadas no Sistema Rodoviário deverão ser estabelecidas tendo em vista a Classe I-A, o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.
As pistas principais, marginais, ramos e alças deverão ser projetados dotados de espiral de transição, superlargura e superelevação, adotando como veículo de projeto, no mínimo, o semi-reboque (carreta) com distância entre eixos equivalente de 10,50 m e como velocidade diretriz a maior técnica e economicamente viável, obedecendo sempre aos valores mínimos normativos.

Obrigação de atendimento à Classe I-A: a Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 5º (quinto) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também deverão estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As OAEs referidas no PER seguirão o cronograma específico do item 3.1.3.

Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A: considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicável às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 43 km de rodovia no Lote, sendo que cada trecho não poderá ser inferior a 500 m. Nessa hipótese, o projeto apresentado pela Concessionária deverá observar as melhores técnicas aplicáveis às características do trecho, garantindo a melhor solução técnica que privilegie o fluxo de veículos, a manutenção da maior velocidade possível e a segurança dos usuários. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão nos trechos objeto da exceção deverão ser implantadas com as mesmas características da pista duplicada.

Não serão considerados, para cômputo da extensão definida no parágrafo anterior:

a) os subtrechos em multifaixas a serem convertidos em via duplicada;
b) as correções de traçado previstas nas Obras de Melhorias do item 3.2.1.2.
c) os subtrechos em pista dupla definidos no Apêndice A.

Quanto à separação central, as duplicações das pistas que atravessam regiões urbanas não são obrigadas a atender à Classe I-A devendo, contudo, ser implementadas com barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey*. São consideradas regiões urbanas aquelas assim definidas pela legislação municipal como Zona Urbana, para fins de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana.
Não será necessária também a adaptação à Classe I-A nos subtrechos com obras em andamento pelo DNIT, estabelecidos no Apêndice D ou apontadas como não concluídas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 258

3.2.5.2 Parâmetros Gerais

No caso de novas interseções e remodelações nos dispositivos existentes, os traçados planialtimétricos deverão permitir velocidades operacionais de, no mínimo, 60 km/h para os ramos direcionais e de 40 km/h para os ramos semidirecionais (*loops*), para os dispositivos de elevado padrão e, respectivamente, de 50 km/h e 30 km/h, para os casos de dispositivos de padrão inferior, que são aqueles nos quais se faz utilização de trincheiras.

De cada interseção a ser detalhada, deverá fazer parte o respectivo estudo de capacidade dos ramos, de acordo com a demanda de tráfego para o horizonte de projeto considerado, que não deverá ser inferior a 20 anos. Assim, o número de faixas por ramo resultará da demanda de tráfego prevista.

As rampas máximas previstas para os ramos das interseções deverão ser de 6,0 % (seis por cento) sempre que possível, admitindo-se um valor máximo de 8,0 % (oito por cento) para os ramos semidirecionais de elevado padrão, e o máximo de 10,0 % (dez por cento) para os ramos semidirecionais de padrão inferior (aqueles que utilizam trincheiras).

Na concordância dos ramos das interseções com as rodovias envolvidas, deverão ser previstas faixas auxiliares seguidas de *tapers* compatíveis com a velocidade de 100 km/h. O comprimento dessas faixas deverá ser corrigido pelo efeito dos greides das referidas rodovias, de acordo com o que recomenda a publicação *A Policy on Geometric Design of Rural Highways*, da AASHTO.

As curvas das interseções deverão ser dotadas de espirais de transição, com exceção do dispositivo do tipo "diamante", no qual as curvas com os menores raios deverão ser, no mínimo, do tipo "compostas de três centros".

Com relação à superelevação nos ramos das interseções, deverá ser adotado, de maneira geral, o valor de 8,0 % (oito por cento), para os casos dos ramos semidirecionais (*loops*). Nos ramos direcionais, a superelevação deverá ser definida em função dos raios adotados e das respectivas velocidades, variando entre 8,0% (oito por cento) e 2,0 % (dois por cento), de acordo com a "terceira hipótese de cálculo de superelevações para raios acima do mínimo", constante das *Instruções para superelevação e superlargura em projetos rodoviários*, do DNIT.

Os greides dos ramos deverão ser previstos obedecendo aos parâmetros K mínimos para as curvas verticais, de modo a garantir distâncias mínimas de visibilidade de parada, de acordo com a velocidade diretriz do ramo.

Os retornos em nível e trevos em nível existentes deverão ser fechados pela Concessionária, mediante prévia aprovação da ANTT. Não será necessário o fechamento dos trevos em nível ou retornos em nível, nos casos em que:

- Os trevos em nível e retornos em nível apresentem condições de geometria de segurança de acordo com as normas do DNIT, considerando: a velocidade de projeto, a distância de visibilidade, o raio mínimo por veículo crítico de projeto, as faixas de aceleração e desaceleração e a distância de entrelaçamento suficiente em relação a acessos na pista; e,
- A ANTT não aprove seu fechamento.

As melhorias em acesso incluem a correção dos raios das curvas, a inserção ou adequação de *tapers* e faixas de aceleração e desaceleração, de dispositivos de canalização de tráfego, da sinalização, dos dispositivos de drenagem, e dos demais elementos necessários para garantir a melhoria da estrutura, da funcionalidade e da segurança do acesso.

As obras de arte especiais deverão ser dimensionadas para o trem-tipo TB-45, da ABNT.

A fim de garantir melhores condições de operação e, principalmente, de segurança aos usuários, poderão ser adotadas modificações nos parâmetros mínimos acima exigidos. Em qualquer caso, estas modificações somente poderão ser implementadas após a apreciação e aceitação da ANTT, com base em solicitação tecnicamente fundamentada pela CONCESSIONÁRIA.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 219

Considerar-se-ão concluídas as obras da **FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO** quando atendidas condições de segurança para abertura ao tráfego.

3.2.5.3 Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias

Passarelas:

- Tela de proteção no trecho de travessia da via, que impeça o pedestre de jogar objetos nos veículos;
- Iluminação;
- Elementos construtivos pré-fabricados;
- Gabarito vertical maior ou igual a 5,50 m;
- Tela no canteiro central da rodovia, de 400 m de extensão e 1,80 m de altura, como obstáculo a travessia em nível;
- Calçadas e passeios de acesso às rampas da passarela devem permitir acesso a portadores de necessidades especiais segundo norma ABNT NBR 9050:2004;

  - Deverão ser implementados sistemas de drenagem e elementos complementares de acesso na saída/entrada das rampas das passarelas.
  - Deverão ser implementados pontos de parada de ônibus na saída/entrada das rampas das passarelas, observadas as disposições do "Manual de projeto Geométrico de Travessia Urbana" do DNIT.
  - Os pontos de parada de ônibus deverão conter baia para acomodação do ônibus fora da faixa de tráfego.
  - O projeto das baias dos pontos de parada de ônibus deverá incluir rampas, plataformas pavimentadas com abrigo para passageiros, sinalização de placas, marcas no pavimento e passeio para direcionamento do fluxo de pedestres.
  - A largura necessária da baia dos pontos de parada de ônibus, incluindo acostamento, deve ser de 6,00 m.
  - As plataformas para os passageiros devem ter largura mínima de 3,50 m, adotando-se 2,00 m como largura padrão de um abrigo mais 1,50 m como largura mínima do passeio.
  - A extensão das baias dos pontos de parada de ônibus, incluindo as faixas de mudança de velocidade e a área de parada, deve ser de 57,00 m.
  - Os pontos de parada serão implementados em todas as passarelas, desde que haja distância mínima entre elas de 3,5 km.

Vias Marginais

- As vias terão alinhamentos adequados às construções existentes e preferencialmente com condições mínimas de cortes e aterros.
- A seção da nova via terá:

  - Pista de rolamento com 8,00 m de largura;
  - Passeio em pelo menos um dos lados, com 2,50 m;
  - Acomodação do talude com 1,00 m de largura para o outro lado.
  - Em ambos os lados deverá haver meio-fio e sarjetas de 0,45 cm.

Os dispositivos das obras de melhoria devem permitir a travessia de pedestres com segurança até os passeios lindeiros.

Os conceitos de passagem superior e inferior definidos neste PER são os seguintes:

- *Passagem superior: quando a rodovia objeto deste PER passar sobre outra via*

  - Na passagem superior, a rodovia objeto deste PER deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior à passagem;

ANTT
FL 220
PROTOCOLO GERAL

- As passagens superiores deverão ter pistas separadas por barreiras de concreto e, nos casos em que estiverem em regiões urbanas, deverão ter passeios laterais (o mesmo valendo para as pontes);
- Será de responsabilidade do órgão ou empresa responsável pela via inferior o alongamento da obra-de-arte especial caso necessite ampliar a capacidade da via inferior.

- *Passagem inferior: quando a rodovia objeto deste PER passar sob outra via*

  - Na passagem inferior, a rodovia objeto deste PER deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior à passagem;
  - As passagens inferiores deverão ter passeios laterais, nos casos em que estiverem em regiões urbanas;
  - Será de responsabilidade da Concessionária o alongamento da obra-de-arte especial caso necessite ampliar a capacidade da via.

Em todos os casos, as alças de acesso à Rodovia devem ser dimensionadas para que não ocorra interferência na velocidade do tráfego da Rodovia no trecho do dispositivo.

3.2.5.4 Projetos

Salvo referência especifica, a concessionária deverá elaborar os projetos e executar as obras de acordo com as normas e especificações adotadas pelo DNIT e, quando cabível, pelos documentos técnicos pertinentes da ABNT ou outras normas aceitas pela ANTT.

Conforme necessário, a implementação de toda obra ou serviço na Rodovia deverá ser obrigatoriamente precedida da implantação de sinalização de obras e serviços, conforme manual do DNIT ou projetos-tipo aprovados pela ANTT.

Ao término dos trabalhos correspondentes a cada obra ou serviço, a Concessionária deverá apresentar à ANTT um relatório detalhado, com registros fotográficos, consolidando todos os serviços efetivamente executados e, havendo alterações em relação ao projeto original, as respectivas quantidades, em projeto *as built*. Após análise desses relatórios e constatação da qualidade e suficiência dos trabalhos executados, a ANTT os aceitará e atestará sua conclusão. Tais elementos deverão ser encaminhados à ANTT em no máximo 60 dias após a conclusão das obras.

ANTT
PROTOCOLO FL 221

3.3 FRENTE DE CONSERVAÇÃO

- **Objeto:** conjunto de operações preventivas, rotineiras e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas e físico-operacionais do Sistema Rodoviário e das instalações da Concessionária.
- **Período:** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do prazo da Concessão.

Escopo: as atividades de conservação a serem realizadas pela Concessionária deverão obedecer ao Escopo mínimo previsto abaixo e aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e os prazos de solução previstos em regulamentação da ANTT. O não cumprimento sujeitará a Concessionária às penalidades previstas na regulamentação da ANTT e no Contrato.

3.3.1 Pavimento

Escopo: conservação do pavimento de pistas, acostamentos, faixas de segurança, acessos, trevos, entroncamentos e retornos. Ações de limpeza, reparos na superfície do pavimento betuminoso, correção de defeitos localizados nas placas do pavimento de concreto. No caso dos pavimentos flexíveis, reparar trincas de classe 3, panelas e afundamentos plásticos em pontos localizados. No caso dos pavimentos de concreto, conservar o sistema superficial de drenagem e recalques de aterros, selagem de juntas e reparos localizados nas placas. Remoção total ou parcial do pavimento, seguida de reconstrução, em áreas localizadas. Fresagem de parte da camada betuminosa e recomposição, em áreas localizadas. Reparos, em áreas localizadas. Selagem de trincas ou rejuvenescimento de camada betuminosa. Varredura constante das pistas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.2 Elementos de proteção e segurança

Escopo: conservação da sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo tachas e tachões retrorrefletivos, balizadores e delineadores), e dos variados dispositivos de segurança, tais como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscantes e atenuadores de impacto. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.3 Obras de arte especiais

Escopo: preservação da qualidade e características das obras de arte especiais da Rodovia, incluindo pontes, viadutos, passagens inferiores, passarelas e passagens superiores. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza geral das superfícies, roçada e capina dos encontros, pintura de barreiras, limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem, limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio, remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento, substituição eventual de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados, pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem, pequenas recomposições em taludes de encontro, pequenas recomposições no pavimento, e pequenos reparos em passarelas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.4 Sistema de drenagem e obras de arte correntes

Escopo: conservação do sistema de drenagem e das OACs da RODOVIA. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza e enchimento de juntas, selagem de trincas, limpeza de sarjetas e meios-fios, limpeza manual de valetas, limpeza de bueiros, recomposição de obras de drenagem superficial, e recomposição de bueiros. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.5 Terraplenos e estruturas de contenção

Escopo: conservação das obras de contenção, limpeza de seus dispositivos de drenagem, remoção de vegetação e outros detritos. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.6 Canteiro central e faixa de domínio

Escopo: conservação do canteiro central e da faixa de domínio. Deverá abranger os seguintes serviços principais: (i) poda, roçada e capina em toda a extensão e em, no mínimo 4 m da largura da faixa de domínio da Rodovia e em toda extensão e largura do canteiro central; (ii) recomposição de cobertura vegetal, despraguejamento manual de gramados, conservação das faixas de proteção das cercas (aceiros), corte e remoção de árvores, conservação de árvores e arbustos, limpeza e remoção de lixo, entulho e materiais orgânicos, conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio; (iii) preservação da faixa de domínio com relação a novas ocupações irregulares. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.7 Edificações e instalações operacionais

Escopo: reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações de apoio da Concessionária e seus respectivos equipamentos, incluindo os postos e delegacias da PRF, os postos de pesagem, os postos de fiscalização da ANTT e as praças de pedágio. Execução dos seguintes serviços: (i) substituição de lâmpadas e luminárias das áreas internas e externas, bem como tomadas e chaves que apresentem defeito; (ii) reparos ou substituição das louças e metais utilizados nas instalações hidrossanitárias; (iii) limpeza de todas as instalações e áreas utilizadas pela Concessionária, inclusive conservação de ruas e jardins, se for o caso, com coleta de lixo; (iv) limpeza e desobstrução das redes de esgoto e águas pluviais; e pintura constante e eventuais reparos nas estruturas, alvenarias, coberturas, pisos, revestimentos, esquadrias, etc. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.8 Sistemas elétricos e de iluminação

Escopo: conservação rotineira dos sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação da Rodovia. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza, substituição ou conserto de qualquer peça ou componente defeituoso, desgastado pelo uso ou avariado. Execução dos seguintes serviços: (i) limpeza de luminárias; (ii) substituição de lâmpadas ou luminárias; (iii) tratamento antiferruginoso de postes; (iv) substituição de postes; (v) conservação de postes para garantir sua verticalidade; (vi) substituição de conectores, disjuntores ou fusíveis; (vii) substituição de reatores, contatores e de cabeamento; (viii) reparos na tubulação de passagem de cabos; (ix) reparo ou substituição de painéis de comando e quadros elétricos; (x) conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas; (xi) reparo e substituição de subestações e transformadores; e (xii) reparo e substituição de conjuntos motogeradores. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

ANTT
FL 223
PROTOCOLO GERAL

3.4 *FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS*

Objeto: implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços: (i) Centro de Controle Operacional; (ii) Equipamentos e Veículos da Administração; (iii) Sistemas de Controle de Tráfego; (iv) Sistemas de Atendimento ao Usuário; (v) Sistemas de Pedágio e controle de arrecadação; (vi) Sistema de Comunicação; (vii) Sistema de Pesagem; (viii) Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial, bem como execução da reforma dos postos da PRF. Deverão ser implantados e operacionalizados os quantitativos mínimos previstos no Apêndice C. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato.

Período: inicia-se a partir da data de assunção da Concessão e estende-se até o final do prazo da Concessão, observados os seguintes prazos:

INFRAESTRUTURA / SERVIÇO OPERACIONAL		PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE				
		TRABALHOS INICIAIS			18 meses	24 meses
		3 meses	6 meses	12 meses		
Centro de Controle Operacional				X		
Equipamentos e Veículos da administração				X		
Sistemas de controle de tráfego	Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista					X
	Painéis fixos de mensagens variáveis			X		
	Painéis móveis de mensagens variáveis		X			
	Sistema de inspeção de tráfego		X			
	Sistema de detecção de altura					X
	Sistema de Circuito Fechado de TV					X
	Sistema de controle de velocidade			X		
Sistemas de atendimento ao usuário	Atendimento médico de emergência		X			
	Socorro mecânico		X			
	Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio		X			
	Sistema de informações aos usuários		X			
	Sistema de reclamações e sugestões dos usuários		X			
	Estudo sobre pontos de apoio e parada para os usuários	X				
Sistemas de pedágio e controle de arrecadação					X	
Sistema de Comunicação				X		
Sistema de Pesagem	Novos postos de pesagem					X
	Postos existentes			X		
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial			X			
Posto de fiscalização da ANTT			X			
Veículos de fiscalização da ANTT			X			
Postos da PRF	Novos postos					X
	Reforma de postos existentes			X		

Parâmetros de Desempenho: os serviços deverão ser implantados nos prazos previstos, observados os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos especificados a seguir. Os serviços relativos à operação da estrutura administrativa e à conservação de seus elementos deverão ter início a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão. Os serviços relativos à reposição e à constante atualização de seus elementos, de modo a manter sua funcionalidade, deverão se dar a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão. Todas as edificações e instalações operacionais, postos e delegacias da PRF e Postos de Fiscalização da ANTT deverão seguir as exigências de acessibilidade da NBR 9.050/2004 da ABNT.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 024

3.4.1 Centro de Controle Operacional	
Escopo 1	**Implantação e operacionalização do CCO da Concessionária**
Parâmetros Técnicos	Coordenação geral e monitoração de todas as atividades da Rodovia, mediante recebimento das informações, análise e tomada de decisões para solução dos problemas
	Concentração dos meios de comunicação com os usuários e equipes
	Manutenção de banco de dados informatizado para balizar as ações a serem tomadas
	Gerenciamento do SIG
	Espaço físico capaz de abrigar pessoas e equipamentos eletrônicos de comunicação que utilizem recursos de informática para processar e armazenar os dados recebidos do ambiente rodoviário e transformá-los em informações perceptíveis ao operador, tais como painel com *display* gráfico, monitores de vídeo, mesas e consoles de radiocomunicação, dispositivos de telefonia e de telecomunicações, além de painel eletrônico de situação
	As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, e permanentemente gravadas, conforme resolução específica da ANTT
	Instalações completas para a PRF, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia
	Todos os elementos, equipamentos e componentes do CCO deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Ausência de elementos, equipamentos e componentes, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
	O CCO manterá profissionais qualificados e atendimento permanente durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, nos sete (07) dias da semana, durante todo o ano, incluindo sábados, domingos e feriados.
Escopo 2	**Implantar um SGO no CCO**
Parâmetros Técnicos	Capacidade de receber dados operacionais e físicos, processar e transformar em informações a serem distribuídas a outros sistemas, subsidiando decisões e ações em todas as atividades da Concessionária, da PRF e da ANTT.
	Utilização das informações para elaboração de relatórios gerenciais sobre: fluxo de veículos (por classe e por hora), estatística de acidentes, dados de pesagem de veículos, condições meteorológicas e condições físicas da rodovia.
	Todos os registros do sistema devem ser invioláveis e disponibilizados em tempo real para a ANTT.
	O sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT, com registro de data e hora de abertura e encerramento.
	Possibilidade de transferir dados operacionais, incluindo o SGO e as estruturas físicas para o SIG.
	Envio periódico de mensagens aos usuários, através dos PMVs, site da internet, serviço de radiodifusão, sobre as condições de tráfego, condições do tempo, velocidade máxima permitida, avisos de atenção, serviços prestados ao usuário, bem como fornecimento informações completas, precisas, seguras e atualizadas, para divulgação junto aos meios de comunicação locais e regionais
Prazo para implantação e operacionalização dos escopos 1 e 2	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

ANTT
PROTOCOLO GERAL Fl. 225

3.4.2 Equipamentos e Veículos da administração	
Escopo	**Aquisição e instalação de móveis, equipamentos e veículos para a administração da operação da Rodovia**
Parâmetros Técnicos	Dimensionamento dos móveis, equipamentos e veículos conforme a estrutura administrativa da Concessionária
	Veículos de inspeção equipados com GPS, equipamentos de sinalização de emergência noturnos e diurnos
	Todos os móveis, equipamentos e veículos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Ausência de móveis, equipamentos e veículos, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês da Concessão.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 226

3.4.3 Sistemas de controle de tráfego	
Escopo	**Implantação de um sistema de controle de tráfego com o objetivo de controlar e monitorar o trânsito de veículos no Sistema Rodoviário. Integram o sistema de controle de tráfego: (i) equipamentos de detecção e sensoriamento de pista; (ii) painéis fixos de mensagens variáveis; (iii) painéis móveis de mensagens variáveis; (iv) sistema de inspeção de tráfego; (v) sistema de detecção de altura; (vi) sistema de circuito fechado de TV e (vii) sistema de controle de velocidade**
Parâmetros Técnicos	As informações captadas pelo sistema de controle de tráfego deverão ser acessadas em tempo real pelo CCO
	Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Poderão ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT
	Deverá possuir equipamentos de registro de dados, informações e imagem, integrados ao sistema de telecomunicações, ao Sistema de Assistência ao Usuário, aos demais sistemas de monitoração, e ao CCO, com funcionamento durante 24 horas por dia, a partir de sua implantação e até o final do prazo da Concessão
	Os projetos executivos e os manuais de procedimentos técnicos para implantação do sistema de controle de tráfego deverão ser aceitos pela ANTT antes de sua implantação
	Todos os equipamentos e veículos utilizados nos sistemas de controle de tráfego deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e modernidade
	Ausência de equipamentos e veículos do sistema de controle de tráfego, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
	Os serviços de inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação, que é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego, de pelo menos 90 minutos
	Em qualquer ponto da Rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 1 hora
Parâmetros de Desempenho	A somatória do tempo de interrupção dos sistemas de detecção e sensoriamento de pista, de PMVs fixos e de CFTV não poderá ser superior a 24 horas por mês, em cada sistema
	A somatória do tempo de interrupção de funcionamento dos equipamentos que integram o sistema de controle de tráfego não poderá ser superior a 24 horas por mês
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da concessão, observados os prazos intermediários para implantação e operacionalização de cada componente do sistema de controle de tráfego

3.4.3.1 Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista	
Escopo	Instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista. A localização dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional
Parâmetros Técnicos	Os equipamentos deverão realizar contagens volumétricas, bem como medições de velocidade e densidade de veículos no Sistema Rodoviário
	Deverão ser instalados em trechos do Sistema Rodoviário que caracterizem regiões homogêneas ou áreas de maior complexidade operacional, inclusive nos seguintes locais: (i) nas praças de pedágio; (ii) nos locais do Sistema Rodoviário em que seja necessária a obtenção de informações e estatísticas associadas ao cumprimento de suas obrigações contratuais, tal como a obrigação de realizar obras de ampliação condicionadas ao volume de tráfego e monitoração de fluidez e velocidade nos dispositivos, e entroncamentos (iii) principais acessos e entroncamentos do Sistema Rodoviário
	Deverão dispor das funções de análise automática de tráfego
	Instalação de estações ao longo da Rodovia, em pontos estratégicos, de forma a

ANTT
FL 222
PROTOCOLO

	permitir a caracterização adequada da composição e do comportamento do tráfego
	Os equipamentos com interrelação de dados deverão fornecer as seguintes informações: contagem veicular, velocidade dos veículos, classificação dos veículos, determinação do intervalo de tempo entre veículos, determinação do comprimento dos veículos, densidade de tráfego por intervalo de tempo,.
	Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente: • Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, a serem definidos pela ANTT; • Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão

3.4.3.2 Painéis Fixos de Mensagens Variáveis	
Escopo	Instalação de Painéis de Mensagens Variáveis (PMVs) na Rodovia. Sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação
Parâmetros Técnicos	Instalação em locais estratégicos, com grandes volumes de tráfego, especialmente usuários constantes, possibilitando eventuais tomadas de decisão por parte do motorista, quanto a mudanças no roteiro, ou na sua programação de viagem
	Os trechos de pista dupla, com maiores volumes de tráfego, devem contar com PMVs fixos (para comunicação rotineira, em pontos operacionais críticos e bem definidos)
	Instalação obedecendo preferencialmente ao critério de anteceder em cerca de 2 km acessos estratégicos, como entroncamentos e acessos urbanos. O dispositivo deverá permitir, com conforto e segurança, a opção de saída da Rodovia em casos de interrupção do tráfego por qualquer motivo. Todos os entroncamentos em com outras rodovias nas quais o tráfego é superior à 60% do tráfego da Rodovia da Concessionária deverão contar com painéis fixos de mensagem variável.
	As mensagens deverão ser programadas pelo CCO e exibidas pelos PMVs de forma intermitente, com informações sobre ocorrências ou informes de interesse dos usuários
	As mensagens podem ser: • Permanentes, identificadas com as mensagens básicas para as situações normais de operação (educativas, serviços, regulamentares); • Pré-programadas, identificadas com as mensagens previstas, fundamentadas na experiência operacional, sendo de acionamento rápido (neblina, acidentes, velocidade permitida, proibições, condições da via, interdições de faixas); • Semiprogramadas, identificadas com as mensagens previstas e com necessidade de alguma aferição (por exemplo, acidente na pista a 1 km); • Programáveis, identificadas com as mensagens não repetitivas, utilizadas apenas uma vez, referentes a eventos não rotineiros, podendo ser programadas antecipadamente ou no momento do evento
	Seu regime de operação deverá ser permanente, de modo a não comprometer o padrão de segurança do trecho
	Deverão ser utilizados painéis com dispositivos em tecnologia LED (*Light Emitting Diod*), dispostos na forma de matrizes gráficas, montados sobre estrutura de alumínio resistente a ambiente agressivo
	Os painéis deverão ter as seguintes características técnicas: • Tela com LEDs de alta luminosidade agrupados, cujo índice de luminosidade poderá ser ajustado em função da luminosidade ambiente; • O painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no CTB, apresentando cluster dos símbolos nas cores verde, vermelha, amarela (âmbar) não ofuscante; • Visibilidade e Legibilidade superior a 300 m à velocidade de 80 km/h, sob qualquer condição climática, durante o dia ou à noite. • Área mínima de 12,6 m², • Conter modos de apresentação fixo, piscante, sequencial, brilhante, "roll-up" e "roll-down"

ANTT
228
PROTOCOLO

	Os painéis deverão ser instalados em estruturas de pórticos ou outras estruturas similares de sustentação de sinalização aérea, localizados a distância regulamentar da linha do bordo do acostamento
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

3.4.3.3	**Painéis Móveis de Mensagens Variáveis**
Escopo	Aquisição e operacionalização de painéis do tipo móvel, para atender situações especiais do Sistema Rodoviário
Parâmetros Técnicos	Oferecer ao usuário em tráfego informação instantânea e atualizada sobre as condições de operação do Sistema Rodoviário em locais não contemplados com PMVs fixos
	Os PMVs móveis deverão ser localizados em carretas dotadas de engate e ser acionados e controlados pelo CCO
	A localização deverá ser definida em função da necessidade de fornecimento de informações ao usuário em situações de emergência, de realização de obras e serviços, entre outras
	O regime de operação dos PMVs móveis deverá ser permanente, após entrada em funcionamento, enquanto se configurar sua necessidade
	Os trechos de pista dupla, com maiores volumes de tráfego, devem contar com PMVs móveis, para as situações de emergência em pontos cuja eficácia dos fixos é proporcionalmente menor.
	Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: • Área mínima de 5 m², • Conter no mínimo os modos de apresentação fixo, piscante e sequencial, • Dispor de alimentação elétrica própria, com autonomia mínima de 12 horas de operação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.3.4	**Sistema de Inspeção de Tráfego**
Escopo	Disponibilização de equipe e de uma frota de veículos de inspeção de tráfego, tipo utilitário, para percorrer diuturnamente toda a extensão da Rodovia, com o objetivo de detectar quaisquer tipos de ocorrências, tanto na pista quanto na faixa de domínio, efetuando o registro de problemas e o eventual acionamento de recursos adicionais de apoio e de sinalização em situações de emergência, para orientação do tráfego
Parâmetros Técnicos	Os veículos deverão percorrer o trecho concedido com velocidade média de cerca de 75% da velocidade máxima da Rodovia. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade deverá ser ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida
	Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas
	A inspeção de tráfego deverá obedecer a uma escala pré-estabelecida e ser acionada, também, em situações de emergência
	A escala deverá ser definida para que todos os pontos da Rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso de 90 minutos para passar no mesmo ponto da Rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e sentido, se pista dupla, em condições normais de operação
	Deverá ser contínua e sem interrupções, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana
	As equipes responsáveis por estes serviços deverão trabalhar uniformizadas
	As atividades deverão estar referenciadas, dentre outras, às seguintes diretrizes

ANTT
FL 229
PROTOCOLO GERAL

	setoriais: • Identificar eventuais problemas rotineiros de sinalização, de pavimento, de equipamentos eletroeletrônicos, de segurança, detritos na pista, de ocupação irregular da faixa de domínio e área não edificante da Rodovia etc.; • Prestar pronto atendimento aos usuários da Rodovia, orientando-os quanto a situações operacionais críticas; • Acionar mecanismos e recursos operacionais adequados com a máxima urgência; • Propiciar ao usuário condições de segurança e de conforto, especialmente em situações de emergência; • Efetuar sinalização de emergência em situações de risco à circulação
	Uma vez detectada uma ocorrência, a equipe de inspeção deverá prestar auxílio básico no local e deverá acionar os serviços necessários, utilizando os meios de comunicação disponíveis
	Os critérios de utilização e posicionamento dos sinais e dispositivos deverão obedecer ao *Manual de sinalização de obras e emergências* do DNIT
	A sinalização temporária de emergência (acidentes em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: • Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; • Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrentes de situações inesperadas
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.3.5	**Sistema de detecção de altura**
Escopo	Implantação de sistema de detecção de altura junto à entrada de todos os postos de pesagem fixos de detectores de altura de veículos
Parâmetros Técnicos	Capacidade de detecção de eventual ultrapassagem dos limites de altura determinados para a Rodovia
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão

3.4.3.6	**Sistema de circuito fechado de TV**
Escopo	Instalar e operacionalizar o CFTV, que se destina ao monitoramento visual do tráfego nas vias e das edificações existentes na faixa de domínio
Parâmetros Técnicos	As câmeras deverão ser instaladas de modo que todo o Sistema Rodoviário seja monitorado ininterruptamente sem pontos cegos. Deverão ser instaladas ao menos uma câmera a cada 2 km de rodovia
	As câmeras de monitoramento das edificações devem ser instaladas nas praças de pedágio e auxiliares, postos de pesagem fixos, postos da PRF, de fiscalização fazendária, de postos de fiscalização da ANTT e nas passarelas de pedestres, além de outros locais estrategicamente definidos pela Concessionária, e devidamente aceitos pela ANTT
	As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender a resolução específica da ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão Para as edificações, praças de pedágio e auxiliares, postos de pesagem fixos, postos da PRF, de fiscalização fazendária, de postos de fiscalização da ANTT e nas passarelas de pedestres com prazo distinto de implantação, os elementos do sistema de circuito fechado de TV devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva infraestrutura

3.4.3.7	**Sistema de Controle de Velocidade**
Escopo	Implantação de um sistema de controle automático de velocidade de veículos, composto pelas unidades de monitoração eletrônica de velocidade fixas, podendo ser do tipo radar fixo ou "barreira eletrônica". Os serviços a serem realizados

	compreendem: (i) disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade; (ii) coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos; (iii) envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários; (iv) processamento dos dados e imagens validados pela ANTT; (v) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade; (vi) envio das notificações à ANTT para postagem; (vii) geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; e (viii) disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados
Parâmetros Técnicos	As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação, de acordo com as resoluções 146/03 e 214/06 do CONTRAN ou posteriores. Após a realização de obras de ampliação da capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional
	Unidade de monitoração eletrônica de velocidade é o equipamento que cobre no mínimo duas faixas de rolamento, durante 24 horas por dia, e realiza a coleta, armazenamento e tratamento de dados volumétricos, classificatórios e de velocidade de todos os veículos passantes, e registro da imagem dos veículos com excesso de velocidade
	Os equipamentos, ferramentas e sistemas de controle eletrônico de velocidade deverão atender às seguintes premissas: • Basear-se em padrões determinados pelo CONTRAN, dentro do conceito de equipamentos de monitoração eletrônica de velocidade fixos; • Assegurar interface amigável ao usuário, equipamentos e sistemas de informações; • Permitir a integração das diversas funcionalidades dos equipamentos e sistemas; • Garantir a integridade dos dados e a segurança física e lógica das informações obtidas, bem como permitir a auditoria dos equipamentos e sistemas; • Garantir a agilidade na disponibilização das informações
	Equipamento fixo de medição de velocidade é aquele com portaria de aprovação de modelo emitida pelo INMETRO, que possua estrutura rígida fixa, tendo como referência também a Portaria no 115/98 do INMETRO
	A coleta de imagens e dados deve possuir, no mínimo, as seguintes características: • Descriptografia da imagem coletada e conferência da assinatura digital da mesma; • Envio de arquivo com imagens à ANTT, para consulta de características de veículos e proprietários identificados; • Identificação do veículo, mediante comparação da visualização das imagens com os dados do cadastro; • Envio do arquivo das imagens para validação pela ANTT; • Impressão da notificação de infração, conforme *layout* da ANTT, após sua solicitação; • Disponibilização para consulta pela ANTT; • Possibilidade de emissão das notificações pela ANTT
	O *software* de processamento deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos: • A base de dados do sistema de processamento deverá possuir a informação referente ao número de ordem de cada uma das imagens capturadas, de maneira a possibilitar a verificação do relacionamento entre os dados e as imagens coletadas em campo; • Acessar e permitir a visualização das imagens criptografadas capturadas pelos equipamentos; • Confirmar a assinatura digital das imagens garantindo sua integridade e características originais; • Possuir função de identificação e registro de usuários e agentes de trânsito, com controle de acesso e com senhas protegidas; • Gerar arquivo de placas de veículos infratores, para posterior envio à ANTT, que realizará as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e características dos mesmos junto aos DETRAN conveniados;

ANTT
FL 231
PROTOCOLO GERAL

	• Conferir os dados e características de veículos identificados pela ANTT com as imagens e dados do cadastro; • Imprimir a notificação de infração após a validação das imagens pela ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do pára-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes; • Imprimir a notificação de penalidade após solicitação da ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do pára-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes; • Fornecer à ANTT arquivo de consulta dos dados da infração, acessado pelos seguintes dados: a. Número do auto de infração, b. Número de aviso de recebimento, c. CPF ou CNPJ, d. Placa do veículo, e. Número do RENAVAM
	O arquivo disponibilizado à ANTT deverá conter, no mínimo, os seguintes dados: • Dados do proprietário (CPF/CNPJ, nome e endereço completo); • Dados do veículo (placa, marca/modelo/espécie); • Dados da infração (número do auto de infração, código e descrição da infração, tipificação, pontuação, velocidades: aferida e permitida, local, data e hora da infração, valor da multa, código do equipamento medidor de velocidade); • As informações capturadas pelos equipamentos
	As imagens capturadas pelos equipamentos deverão registrar: • Imagem do veículo no momento do cometimento da infração, com possibilidade de verificação de sua placa; • Velocidade aferida no momento da infração, em km/h; • Data (dia, mês e ano) e horário (horas, minutos e segundos) da infração. • Velocidade regulamentada para o local, em km/h; • Local da infração; • Identificação do equipamento utilizado; • Data de verificação do equipamento pelo INMETRO
	Os relatórios estatísticos e gerenciais deverão compreender, no mínimo: • Dados relativos às notificações de infração e notificações de penalidade, emitindo estatísticas quantitativas das imagens e dos dados consistentes e inconsistentes; • Dados consolidados de fluxo de veículos obtidos por meio dos equipamentos, gerando informações de fluxo de veículos, velocidades praticadas, infrações e notificações; • Relatórios de fluxo de veículos por: a. Intervalo de faixa de velocidade, b. Intervalo de faixa horária (mínimo de 15 em 15 minutos), c. Intervalo de data (dia, semana ou mês), d. Por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus), e. Por intervalo de comprimento dos veículos
	Deverão ser fornecidos à ANTT, semanalmente: • Notificações de infração e notificações de penalidade, disponibilizadas em meio digital, contendo a imagem (após a validação pela ANTT) do respectivo veículo no momento do cometimento da infração, conforme prescreve o CTB e as normas vigentes pertinentes do DENATRAN e CONTRAN; • Imagens e dados de todos os veículos infratores, que compõem os respectivos autos de infração, os quais serão armazenados em mídia digital para eventual impressão, de forma que as informações contidas não sejam alteradas sob nenhuma hipótese; • Todas as imagens captadas pelos equipamentos e seus dados
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

ANTT
FL: 232
PROTOCOLO GERAL

3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário	
Escopo	Disponibilização de Sistemas de Atendimento ao Usuário (SAU), compreendendo, no mínimo, os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento médico de emergência; (ii) socorro mecânico; (iii) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio; (iv) sistema de informações aos usuários; (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários.
Parâmetros Técnicos	O SAU deverá contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela Concessionária ao longo da Rodovia
	As BSOs deverão ser dotadas de infraestrutura básica para seus ocupantes, de meios de comunicação para contato com as viaturas e órgãos envolvidos com a operação da Rodovia (CCO, PRF, Corpo de Bombeiros, etc.) e equipamentos de proteção e segurança para as equipes ali alocadas, para a realização dos serviços emergenciais (coletes retrorrefletivos, luvas, extintores de incêndio, cones, cavaletes etc)
	As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final
	As BSOs deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, através de atendentes ou totens eletrônicos, 24 horas por dia todos os dias do ano. Deverão estar disponíveis, também, estacionamentos, banheiros, fraldários, água potável, área de descanso e telefone público, além de *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc..
	Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma invictável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional, podendo ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.4.1 Atendimento médico de emergência	
Escopo	Disponibilizar serviço de atendimento médico de emergência 24 horas por dias, inclusive sábados, domingos e feriados
Parâmetros Técnicos	Atendimento à portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde
	Permanente supervisão e orientação de um médico regulador, a partir do CCO ou de uma das BSOs do Sistema de Atendimento ao Usuário (SAU)
	Os pedidos de socorro médico que derem entrada por quaisquer vias de comunicação entre o usuário e a Concessionária, assim como a visualização de sua necessidade pelo CFTV, deverão ser imediatamente registrados e transmitidos à BSO que deverá atender à solicitação, com a orientação do médico regulador, que definirá as condições e procedimentos para o atendimento
	O médico regulador poderá participar, também, de uma das equipes de atendimento de emergência, designando, nos casos em que houver necessidade de se ausentar da BSO, o seu substituto em outra BSO
	As ambulâncias para o atendimento de emergência deverão atender às especificações contidas na portaria GM 2.048/2002, para os tipos C e D, com as seguintes equipes e indicações: • Tipo C, ambulância de resgate: veículo de atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de acidentes ou pacientes em locais de difícil acesso, com capacidade de realizar o suporte básico de vida e equipamentos de salvamento contando com equipe formada de acordo com os termos da portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde; • Tipo D, ambulância de suporte avançado: veículo destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos. Deve contar com os equipamentos médicos necessários para esta função e com equipe formada de acordo com os termos da referida portaria.
	As ambulâncias do tipo C e do tipo D deverão conter aparelhos para salvamento, com condições de retirar rapidamente acidentados das ferragens, bem como deverão estar equipados com equipamentos hidráulicos, motosserra com sabre e corrente, cortador a disco, além de equipamentos auxiliares como extintores, correntes, faróis auxiliares, ferramentas e máscaras contra gases
	Tendo em vista a particularidade do atendimento em tela, os equipamentos como

ANTT
GERAL FL 233
PROTOCOLO

	cadeira de rodas, incubadora de transporte para recém-natos e bomba de infusão, estipulados na referida Portaria para as ambulâncias do tipo D, não serão necessários
	Os veículos deverão dispor de mapa de localização dos hospitais e de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	Todos os registros de atendimento médico de emergência deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT
Parâmetros de Desempenho	*Para a ambulância do tipo C*: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Para a ambulância do tipo C nos subtrechos com obras do DNIT (Apêndice D): tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências antes do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato, e, 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.
	Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Para a ambulância do tipo D nos subtrechos com obras Obras do DNIT (Apêndice D): tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos em 100% das ocorrências antes do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato, e, 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.

3.4.4.2	**Socorro mecânico**
Escopo	Disponibilizar serviço de guinchos leves e pesados, com equipes treinadas, em regime de prontidão nas Bases Operacionais, para reboque de veículos e realização de troca de pneus
Parâmetros Técnicos	Em todas as BSOs deverão estar de prontidão os utilitários com guincho leve do tipo plataforma de serviços mecânicos, com equipamentos para guinchar veículos leves para a prestação do serviço de socorro mecânico a veículos em pane ou acidentados na RODOVIA
	Os guinchos pesados, destinados à remoção localizada de veículos pesados, deverão ter capacidade para remoção de veículos de até 60 toneladas
	Os veículos de socorro mecânico deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços
	Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	As equipes de atendimento, alocadas em unidades móveis, deverão atuar sob regime de prontidão, durante 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados
Parâmetros de Desempenho	*Serviço de guincho leve*: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 30 minutos em até 10% das ocorrências,. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Serviço de guincho pesado: com tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 72 minutos em até 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência

3.4.4.3	**Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio**
Escopo	Disponibilização de caminhões pipa e caminhões guindauto adaptados para a

ANTT
FL 234
PROTOCOLO GERAL

	apreensão e transporte de animais
Parâmetros Técnicos	*Carro pipa*: caminhão com tanque com capacidade de, no mínimo 6.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento. Suas equipes somente deverão dar apoio às equipes do Corpo de Bombeiros, que deverão ser acionados pelo CCO, evitando o alastramento dos incêndios até sua chegada
	Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo "gaiola", com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada/saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 toneladas. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão
	Os veículos deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços
	Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	Todos os registros de combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT
Parâmetros de Desempenho	Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 100% das ocorrências mensais

3.4.4.4	**Sistema de informações aos usuários**
Escopo	Produção e edição de um boletim periódico, permanentemente atualizado, a ser disponibilizado gratuitamente aos usuários, especialmente nas praças de pedágio e bases operacionais, divulgando os aspectos importantes da Concessão, valores das tarifas de pedágio, pesos máximos permitidos, locais de acessos e saídas, atrações turísticas ao longo da Rodovia, mapa linear com a localização de postos de serviços, restaurantes e áreas de descanso e lazer, notícias sobre o progresso das obras e os serviços em implantação, além de matérias sobre assuntos diversos ligados à Rodovia
Parâmetros Técnicos	Com enfoque jornalístico, essa publicação deverá fornecer informação de todas as formas de comunicação dos usuários com a Concessionária e com a ANTT, além de oferecer espaço para a manifestação dos usuários, podendo conter publicidade, tratada como receita acessória
	O boletim deverá ser disponibilizado em local visível e acessível em cada cabine de praça de pedágio ou auxiliar e nas BSOs, assim como no *site* da *internet* da CONCESSIONÁRIA
	Sempre que necessário, deverão ser distribuídos folhetos, explicando aos usuários os trabalhos em andamento, eventuais bloqueios ou interdições e, principalmente, situações que afetem o conforto ou a segurança dos usuários
	O sistema de informações ao usuário envolve, também, os serviços oferecidos através de rádio, site na internet, rede de fibra óptica, telefone, sinalização viária, PMVs fixos e variáveis, entre outros dispositivos a serem implantados
Parâmetros de Desempenho	O boletim periódico deverá ser editado mensalmente

3.4.4.5	**Sistema de reclamações e sugestões dos usuários**
Escopo	Os serviços abrangerão as reclamações e sugestões dos usuários, tendo como objetivo o recebimento, análise, tomada de decisão e emissão de resposta em relação às reclamações e sugestões emitidas espontaneamente pelos usuários, consistindo das seguintes atividades: recebimento rotineiro de reclamações e sugestões dos usuários, avaliação das reclamações pela Concessionária, encaminhamento de propostas de intervenção nas áreas pertinentes da Concessionária, e emissão de respostas e comunicações em geral aos usuários e à ANTT
Parâmetros Técnicos	A Concessionária deverá receber as reclamações e sugestões por vários canais de comunicação, que deverão ser colocados à disposição dos usuários, incluindo: (i) cartas, *e-mails* ou faxes, entregues diretamente à Concessionária (com divulgação do endereço por meio de distribuição de folhetos); (ii) cartas, *e-mails*, faxes ou outros registros, entregues diretamente à ANTT, posteriormente encaminhadas à Concessionária; (iii) livros de registro de reclamações e sugestões, a serem colocados à disposição dos usuários nas BSOs; e (iv) serviço

ANTT
GERAL FL 234
PROTOCOLO

	telefônico gratuito
	Os livros de registro deverão estar disponíveis, permanentemente, para atender aos usuários que desejem registrar alguma reclamação ou sugestão, nas BSOs
	As reclamações e sugestões dos usuários deverão ser registradas, analisadas, respondidas, informando ao usuário quanto às providências tomadas, e permanentemente monitoradas. O tratamento dado às reclamações dos usuários deve seguir as normas vigentes
	A Concessionária deverá implantar placas da Ouvidoria da ANTT ao longo da rodovia, conforme padrão, quantidade e localização estabelecidas pela ANTT
	Todos os registros de reclamações e sugestões dos usuários, por todos os meios, e suas respectivas respostas, deverão compor um relatório trimestral, encaminhado à ANTT, juntamente com os boletins mensais e folhetos distribuídos aos usuários no período
	O nível de desempenho para o serviço de atendimento gratuito deverá seguir o disposto no Decreto Federal nº 6.523/2008

3.4.4.6	**Estudo sobre pontos de apoio e parada para os usuários**
Escopo	Desenvolvimento de um estudo de implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da RODOVIA, incluindo cronograma de implantação de obras e atividades.
Prazo para implantação do escopo	Até o final do 3º mês do prazo da Concessão.

ANTT
FL 236
PROCESSO

3.4.5 Sistemas de pedágio e controle de arrecadação	
Escopo	A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio
Parâmetros Técnicos	Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão duas modalidades, ambas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo. • Sem parada de veículos: cobrança automática; • Com parada de veículos: cobrança manua. Fica facultada à Concessionária a implantação de um sistema de cobrança semi-automática
	As praças de pedágio deverão possuir toda a infraestrutura básica e edificações de modo a oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, inclusive iluminação em cada direção da Rodovia, bem como sinalização indicativa, entre outros
	Toda a operação das praças de pedágio deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de CFTV), com recursos de gravação, em todas as pistas e em todas as cabines
	Deverão ser apresentadas para aceitação da ANTT as normas operacionais que estabelecerão as instruções para os procedimentos de rotina e para casos excepcionais
	Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de arrecadação de pedágio deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pela Concessionária e submetido à ANTT para sua aceitação
Parâmetros de Desempenho	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 metros de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração
	Filas máximas limitadas a 400 metros nos horários de pico, sendo esta extensão também demarcada na rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros
	Os horários de pico serão definidos a critério da ANTT de acordo com as particularidades de cada trecho concedido
	Caso a Concessionária observar que qualquer desses limites foi atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento
	Os sistemas de iluminação das praças de pedágio, tanto internos como externos, deverão oferecer padrão de iluminação compatível com as funções específicas e condições climáticas, nos períodos requeridos durante o dia ou à noite.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 18º mês do prazo da Concessão

3.4.5.1 Parâmetros técnicos para implantação e instalação das praças de pedágio	
Sinalização	Área de aproximação sinalizada a 2 km antes da praça (por pórtico ou bandeira)
	Sinalização: placas de sinalização aérea em pórticos, antecedendo o pedágio em 1 km; placas de regulamentação (redução de velocidade) e proibição para estacionar e parar; placas indicativas de administração; placas de advertência de estreitamento de pista
	Tarifas informadas a 1 km e a 500 m antes das cabines de pedágio (sinalização vertical)
	Linhas de canalização para as cabines e *by pass* na entrada e saída da praça (sinalização horizontal)
	Linhas de canalização nos vértices das ilhas seguidas de linha contínua por 30 m (sinalização horizontal)
	Sinalização semafórica piscante de advertência nos vértices dos submarinos)
	Sinalização semafórica de cores vermelha e verde indicativa do status de

ANTT
FL 239
PROTOCOLO GERAL

	operação da cabine, localizada na marquise da praça, acima de cada cabine	
	Displays para veículos parados junto às cabines com valor da tarifa	
	Sinalização semafórica para retenção e liberação dos veículos parados na cabine	
	Identificação do arrecadador na cabine	
	Faixas transversais a 200 e a 400 m a montante do eixo das cabines	
Pavimento	Nas áreas próximas às cabines das praças de pedágio, o pavimento deverá ser do tipo rígido	
	Dispositivos de drenagem superficial deverão ser implementados em toda a área da praça	
Elementos de proteção e segurança	Implementação de barreiras e/ou defensas no afunilamento dos garrafões presentes nas ilhas, assim como cones e/ou barreiras plásticas removíveis (com dispositivos luminosos) para segregação dos sentidos de tráfego na aproximação e saída dos veículos	
	A área da praça de pedágio será iluminada em uma extensão de, no mínimo, 300 m da aproximação e 300 m da saída da praça	
Edificações	As edificações deverão estar conectadas à rede pública de energia elétrica, provendo tanto a sua iluminação como a iluminação da própria praça	
	As edificações devem possuir um grupo gerador que permitirá a alimentação para um funcionamento satisfatório dos equipamentos elétricos e eletrônicos caso houver interrupção do fornecimento de energia elétrica	
	Um túnel ou passarela permitirá o acesso pelos funcionários da Concessionária do prédio administrativo até as cabines de cobrança	
	Cada cabine de arrecadação deverá ser equipada de uma ilha e submarino para permitir o afunilamento dos veículos	
	A cabine deverá obedecer a padrões estéticos, estruturais, ergonômicos, de *design* de acordo com as normas pertinentes. Deverá conter um dispositivo de ar condicionado assim como permitir, de forma segura, o acesso ao túnel ou à passarela	
	No caso das faixas específicas para cobrança automática, serão previstas grades de proteção	
	Será implementada área de estacionamento junto às praças	
Prédio administrativo	Sanitários distintos para os funcionários e para os usuários	
	Vestiários, com sinalização e acabamento adequados	
	Sistema de ar condicionado	
	Conferência de numerário e caixa-forte, com boca de lobo e passa-malote	
	Câmeras de monitoramento	
	Segurança predial inclusive a acessibilidade do carro-forte	
	Copa e refeitório para os funcionários	
	Dispositivo para proteção do cabeamento	
	Sistema de comunicações	
	Sala exclusiva para o grupo gerador	
	Reservatório de reuso e suprimento de água	
	Lixeiras para coleta seletiva	
	Alambrado e jardins	
Controle de arrecadação	Para cada pista	Detectores de eixos
		Detectores de eixo suspenso
		Detectores de rodagem
		Detectores de composição de veículos
		Câmeras
		Cancelas
		Antenas para identificação dos veículos equipados com etiqueta eletrônica (para pistas AVI)
		Estações de trabalho das cabines
		Impressoras de recibos
	Para a sala de controle	Estações de trabalho
		Impressoras de relatórios
		Software de controle da arrecadação
		Modelo de relatórios
Comunicação	Radiotransmissores portáteis para os funcionários	
	Interfone entre a sala de controle e as cabines	
	Radiocomunicação entre a sala de controle e o CCO	
Recursos humanos	Os funcionários deverão estar devidamente uniformizados, identificados (crachá) e possuir equipamentos de proteção individuais	

ANTT
GERAL FL 238
PROCESSO

3.4.5.2	Parâmetros Técnicos para operação das praças de pedágio
Sistema de cobrança manual	Operação com a ajuda do arrecadador, que cobrará do usuário a correspondente tarifa e executará o processamento da cobrança
	Operação com equipamentos de cobrança que permitam minimizar o tempo de espera e pagamento
Sistema de cobrança automática	Possibilitar o pagamento da tarifa de pedágio sem necessidade de parada ou de redução significativa na velocidade do veículo, mediante utilização de etiqueta eletrônica ou equipamento detector de sinal de rádio, emitido por um dispositivo instalado no veículo ou outros dispositivos com resultados semelhantes
	Os equipamentos empregados na cobrança automática deverão permitir a transmissão de informações sobre a categoria do veículo, registrar sua passagem, calcular a tarifa a ser paga e permitir o pagamento antecipado, ou por débito em conta corrente ou cartão de crédito
	Os equipamentos deverão ainda armazenar os dados relativos à operação
	Deverão ser disponibilizados no mínimo dois sistemas distintos de cobrança automática,
	A velocidade dos veículos durante a cobrança automática deverá obedecer a limite a ser estabelecido pela ANTT
	No início, deverá ser implantado, no mínimo, 1 equipamento automático por sentido, por praça de pedágio para posterior substituição gradativa dos equipamentos existentes
Sistema de cobrança semi-automático	Implantação facultativa
	Caracteriza-se pela passagem do veículo por cabine que dispõe de equipamento de leitura eletrônica de dados, o qual deverá identificar as informações contidas em cartão eletrônico sem contato, pré-pago, ou cartão bancário
	No caso de uso de cartão bancário, de débito ou crédito, este deverá contar com sistema de processamento que libere o usuário em tempos inferiores aos relativos ao pagamento manual
	Em qualquer caso, a liberação da passagem do veículo deverá ser feita automaticamente
Padrão dos sistemas automático e semi-automático	Os sistemas de cobrança automática e semi-automática de pedágio deverão ser padronizados para que ocorra interoperabilidade com os demais sistemas existentes
	Os equipamentos terão sua frequência de transmissão e protocolo de comunicação padronizados pela ANTT
Sistema de controle de violações	Qualquer que seja o sistema de arrecadação empregado, deverá ser implantado um sistema de controle de violações que registrará a imagem de veículos infratores, que permita identificar, inequivocamente, o local, a data e a natureza da infração, como também o veículo infrator (placa e marca)
Parâmetros aplicável aos sistemas de cobrança automática, semi-automática e manual	Permitir que a capacidade de vazão das praças de pedágio seja suficiente para o fluxo atual e possíveis ampliações quando ocorrer o aumento deste fluxo
	Permitir a cobrança em função das características físicas dos veículos, tais como quantidade de eixos, tipo de rodagem, por peso ou ainda pela composição de dois ou mais itens
	Permitir pagamento antecipado, concomitante ou posterior ao uso da RODOVIA
	Inibir as tentativas de fraudes
	Registrar, de forma inequívoca, as violações ao sistema
	Apresentar facilidades de supervisão, controle, operação e manutenção
	Apresentar recursos para facilitar auditoria financeira
	Permitir integração com outros sistemas já existentes
	Disponibilizar, em tempo real, no CCO da Rodovia e da praça de pedágio, assim como para a ANTT, informações sobre o fluxo de veículos (quantidade e tipo)
	Permitir a fiscalização de quesitos dos veículos, conforme preconizado na legislação de trânsito existente
	Permitir modernização, sem necessidade de troca total do sistema
	Ser flexível para a inclusão de novas funções e controles
	Apresentar recursos audiovisuais para instruir e informar os usuários, sem comprometer a vazão do sistema
	Apresentar recursos que sinalizem, local e remotamente, a ocorrência de falhas no sistema
	Permitir telecomando
Dimensionamento das cabines e dos equipamentos de cobrança	O dimensionamento inicial da quantidade de cabines de arrecadação e dos equipamentos de cobrança, inclusive automática, de modo a proporcionar um nível de serviço satisfatório e atender aos Parâmetros de Desempenho, deve ser apresentado à ANTT para aceitação, antes de sua execução

ANTT
FL 230
PROC

	Deve ser adequado o número de cabines ao crescimento do tráfego durante o prazo da Concessão e atendimento aos Parâmetros de Desempenho
Sistema de arrecadação de pedágio	A operação das cabines deve ser adequada às variações de fluxo que ocorrem nas horas-pico e dias de maior demanda (feriados prolongados, início e término de férias escolares etc.)
	A operação das praças de pedágio envolverá a adoção de procedimentos especiais nos casos de isenção, tais como veículos oficiais, que poderão dispor de pista especial ou utilizar as cabines de cobrança manual, onde deverá ser feito o registro visual para posterior identificação do veículo e consequente confirmação de isenção
	A Concessionária, diretamente ou por meio de terceiros, deverá comercializar os cartões e etiquetas eletrônicas para a cobrança automática
	Será aceito o pagamento da tarifa de pedágio de acordo com os modelos de Vale-Pedágio habilitados pela ANTT, nos termos da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 e de regulamentação específica da ANTT
	A ANTT poderá realizar auditoria nos equipamentos e *softwares* de controle empregados para controlar e gerenciar as transações efetuadas nas praças de pedágio
Controle e operação do pedágio	Implantação e manutenção de sinalização indicativa dos valores atualizados das tarifas de pedágio, em pontos adequados próximos das praças de pedágio
	Sinalizar as pistas
	Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines
	Fiscalizar a arrecadação
	Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da Concessionária, ou banco
	Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita
	Registrar as ocorrências principais e mais significativas
	Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos
	Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador
	Prestar atendimento ao usuário
	Garantir o cumprimento das normas operacionais aprovadas pela ANTT

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 240

3.4.6 Sistema de Comunicação	
Escopo	Implantar um sistema de comunicação, para suportar o sistema operacional da Rodovia, para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, devendo abranger toda a Rodovia e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo
Parâmetros Técnicos	A fibra óptica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF
	O sistema de comunicação deverá atender a solicitações de dados e informações de modo geral, e servir como base e meio de integração dos sistemas de controle que serão implantados, devendo ser projetados de forma que possam servir à interconexão de equipamentos e sistemas diversos com sinais de voz, dados e vídeo
	Qualquer dos sistemas ou equipamentos implantados, total ou parcialmente, deverá ser inteiramente compatível com os sistemas definitivos
	Todos os sistemas, meios de comunicação, protocolos e equipamentos deverão ser especificados de forma a garantir a compatibilidade com expansões e modificações futuras, com simples adições de equipamentos ou módulos e a respectiva reprogramação operacional dos sistemas
	Para a passagem de cabos sob a Rodovia, deverão ser utilizados métodos não destrutivos, sempre que possível aproveitando-se de pontes e viadutos, ou utilizando-se máquinas perfuratrizes
	O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo os seguintes serviços: (i) dados para PMVs; (ii) coleta de dados de detectores de tráfego e sensores diversos; (iii) coleta de imagens de TV; (iv) praças de pedágio; (v) postos de pesagem; (vi) postos da PRF; (vii) postos da ANTT; (viii) BSOs (SAUs, etc.); (ix) CCO; (x) sistema de informações aos usuários; e (xi) comunicação com viaturas
	Todos os equipamentos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Os equipamentos não devem, em qualquer momento, ter idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
	Para o serviço de atendimento gratuito, o parâmetro deverá seguir o disposto no Decreto Federal nº 6.523/2008
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o 12º mês do prazo da Concessão Para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação

3.4.6.1 Parâmetros técnicos dos demais elementos do Sistema de Comunicação	
Estação de Telecomunicações	A estação de telecomunicações deverá ser o ponto de acesso digital com a rede de comunicação ou rádio digital
	O sistema de detectores de veículos poderão ser integrados através de uma estação de telecomunicações
	Deverá ter como princípio básico a modularidade e conectividade de sistemas
	As entradas e saídas da estação de telecomunicações deverão prever: (i) energia; (ii) interface de comunicações; (iii) analisadores de tráfego; (iv) sensores meteorológicos; e (v) PMVs
	As funções da estação de telecomunicações compreenderão: (i) condicionamento dos sinais digitais e analógicos; (ii) autoteste; (iii) autoinicialização; (iv) formatação das mensagens de acordo com o protocolo definido para a rede; (v) codificação e decodificação de voz; (vi) transmissão de dados dos analisadores de tráfego; (vii) transmissão das mensagens destinadas ao PMV; (viii) fonte de alimentação AC e DC (bateria)
Radiocomunicação	Deverá assegurar agilidade operacional
	Deverá ser constituído por estações fixas ao longo da Rodovia, móveis (viaturas) e portáteis (individuais), que deverão operar em frequência a ser definida pelo projeto técnico da rede
	As estações móveis dos veículos de atendimento e apoio operacional devem possibilitar a comunicação entre si, com o CCO e com as BSOs
	As unidades móveis deverão ser instaladas em todos os veículos da Concessionária, PRF e ANTT
	Deverão ser instaladas estações fixas nas praças de pedágio, postos de pesagem fixos, BSOs do SAU, no CCO, nos postos da PRF e nos postos de fiscalização da

ANTT
FL 241
PROT

	ANTT
	As unidades portáteis devem estar distribuídas nas praças de pedágio, postos de pesagem, PRF, ANTT e outros
	A rede deverá utilizar repetidoras com antenas omnidirecionais, localizadas em posições tais que realizem toda a cobertura da Rodovia
Telefonia operacional	Uma rede de telefonia comutada privada deverá atender à comunicação operacional entre o CCO e praças de pedágio, BSOs e outras edificações da Concessionária
	A central deverá ser interligada à rede pública, objetivando estender-se o serviço para telefonia geral (PABX) e como mais um meio de atendimento aos usuários, pela utilização de sistema telefônico gratuito
Telefonia celular	Poderá ser pleiteada a implementação, juntamente com as Operadoras de telefonia celular de sistema de abrangência total na rodovia, criando assim, mais um canal de comunicação entre os usuários e a Concessionária
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o 6º mês do prazo da Concessão Para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação

3.4.6.2 **Cabos de Fibra Óptica**	
Escopo	Implementação de 01 (um) cabo de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras
Parâmetros Técnicos dos Cabos Ópticos	Implementação de 01 (um) cabo de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras, que deverá atender às especificações da ABNT e ser do tipo CFOA-NZD-DD revestido em Acrilato para instalação direta em dutos.
	As fibras ópticas empregadas no cabo óptico ao longo da rota deverão atender integralmente às exigências da norma G.665 do ITU-T
	Em locais onde seja constatada a presença de roedores, a capa do cabo deverá receber proteção adicional contra este tipo de praga.
	O núcleo e elementos ópticos do cabo poderão ser preenchidos com Gel ou com outro elemento hidrofugante, testado e garantido pelo fabricante do cabo.
	Além das marcações convencionais, o cabo utilizado deverá trazer a marca "EPL – ANTT", para efeito de identificação em caso de acidente ou roubo.
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Parâmetros Técnicos dos Dutos	Os dutos utilizados deverão ser de polietileno de alta densidade (PEAD) quádruplos, com diâmetro externo de 40 mm, 3 mm de espessura.
	As linhas de dutos a serem construídas deverão possuir, no mínimo, quatro (04) furos, podendo ser usados dutos singelos ou quádruplos. Deverão ser utilizados dutos de cores distintas, para facilitar atividades de identificação e recuperação em casos de acidentes.
	As linhas de dutos deverão ser instaladas numa profundidade mínima de oitenta (80) centímetros e atender as normas NBR 14.883-1,NBR 15.155-1, NBR 13.897/1398 e NBR 14.692
Parâmetros Técnicos das Caixas Subterrâneas	A canalização disporá de caixas subterrâneas, para passagem do cabo e acomodação de emendas e de reservas técnicas de cabo. As caixas poderão ser construídas em concreto ou alvenaria de tijolos, podendo ser também utilizadas caixas pré-fabricadas em concreto.
	As caixas deverão possuir dimensões de 1,20 m x 1,20 m x 1,30 de altura
	As caixas subterrâneas deverão ser afastadas em, no máximo, 2.000 m umas das outras, observando-se que devem ser obrigatoriamente construídas caixas em todos os entroncamentos e cruzamentos que a rodovia faça com ferrovias ao longo de seu trajeto.
	As tampas das caixas deverão ser de concreto armado e ter espessura mínima de oito (08) centímetros. A tampa deverá possuir quatro (04) olhais de aço zincado a quente. Estes olhais deverão ser fundidos à massa de concreto da tampa e ser fabricados a partir de vergalhões de aço, # 1/2".
	As caixas serão numeradas de acordo com a quilometragem da via (no Km 105 +.855 m, a caixa receberá o número 105.855, por exemplo). As numerações deverão ser pintadas de forma indelével ou constar de plaquetas a serem fixadas numa das paredes internas e também deverão ser gravadas de forma apropriada numa das laterais da tampa.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL. 242

Parâmetros Técnicos dos Pontos de terminação de cabos	Ao longo da rota, nos pontos de terminação do cabo, todas as fibras serão conectadas a cordões de terminação equipados com conectores SC/APC, homologados pela ANATEL.
	Deverá ser instalado bastidor (rack) de 44U, equipado com porta acrílica e chave, onde houver a necessidade de amplificação de sinal óptico. Nos demais pontos de terminação, os bastidores (racks) poderão ser de parede, com 10U ou 20 U de altura, também equipados com portas de acrílico e chave.
	Sub-bastidores destinados à terminação de fibras deverão possuir, além dos alojamentos para fixação dos conectores, de estojo para acomodação de sobras de fibras e fusões.
	Cada sub-bastidor instalado deverá ser complementado com bandeja auxiliar, destinada à acomodação de cordões ópticos de manobra.
	Os bastidores (racks) destinados a equipamentos ativos deverão possuir tomadas para alimentação elétrica desses equipamentos.
	As salas destinadas a terminação de rede e equipamentos deverão ter área mínima de seis (06) metros quadrados, e ser dotadas de porta com chave, para controle de acesso. Todas as salas deverão dispor de tomada de energia regularizada e ponto de aterramento.
	Bastidores e sub-bastidores deverão contar com garantia de fábrica contra corrosão e outros defeitos.
Parâmetros Técnicos das Emendas	As conexões serão obrigatoriamente realizadas por fusão das fibras, com atenuação igual ou inferior a 0,10 dB.
	As emendas deverão ser devidamente numeradas e cadastradas em sistema, onde constem: (a) local da emenda; (b) quantidade de fibras emendadas; (c) origem e destino das fibras; (d) tipo de caixa de emenda; (e) data da emenda; (f) valor de atenuação registrado no OTDR; (g) executor da emenda.
	As caixas de emenda podem ser de topo ou lineares.
	As caixas de emenda utilizadas deverão possuir dimensões e capacidades compatíveis com as capacidades dos cabos empregados nas rotas.
	As caixas de emenda devem possuir mecanismo que permita a verificação da hermeticidade.
	A caixa deve permitir a retirada de derivações sem a necessidade de interferência em fibras já emendadas.
	As caixas devem dispor de gavetas que permitam receber até três unidades básicas (tubetes) cada e acomodar emendas por fusão, emendas mecânicas e divisores ópticos passivos, Em caso de dano em qualquer parte da caixa, esta deverá poder ser substituída por outra, sem causar dano ao conjunto.
	A(s) caixa(s) de emenda deve(m) ser fornecida(s) com todos acessórios necessários para montagem na capacidade nominal e, quando necessário, permitir a continuidade elétrica da blindagem do cabo e seu aterramento, assim como sua vinculação com o elemento metálico de tração, quando este existir, através de conector de blindagem.
	A(s) caixa(s) de emenda deve(m) permitir a substituição dos elementos selantes e de vedação e deve vir equipada com sistema de fixação para poste ou caixa subterrânea.
	Os conjuntos de emenda devem permitir acomodar até 50% mais de fusões determinadas pela capacidade do cabo usado (conjunto de emenda para cabo de 36 fibras deve ter capacidade para acomodar 54 fusões, por exemplo).
	Os estojos ou bandejas devem permitir o armazenamento um metro (01 m) de cada fibra de cada lado do ponto de fusão.
	As caixas de emenda utilizadas deverão possuir garantia de fábrica para uso externo e interno, aéreo ou subterrâneo.
	As caixas de emenda devem garantir a proteção das fibras emendadas contra a entrada de umidade e eliminar esforços mecânicos que possam ser provocados pelas atividades de instalação e durante sua vida útil.
Parâmetros Técnicos para testes	Para garantir a qualidade do cabo e serviços executados, a Concessionária executará testes e medições nas fibras ópticas. Os testes deverão ser realizados com OTDR em todos os segmentos de cabo entre dois pontos de terminação, chamados de ponto A e ponto B. Os testes deverão ser feitos em todas as fibras, nos dois sentidos, de A para B e vice-versa.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 243

	Os testes serão executados nos comprimentos de onda de 1310 nm e 1550 nm e gravados em mídia eletrônica, de A para B e de B para A. Os dados devem ser apresentados em forma de relatório, de forma clara e concisa e entregues impressos e em mídia eletrônica, logo após o término dos testes realizados.
	A Concessionária executará os seguintes testes e medições nas fibras ópticas: a) Antes do lançamento do cabo: teste OTDR de pré-lançamento para a verificação da continuidade e possíveis avarias causadas na manipulação do cabo óptico antes do seu lançamento nos dutos; b) Teste de enlace: para avaliar a integridade das fibras, se há inversão de fibras, fibras rompidas e atenuação causada por emendas, conectores e pela distância; c) Teste de potência óptica: para verificar a diferença da potência emitida e da recebida, mantendo o registro dos testes realizados para controle.
	Nos testes de aceitação final da rede, além dos testes realizados com OTDR e Power Meter, deverão ser realizados testes de PMD (Phase Mode Dispersion) em todas as fibras.
	Procedimentos de testes e manutenção deverão respeitar como condição mínima, as especificações de desempenho do fabricante dos equipamentos de testes utilizados para as fibras ópticas disponibilizadas.
Parâmetros de Desempenho	Tempo de reparo não superior a 8 horas em caso de notificação de falha apresentada no período das 06:00 às 21:59 horas.
	Tempo de reparo não superior a 12 horas em caso de notificação de falha apresentada no período das 22:00 às 05:59 horas.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	O cabo de fibra óptica deverá ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 219

3.4.7 Sistema de Pesagem	
Escopo	Implantar e operacionalizar o sistema de pesagem na modalidade fixa com condições de verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo, efetuar autuações e transbordo das cargas em excesso, sendo auxiliado pela pesagem dinâmica permanente
Parâmetros Técnicos	Os postos existentes na Rodovia poderão ser recuperados e reformados, sendo que os projetos devem ser apresentados para aceitação pela ANTT
	Os postos de pesagem fixos deverão ter dimensões compatíveis com o fluxo de tráfego de veículos de carga, inclusive com relação aos locais para estacionamento e transbordo de cargas em excesso, além de *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Os postos de pesagem fixos deverão dispor de todo o equipamento necessário para a pesagem dinâmica, inclusive para a autuação, a ser efetuada pela ANTT, que deverá contar com sala própria e isolada do restante, e rede de transmissão de dados
	Dispor de sistema de câmeras fotográficas, estrategicamente posicionadas, com sensores associados aos semáforos, de modo a registrar as placas dos veículos que se evadirem sem pesagem ou evitarem a autuação
	A Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos postos de pesagem fixos
	A Concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para implementação de um sistema de autuação remota por parte da ANTT.
	Os Pátios para Transbordo de Produtos Perigosos deverão ser instalados em áreas contíguas a cada Posto de Pesagem Fixa, porém sem interferência ou relacionamento direto com as áreas destinadas à pesagem normal dos caminhões. Esses pátios deverão ser devidamente isolados, pavimentados, vedados e iluminados.
	Todos os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Os equipamentos não devem, em qualquer momento, ter idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
	Todas as balanças fixas deverão ser objeto de permanente aferição pelo INMETRO, com periodicidade máxima de 1 ano
	Os postos de pesagem fixos deverão operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana
	Não será admitida, em hipótese alguma, a formação de filas de veículos em áreas externas às áreas dos postos de pesagem (veículos em espera nos acostamentos ou faixas de tráfego) e também o estacionamento de veículos retidos fora do espaço de estacionamento previsto para esta finalidade
Parâmetros de Desempenho	Qualquer equipamento ou elemento das balanças fixas que apresente problema deverá ser reparado ou substituído em, no máximo, 24 horas
	Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Os serviços relativos à operação dos sistemas de pesagem fixos, caso a Concessionária opte pela implantação de novos postos de pesagem fixos, deverá se dar até o término do 2º ano do prazo da Concessão Os postos existentes deverão ser mantidos em operação pela Concessionária até que os novos postos entrem em operação. Caso os postos existentes sejam mantidos, eles deverão estar adequados aos parâmetros de desempenho até o término do 1º ano do prazo da Concessão

3.4.8 Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	
Escopo	Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas, inclusive os postos de pesagem e de fiscalização da ANTT
Parâmetros Técnicos	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.9 Posto de fiscalização da ANTT	
Escopo	Implantação e operacionalização de postos de fiscalização da ANTT, em local a ser definido pela ANTT até a data de assunção
Parâmetros técnicos	Os postos de fiscalização da ANTT terão, no mínimo, 250 m² de área edificada, área de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como *tapers* de entra e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de banco de dados e/ou aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas praças de pedágio e auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO. Os equipamentos, conexão à internet e mobília aqui previstos deverão atender um total de 10 técnicos
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.10 Veículos de fiscalização da ANTT	
Escopo	Fornecimento e manutenção de veículos para os postos de fiscalização da ANTT
Parâmetros técnicos	Deverão ser fornecidas viaturas de cor branca caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 (quatro) rodas, direção hidráulica, ar-condicionado e vidros e travas elétricas, com sistema de comunicação entre os veículos e o posto, com sinalizador automotivo e com GPS, obedecendo ao disposto pela ANTT. Demais características dos veículos serão definidas pela ANTT
	A Concessionária será responsável pela manutenção e conservação dos veículos, pelo pagamento de taxas, impostos e serviços correlatos, excluindo-se o pagamento de multas de trânsito relativas à condução do veículo
	Os veículos serão isentos da cobrança de pedágio
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.11 Posto da Polícia Rodoviária Federal	
Escopo	Reforma, implantação e operacionalização de postos da PRF
Parâmetros técnicos	Os postos da PRF terão, no mínimo, 120 m² de área edificada, área de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade para 10 funcionários
	Pátios de Apreensão de Veículos deverão ser instalados em áreas contíguas ou integrantes dos Postos de Policiamento Rodoviário da PRF, existentes e/ou a serem implantados ao longo das rodovias sob concessão. Os pátios devem ser cercados e iluminados.
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão para reforma dos postos e até o 24º mês para a construção de novos postos.

ANTT
PROTOCOLO
FL 247

4 MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS

4.1 RELATÓRIOS INICIAIS

Ao final do 3º mês do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANTT 4 (quatro) relatórios, sendo:

4.1.1. Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia
4.1.2. Cadastro Inicial da Rodovia
4.1.3. Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais
4.1.4. Relatório de Operações

4.1.1 Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia

O Relatório de Riscos Iminentes deverá identificar os trechos da Rodovia em que existem riscos iminentes de desabamentos ou graves comprometimentos à infraestrutura rodoviária; os locais críticos de acidentes de trânsito e uma avaliação precisa do tráfego atual da Rodovia, incluindo um plano de controle e monitoração do tráfego na Rodovia durante o próximo ano.

4.1.2 Cadastro Inicial da Rodovia

O cadastro inicial da Rodovia deverá conter o cadastro completo dos elementos funcionais da rodovia, suficientes para avaliação dos Parâmetros de Desempenho e demais informações dos Relatórios de Monitoração, incluindo:

- Pavimento,
- Elementos de proteção e segurança,
- Obras de arte especiais,
- Sistemas de drenagem e obras de arte correntes,
- Terraplenos e estruturas de contenção,
- Canteiro central e faixa de domínio, incluindo passivos ambientais
- Edificações e instalações operacionais,
- Sistemas elétricos e de iluminação.

O cadastro do pavimento deverá compreender, no mínimo:

- Levantamento das condições estruturais dos pavimentos, com identificação de suas camadas, espessuras, data de execução do pavimento original e subsequentes intervenções;
- Levantamento do Módulo de Resiliência ou MR (em MPa) e Índice de Suporte Califórnia ou CBR;
- Determinação da largura das faixas de tráfego, de segurança e dos acostamentos;
- Avaliação do estado dos pavimentos, incluindo:

    - Deflectometria, utilizando o FWD,
    - Avaliação da irregularidade longitudinal, com obtenção do IRI,
    - Levantamento do estado de superfície dos pavimentos pelo uso das metodologias LVC (Levantamento Visual Contínuo) e DNIT-PRO 06/2003,
    - Levantamento das condições de aderência dos pavimentos, em segmentos críticos,
    - Levantamento do estado dos acostamentos existentes, inclusive quanto ao desnível em relação à pista de rolamento.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 248

O Cadastro das OAEs deverá compor banco de dados informatizado com dossiês individualizados para cada OAE existente, com, no mínimo, os seguintes tópicos de informações:

- Cadastramento de campo, detalhado, com informações técnicas precisas e objetivas, além de documentação fotográfica;
- Projetos originais, de recuperação e reforço, estudos e relatórios, quando existentes.
- Estudo sobre o regime hídrico dos cursos de água sob as pontes, avaliando a suficiência dos vãos existentes.

A concessionária deverá ainda encaminhar estudo de drenagem considerando o histórico pluviométrico verificado nos últimos 100 anos.

O cadastro dos terraplenos e estruturas de contenção deverá conter classificação de risco dos terraplenos e estruturas de contenção e especificar se integra passivo ambiental.

O cadastro do canteiro central e da faixa de domínio deverá ser georreferenciado, contendo a explicitação dos limites e da área não edificante, e a identificação precisa de todos os acessos (autorizados e não autorizados) e de todas as ocupações (regulares e irregulares), como moradias, pontos comerciais, instalações de equipamentos, torres, dutos, cabos, posteamentos, entre outros. No caso dos acessos não autorizados, indicará se há possibilidade técnica de regularização. Com relação às ocupações irregulares, apresentará localização e característica das benfeitorias, levantamento sócio-econômico dos ocupantes, tempo de posse e outros dados relevantes para eventuais processos de indenização e reassentamento.

O cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação deverá ser acompanhado de um estudo relativo à complementação dos sistemas de iluminação existentes dos principais acessos, trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres e todas as passarelas. O estudo deverá ser apresentado à ANTT.

O cadastro da Rodovia deverá ser atualizado com a mesma periodicidade da entrega dos Relatórios de Monitoração.

4.1.3 Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais

Com base no Cadastro Inicial da Rodovia e no Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, a Concessionária deverá preparar um Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais que vise atender as especificações do PER para os Trabalhos Iniciais, priorizando as áreas de maior risco e maior índice de acidentes.

Este Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais deverá assegurar a ANTT de que a Concessionária atenderá todos os Parâmetros de Desempenho e o Escopo definidos para os Trabalhos Iniciais.

Ao final dos 12 (doze) primeiros meses do prazo da Concessão, a Concessionária deverá entregar uma avaliação do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais indicando com registros objetivos o atendimento das metas propostas. A avaliação deste plano deverá apresentar o mesmo conteúdo e formato do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais indicando para cada ação prevista sua execução, não-execução ou execução de intervenção substituta. No caso da execução de intervenção substituta, a Concessionária deverá apresentar um anexo que demonstra a adequação da alternativa instalada em detrimento da programada. Caberá à ANTT julgar a adequação desta alternativa.

A avaliação do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais deverá identificar o atendimento dos Parâmetros de Desempenho estipulados no PER para o período. A aferição dos parâmetros de desempenho deverá verificar a data em que foram cumpridos cada um dos parâmetros, garantindo avaliação do atendimento dos prazos estipulados.

Caso a ANTT julgue que o Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais não foi devidamente cumprido, a Concessionária deverá apresentar revisões mensais do Plano até que a ANTT julgue que todas as atividades previstas foram realizadas. Uma vez verificado o cumprimento integral das obrigações indicadas como integrantes dos Trabalhos Iniciais, a ANTT emitirá o Termo de Vistoria.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 249

4.1.4 Relatório de Operações

O Relatório de Operações deverá conter os seguintes capítulos:

A. Relatório de implantação do Sistema de Gestão da Qualidade previsto no Contrato,
B. Projeto executivo operacional ,
C. Plano de monitoramento de tráfego ,
D. Manual com todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de arrecadação de pedágio

Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos de qualidade previstos no PER, a concessionária deverá implantar, até o final do 2º ano da Concessão, um Sistema de Gestão de Qualidade dos Serviços e Obras, com base na norma NBR ISO 9.004, da ABNT, equivalente à norma ISO 9.004, e suas atualizações. A concessionária deverá apresentar um relatório que demonstre a implantação do sistema. Tanto a implantação quanto a execução do sistema serão permanentemente acompanhadas e controladas pela ANTT.

O Projeto Executivo Operacional deverá propor um modelo de operação do Sistema Rodoviário, que abranja o planejamento executivo e a implantação e integração dos sistemas de gerenciamento operacional, comunicação, monitoração, sensoriamento, pesagem, arrecadação de pedágio e de atendimento aos usuários. Serão apresentados nesse projeto o plano de contingência para situações de emergência, com propostas de medidas a serem implementadas na eventual ocorrência de obras ou serviços emergenciais levando a interdições de pista, inclusive relativas a acidentes com cargas perigosas. O projeto também deverá contemplar o melhoramento contínuo dos equipamentos e sistemas.

O plano de monitoração do tráfego deve conter informações sobre as tecnologias selecionadas, localização dos equipamentos, estrutura do banco de dados e formato dos relatórios, bem como proposta de segmentos homogêneos para fins de monitoração do tráfego, devendo ser aprovado pela ANTT.

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes às funções operacionais deverão estar consubstanciados em um manual específico, detalhado e elaborado pela concessionária.

4.2 RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO

Todos os relatórios de monitoração deverão ser enviados à ANTT até o 12º (décimo segundo) mês do prazo da Concessão. A partir da entrega do 1º relatório, os Relatórios de Monitoração seguintes deverão atender à frequência indicada na tabela abaixo. A entrega dos Relatórios de Monitoração deverá ser realizada até 30 (trinta) dias após a avaliação de campo.

Todas as informações dos relatórios deverão ser apresentadas por meio de SIG.

Todos os relatórios deverão conter os seguintes capítulos mínimos:

- Avaliação de todos os Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos previstos neste PER;
- Descrição detalhada da metodologia empregada para avaliar estes parâmetros;
- Atualização do Cadastro dos Elementos Funcionais do Sistema Rodoviário.

4.2.1 Relatórios de Monitoração de Pavimento

Para os Relatórios de Monitoração de Pavimento deverão ser definidos segmentos homogêneos de, no máximo, 1 (um) km com base nos seguintes aspectos:

- Estrutura do pavimento (dimensões e materiais);
- Características estruturais e funcionais;
- Tráfego do trecho;
- Geometria do trecho;
- Características de suporte do subleito;

PROTOCOLO GERAL FL 250

- Clima (pluviometria).

A avaliação estrutural do pavimento compreenderá o levantamento das deflexões com equipamento do tipo FWD, de acordo com a norma DNER-PRO 273/96, com espaçamentos máximos, em uma mesma faixa de tráfego, de 200 m. Para as faixas de tráfego que apresentam maior utilização pelos veículos comerciais, tais como terceira faixa e outras com participação em relação ao Volume Médio Diário superior a 30%, o espaçamento máximo deverá ser de 100 m.

O levantamento dos defeitos nos pavimentos flexíveis deverá seguir o procedimento DNIT 006/2003 – PRO, aplicando-se a terminologia de defeitos definida pela norma DNIT005/2003 – TER.

As condições de conforto ao rolamento do pavimento flexível deverão ser verificadas a partir da medição da irregularidade longitudinal, com utilização de equipamento do tipo perfilógrafo laser, classe I, da ASTM E 950, contendo, no mínimo, 2 (dois) sensores lasers e 2 (dois) acelerômetros, que permitam a obtenção de valores na escala internacional de irregularidade em tempo real, durante os levantamentos de campo, ou equipamento tecnicamente superior. Os valores de irregularidade longitudinal para a obtenção do IRI deverão ser integrados em lances máximos de 200 m, em todas as faixas de tráfego.

Para os pavimentos rígidos, o levantamento de defeitos deverá ser efetuado de acordo com o *Manual de pavimentos rígidos* do DNIT, com o cálculo do ICP. Para fins de monitoração, todas as placas deverão ser codificadas e representadas graficamente, associadas aos marcos quilométricos.

O levantamento de área trincada seja realizado de acordo com a norma técnica DNIT 007/2003-PRO.

Para a avaliação do ICP, deverá ser realizada a "inspeção em todo o trecho" definida na norma DNIT 062/2004 – PRO, ou seja, o levantamento deverá ser realizado em todo o trecho em pavimento rígido da RODOVIA, com o número de placas das amostras definido na norma DNIT 060/2004 – PRO, que também deverá ser utilizada para a avaliação do grau de severidade dos defeitos.

O cálculo de irregularidade longitudinal deverá ser feito por análise estatística, realizado por faixa de tráfego, em segmentos homogêneos de 1 (um) km de extensão, obedecendo aos seguintes critérios:

- 100% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido, com tolerância de 10%;
- 80% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido;
- A media dos valores individuais deve atender ao limite estabelecido.

Valore individuais são a média das medidas do IRI nas trilhas de roda interna e externa de cada lance de integração.

4.2.2 Relatórios de Monitoração dos Elementos de Proteção e Segurança

A monitoração deverá atentar para os aspectos específicos de fixação, corrosão e balizamento retrorrefletivo dos equipamentos de proteção e segurança.

Com relação à sinalização horizontal, a Concessionária deverá executar controle permanente do índice de retrorrefletância das marcas viárias, por inspeção através de um retrorrefletômetro, executado à luz do dia. Essa monitoração indicará a curva de desgaste da sinalização horizontal, podendo indicar falhas executivas, propiciando o desenvolvimento de materiais mais adequados e permitindo o planejamento das intervenções, com maior precisão. Para os elementos retrorrefletivos (tachas e tachões), sua monitoração será executada, inicialmente, por inspeção visual, que buscará detectar falhas ou deficiência em seu funcionamento adequado. Quando observados locais desgastados, sua verificação deverá ser feita com a utilização do retrorrefletômetro para tachas, em laboratório, que deverá permitir área de medição de 10 cm x 25 cm, com campo de medição de 0,01 até 199,00 cd/lx, e permitir sua utilização à luz do dia.

A monitoração da sinalização vertical e aérea deverá ser executada quanto à retrorrefletividade, através de um retrorrefletômetro, executado à luz do dia.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 251

4.2.3 Relatórios de Monitoração de Obras de Arte Especiais

Os procedimentos de inspeção e intervenção deverão respeitar as normas da ABNT e as normas, parâmetros e manuais do DNIT.

A monitoração das OAEs deverá abranger, no mínimo, as seguintes atividades: observação da abertura de fissuras, do comportamento das fissuras injetadas, e de infiltrações de água por fissuras nas lajes ou juntas nos tabuleiros; análise da carbonatação do concreto e da presença de cloretos; detecção de pontos de desagregação do concreto e de armaduras expostas; integridade e adequado funcionamento dos aparelhos de apoio e das juntas de dilatação; verificação da limpeza geral da superestrutura, principalmente nas juntas e drenos, e dos berços, nas zonas de apoio, sobre os pilares e encontros; defeitos por acidentes; danos devidos à ação predatória do homem, principalmente em "pés" de pilares; existência de trincas no pavimento e desníveis na entrada e na saída das OAEs; condições do pavimento; infiltrações e erosões nos encontros; estado de deformação da estrutura; estabilidade dos taludes adjacentes; acompanhamento do nível dos cursos d'água.

4.2.4 Relatórios de Monitoração do Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes

O relatório também deverá apresentar a avaliação das condições de funcionamento das bacias hidrográficas, a partir de restituição aerofotogramétrica e imagens de satélites, sempre que forem detectados condições anormais de vazão, nos cursos d'água cortados pela Rodovia.

A Concessionária também deverá encaminhar estudo de drenagem considerando o histórico pluviométrico verificado nos últimos 100 (cem) anos.

A Concessionária também deverá manter um banco de dados de monitoração dos sistemas de drenagem e OACs da Rodovia, alimentado com os elementos definidos anteriormente, permitindo:

- A análise das condições de segurança do tráfego;
- A análise das condições de proteção do pavimento;
- A análise das condições de proteção dos acostamentos;
- A análise das necessidades, complementarmente às ações de conservação, de limpeza e desobstrução das seções de vazão;
- A análise das condições de vazão das bacias hidrográficas.

4.2.5 Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção

A Concessionária deverá realizar visitas de campo e levantar dados remotos sistematicamente de modo a identificar o risco associado a cada terrapleno e estrutura de contenção da Rodovia.

Os Relatórios de Monitoração deverão conter uma análise aprofundada das áreas consideradas de risco incluindo resultados de dispositivos do tipo piezômetro, inclinômetro, placas de recalque, medidores de nível de água e demais dispositivos, instalados em áreas de risco.

A geração periódica de informação deverá manter atualizado um banco de dados contendo:

- A monitoraçâo geológica;
- O registro das condições funcionais das obras de contenção;
- O registro das condições estruturais das obras de contenção;
- O registro dos processos morfológicos predominantes, como erosão e acumulação;
- Os estudos de estabilidade das encostas;
- Os estudos das áreas susceptíveis a inundações;
- Os estudos de áreas susceptíveis a movimentos de massa nas vertentes;
- A definição das áreas de risco quanto à estabilidade de taludes e inundações.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL952

4.2.6 Relatórios de Monitoração de Canteiro Central e Faixa de Domínio

O Relatório de Monitoração deverá conter o registro das inspeções rotineiras realizadas pela Concessionária para identificar tentativas de ocupação irregular da faixa de domínio, construções em áreas não edificantes e de acessos não autorizados.

O Relatório de Monitoração deverá também observar as condições dos acessos regulares e autorizados da Rodovia e compreenderá a realização de inspeções periódicas de modo a verificar a compatibilidade de suas características geométricas, considerando o fluxo de tráfego avaliado nos respectivos locais e a estatística de acidentes, em função das necessidades operacionais..

A avaliação das ocupações autorizadas da faixa de domínio deverá verificar qualquer problema que possa comprometer as condições de segurança dos usuários. Deverão ser verificadas e acompanhadas as condições das ocupações irregulares não-retiradas.

4.2.7 Relatórios de Monitoração de Instalações Operacionais

Dentre os elementos das edificações, deverão ser objeto do Relatório de Monitoração os seguintes:

- Fundações e estruturas;
- Revestimentos de pisos, paredes e forros;
- Coberturas;
- Instalações elétricas, inclusive acessórios e iluminação;
- Instalações hidrossanitárias e seus acessórios;
- Esquadrias de madeira;
- Caixilhos metálicos;
- Vidros;
- Pinturas;
- Instalação de telefonia;
- Pisos externos;
- Paisagismo;
- Pára-raios;
- Cercas e alambrados.

O banco de dados da monitoração de edificações e instalações operacionais da Rodovia deverá ser capaz de permitir:

- A análise das condições das estruturas e infraestruturas das áreas edificadas;
- A análise das condições das instalações elétricas e hidráulicas das edificações;
- A análise das condições dos equipamentos;
- A avaliação das alternativas para melhoramento tecnológico;
- O planejamento das atividades de manutenção.

De acordo com a monitoração das edificações e respectivas instalações, deverão ser definidas as intervenções necessárias para sanear problemas identificados, com orientações detalhadas dos serviços a executar, incluindo:

- . A orientação para projeto, obra ou serviços de conservação;
- A priorização das ações preventivas e corretivas;
- Alternativas para melhoramento tecnológico.

4.2.8 Relatórios de Monitoração de Sistemas Elétricos e de Iluminação

A monitoração dos sistemas de energia e iluminação deverá, entre outros aspectos, analisar a estabilidade de tensão, o equilíbrio do consumo de energia, a eficiência do sistema de aterramento, a necessidade de reposição de componentes, o reforço de sistemas, etc.
Os componentes integrantes dos sistemas de energia e iluminação, ou seja, subestações, transformadores, geradores, quadros elétricos, painéis de controle, cabos, luminárias, postes,

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 253

dispositivos e sinais luminosos deverão ser monitorados através de inspeção visual e por instrumentos de medição, por rede de detectores automáticos.

4.2.9 Relatórios de Monitoração de Acidentes

O primeiro Relatório de Monitoração de Acidentes deverá apresentar um programa de longo prazo para a redução de acidentes de trânsito, incluído adaptações em sistemas da Rodovia e estratégias de gestão de obras, principalmente durante os primeiros ano da concessão.

Assim, para o acompanhamento dos resultados desse programa e a verificação da necessidade de adequação ou melhorias, deverão ser entregues anualmente relatórios de acompanhamento, contendo, no mínimo:

- As informações mensais de acidentes por trecho homogêneo considerado;
- Acompanhamento do número de acidentes por km nos 12 (doze) meses corridos para cada mês do ano e identificação das intervenções realizadas pela Concessionária nos km em que o número de acidentes for superior a 3 (três) no período;
- Todas as informações georreferenciadas e em mapas, a fim de se ter uma visão espacial dos acidentes e tratamentos realizados.
- Cálculo do IS, conforme previsto no Contrato, indicando o Volume de tráfego de cada trecho homogêneo da rodovia e a evolução do IS da rodovia ao longo dos últimos 3 anos.

Ao longo do período da Concessão, deverá ser realizada a Monitoração dos trechos homogêneos, a fim de que sejam identificados e tratados trechos homogêneos ou locais pontuais com elevação do número de acidentes ou de sua gravidade/severidade.

4.2.10 Relatórios de Sistema de Gerenciamento Operacional

A ANTT poderá exigir que a Concessionária envie relatório para o acompanhamento do tráfego em determinados trechos da Rodovia. Estes relatórios podem incluir informações suficientes para determinar com precisão a velocidade média de tráfego, nível de serviço, contagem volumétrica entre outros.

ANTT
PROC. Nº 50500.017599/2014-60
FL. 254

Área funcional	Relatório	Frequência
Pavimento	Relatório de monitoração para avaliar as condições funcionais e estruturais do pavimento (IRI, TR, resistência à derrapagem, macrotextura)	Anualmente
	Relatório de monitoração para avaliar a deflexão característica	Anualmente do 1º ao 5º e do 26º ao 30º ano-concessão e quinquenalmente do quinto ao 25º ano-concessão
	Relatório de monitoração para avaliar as condições do pavimento rígido (levantamento de defeitos e cálculo do ICP)	Anualmente
Elementos de proteção e segurança	Relatório de monitoração da sinalização horizontal	Semestralmente
	Relatório de monitoração da sinalização vertical e aérea	A cada 2 anos
	Relatório de monitoração dos demais elementos de proteção e segurança	Anualmente
Obras de arte especiais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de drenagem e obras de arte correntes	Relatório de monitoração	Semestralmente
Terraplenos e estruturas de contenção	Relatório de monitoração	Anualmente
Canteiro central e faixa de domínio	Relatório de monitoração	Anualmente
Edificações e instalações operacionais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas elétricos e de iluminação	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de Gerenciamento Operacional	Relatório de Monitoramento de Tráfego	Periodicidade definida pela ANTT
Redução de acidentes	Relatório de monitoração	Anual

ANTT
FL 255
PROTOCOLO GERAL

4.3 RELATÓRIO TÉCNICO, OPERACIONAL, FÍSICO E FINANCEIRO

Conforme previsto nos normativos da ANTT, a Concessionária deverá apresentar mensalmente o Relatório Técnico-Operacional Físico (RETOF) à ANTT.
A Concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas em normativos da ANTT quanto às datas, metodologias e conteúdo destes relatórios.

4.4 PLANEJAMENTO ANUAL DE OBRAS E SERVIÇOS, PROGRAMAÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS e EXECUÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS

Após o termino do 6º (sexto) mês do prazo da Concessão e conforme a Resolução nº 1.187 da ANTT e futuras atualizações, a Concessionária deverá enviar anualmente um Planejamento Anual de Obras e Serviços e, mensalmente, a Programação Mensal de Obras e Serviços. As datas, conteúdos e metodologia destes documentos deverão obedecer as obrigações previstas em normativos da ANTT.

A Concessionária deverá apresentar até o 5º (quinto) dia de cada mês, a Execução Mensal de Obras e Serviços identificando todas as intervenções de fato realizadas na Rodovia no mês anterior. Esse relatório deverá contrastar as atividades programadas com as atividades executadas e apresentar todas as informações necessárias para a realização do cálculo do Indicador de Disponibilidade de Pista, conforme anexo do contrato. A Concessionária deverá indicar a natureza de todas as intervenções, o numero de faixas de rolamento indiponibilizadas durante em cada intervenção, o tempo de duração de cada intervenção, o horário em que as faixas de rolamento estarão indisponibilizadas e as datas de cada intervenção. Ao final de cada relatório, a Concessionária deverá realizar o cálculo de Disponibilidade de Pista, conforme especificado neste Contrato.

No último relatório de Execução Mensal de Obras e Serviços anterior à Revisão Ordinária, a Concessionária deverá apresentar o cálculo anual do Indicador de Disponibilidade de Pista, conforme descrito neste contrato.

4.5 PLANEJAMENTO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS DA RODOVIA

Em até 4 (quatro) meses do inicio do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar o Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia especificadas até o 60º (sexagésimo) mês do prazo da Concessão. Este planejamento deverá compreender todas as obras descritas na seção Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

Todas intervenções na rodovia deverão também estar previstas no Planejamento Anual de Obras e Serviços e na Programação Mensal de Obras e Serviços e as informações apresentadas nestes documentos deverão ser consistentes entre si.

O Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia deverá identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão. Os prazos intermediários serão vinculantes e poderão ensejar penalidades ou Desconto de Reequilíbrio conforme previsto no Contrato.

4.6 PLANEJAMENTO DA IMPLANTAÇÃO E GESTÃO DE FIBRAS ÓPTICAS

Em até 12 (doze) meses do inicio do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar os seguintes documentos:

(i) Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER;

(ii) Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas.

O Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER deverá demonstrar o satisfatório cumprimento dos Parâmetros Técnicos e dos Parâmetros de Desempenho especificados no item

ANTT
PROTOCOLO GERAL Fl. 276

3.4.6.2 do PER. Os dados devem ser apresentados em forma de relatório, de forma clara e concisa e entregues impressos e em mídia eletrônica, logo após o término dos testes realizados.

O Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas deverá conter as medidas e ações voltadas ao pleno reestabelecimento operacional das fibras ópticas em caso de interrupções, garantindo a pronta recuperação da integridade física das rotas. Além do Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER e do Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas, havendo a ocorrência de 3 (três) falhas originadas pela mesma causa, num intervalo de 60 (sessenta) dias, a Concessionária enviará à ANTT um Plano de melhoramento, no prazo máximo 30 (trinta) dias contados a partir da terceira falha. O Plano de melhoramento deverá identificar as ações e medidas voltadas a prevenir a reincidência das falhas, bem como o prazo para sua implantação.

4.7 OUTROS RELATÓRIOS

Adicionalmente, a Concessionária deverá enviar os relatórios especificados abaixo com a frequência indicada na tabela.

Relatório	Frequência	Início
Relatório a ser apresentado em caso de remoção de material proveniente de deslizamento em corte e limpeza da plataforma	Mensal	A partir do início do prazo da Concessão
Relatório de todos os registros de reclamações e sugestões dos usuários, por todos os meios, e suas respectivas respostas, juntamente com os boletins mensais e folhetos distribuídos aos usuários no período	Trimestral	A partir do início do prazo da Concessão
Relatórios gerenciais estatísticos sobre o volume de tráfego Relatório de funcionamento de todos os equipamentos instalados	Mensal	A partir do 3º ano do prazo da Concessão
Relatório de Sistema de Controle de Velocidade com: notificações de infração e notificações de penalidade re Imagens e dados de todos os veículos infratores Demais informações exigidas no item 3.4.3.7	Semanal	A partir do 2º ano do prazo da Concessão
Relatório com o resultado da aferição de todas as balanças fixas previstas no Sistema de Pesagem pelo INMETRO	Anual	A partir do 2º ano do prazo da Concessão

4.8 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG)

O gerenciamento dos dados que darão sustentação à monitoração do Sistema Rodoviário deverá contar com um Sistema de Informações Geográficas (SIG), utilizando tecnologia de geoprocessamento, que fará a integração entre os sistemas de monitoração das estruturas físicas e dos processos gerenciais.

ANTT

O SIG deverá ser implantado e estar em funcionamento até o final do 6° (sexto) mês do prazo da Concessão. Como primeira etapa para a implantação do SIG, deverá ser realizado um recobrimento aerofotogramétrico de todo o Sistema Rodoviário.

Os dados serão incorporados ao SIG mediante restituição digital, obtendo-se a base de dados primária do Sistema Rodoviário, incluindo-se os arquivos gráficos (contendo as informações espaciais cadastradas) e os arquivos tabulares (contendo os atributos de cada elemento cadastrado).

Em caso de elementos não cadastrados, deverá ser utilizado equipamento do Sistema de Posicionamento Global (GPS), de modo a prover os dados de localização com aproximação suficiente para sua perfeita definição.

ANTT
PROCESSO Nº 50500.027355/2013-11
FL 258

5 GESTÃO AMBIENTAL

A Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT, a base legal adotada pelo IBAMA e pelos órgãos ambientais estaduais e municipais, leis federais, estaduais e municipais de Meio Ambiente, portarias, resoluções do CONAMA e resoluções da ANTT.

Sem prejuízo de outros dispositivos legais e regulamentares, devem ser seguidos os seguintes dispositivos, tal como alterados:

- Lei nº 6.938/1981: dispõe sobre a política nacional do Meio Ambiente;
- Decreto nº 99.274/1990: regulamenta a Lei nº 6.938/1981;
- Decreto nº 96.044/1988: aprova o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos e dá outras providências;
- Resolução CONAMA nº 237/1997: regulamenta os aspectos de licenciamento ambiental estabelecidos na política nacional do Meio Ambiente;
- Resolução ANTT nº 420/2004: aprova as instruções complementares ao regulamento do transporte terrestre de produtos perigosos;
- Resolução ANTT nº 1.187/2005: dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT;
- ABNT NBR 14.095/2003: área de estacionamento para veículos rodoviários de transporte de produtos perigosos;
- DNIT/2005: instruções de proteção ambiental das faixas de domínio e lindeiras das rodovias federais;
- DNIT/2005: manual para atividades rodoviárias ambientais;
- DNIT/2005: manual rodoviário de conservação, monitoramento e controle ambientais.

A Concessionária deverá encaminhar à ANTT cópia de todas as licenças ambientais e autorizações exigidas ou informar quando as mesmas não forem necessárias.

Os custos e os encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental regular, da imposição de penalidades por descumprimento de exigências contidas na legislação ambiental e das cláusulas estabelecidas em termos de ajustamento de conduta, serão assumidos integralmente pela Concessionária.

A Concessionária deverá enviar à ANTT, semestralmente, relatório de acompanhamento ambiental, com todas as informações relativas aos aspectos ambientais dos serviços e obras previstos e executados no Sistema Rodoviário no período, inclusive com relação aos respectivos licenciamentos ambientais. O relatório de acompanhamento ambiental deverá ser elaborado pela Concessionária de acordo com modelo da ANTT e deverá abranger os meios físico, biótico e sócio-econômico, para os serviços relevantes executados no Sistema Rodoviário, especialmente os referentes às obras e serviços de recuperação, manutenção e de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço.

A Concessionária deverá implantar, até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, um Sistema de Gestão Ambiental, com base na norma NBR ISO 14.001, da ABNT, equivalente à norma ISO 14.001 da ISO, e suas atualizações, o que será comprovado mediante apresentação de certificado de entidade credenciada, que deve ser renovado anualmente.

O Sistema de Gestão Ambiental deverá conter um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados sob a orientação dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados à ANTT para aceitação.

ANTT
FL 224

6 GESTÃO SOCIAL

A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer um Plano de Gestão Social para conduzir os processos de deslocamento de atividade econômica, reassentamento involuntário de população e indenizações resultantes da implementação do Contrato com base nas melhores práticas de mercado, garantindo que as condições de vida das Pessoas Afetadas pelo Projeto (PAPs) não fiquem piores do que eram quando do início do projeto. Este Plano deverá ser entregue até o final do 24º (vigésimo quarto) mês do prazo da Concessão à ANTT.

A Concessionária deverá executar um levantamento detalhado das ocupações da faixa de domínio, incluindo pelo menos as seguintes atividades:

- Identificação e cadastramento da população e das atividades econômicas que serão diretamente afetadas pelo Projeto (PAPs);
- Levantamento do perfil socioeconômico global das PAPs;
- Quantificar as necessidades de deslocamentos;
- Definir as elegibilidades de PAPs com relação a cada medida indenizatória, compensatória e/ou assistencial prevista;
- Estabelecer os valores indenizatórios mediante aplicação das normas de avaliação pertinentes;
- Estabelecer o cronograma detalhado de implantação;

Sem prejuízo de outros dispositivos legais, devem ser seguidos os seguintes dispositivos:

- Lei Federal Nº 3.365/41 e Complementações;
- As normas de avaliação de bens listadas a seguir:

  - NBR 14.653-1/01 – Avaliação de Bens – Parte 1: Procedimentos;
  - NBR 14.653-2/04 – Avaliação de Bens – Parte 2: Imóveis urbanos;
  - NBR 14.653-3/04 – Avaliação de Bens – Parte 3: Imóveis rurais;
  - NBR 14.653-4/04 – Avaliação de Bens – Parte 4: Empreendimentos;
  - NBR 14.653-5/06 – Avaliação de Bens – Parte 5: Máquinas, equipamentos, instalações e bens industriais em geral;
  - NBR 14.653-6/08 – Avaliação de Bens – Parte 6: Recursos naturais e ambientais.

Os trechos de travessias urbanas deverão ser objeto de um Programa de Requalificação Urbanística de Travessias Urbanas a ser desenvolvido pela Concessionária em parceria com o Poder Público Municipal, envolvendo a adequação do trecho urbano afetado, seu asfaltamento, pintura, sinalização e paisagismo.

ANTT
PROTOCOLO GERAL Fl. 260

7 APÊNDICES

Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário
Apêndice B – Subtrechos do Sistema Rodoviário
Apêndice C – Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais
Apêndice D – Subtrechos com obras de duplicação em andamento pelo DNIT
Apêndice E – Localização das praças de pedágio

ANTT
FL 261
PROCESSO GERAL

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código PNV[1]	Local de início e fim	Início	Fim	S. F.
040BDF0010	ENTR BR-050(A)/251/DF-001/003 (BRASILIA) - P/ SANTA MARIA	000,0	002,2	DUP
040BDF0012	P/ SANTA MARIA - ENTR VICINAL - 371	002,2	005,0	DUP
040BDF0015	ENTR VICINAL – 371 - ENTR DF-495	005,0	005,6	DUP
040BDF0017	ENTR DF-495 - ENTR DF-290	005,6	008,2	DUP
040BDF0020	ENTR DF-290 - ENTR BR-050(B) (DIV DF/GO)	008,2	008,4	DUP
040BGO0030	ENTR BR-050(A) (DIV DF/GO) - ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA)	000,0	024,1	DUP
040BGO0050	ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA) - ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA)	024,1	095,7	PAV
040BGO0070	ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA) - DIV GO/MG	095,7	157,3	PAV
040BMG0090	DIV GO/MG - ENTR MG-188(A) (PARACATU)	000,0	040,6	PAV
040BMG0093	ENTR MG-188(A) (PARACATU) - ENTR MG-188(B) (P/ SÃO SEBASTIÃO)	040,6	044,1	PAV
040BMG0097	ENTR MG-188(B) (P/ SÃO SEBASTIÃO) - ACESSO ENTRE RIBEIROS	044,1	050,6	PAV
040BMG0100	ACESSO ENTRE RIBEIROS - ACESSO MORRO AGUDO	050,6	068,5	PAV
040BMG0110	ACESSO MORRO AGUDO - ACESSO VAZANTE	068,5	087,8	PAV
040BMG0120	ACESSO VAZANTE - ENTR MG-410 (P/ PONTO DIAMANTE)	087,8	118,9	PAV
040BMG0130	ENTR MG-410 (P/ PONTO DIAMANTE) - ENTR MG-181 (JOÃO PINHEIRO)	118,9	145,2	PAV
040BMG0150	ENTR MG-181 (JOÃO PINHEIRO) - ENTR BR-365	145,2	224,9	PAV
040BMG0170	ENTR BR-365 - ENTR MG-220 (TRÊS MARIAS)	224,9	286,0	PAV
040BMG0190	ENTR MG-220 (TRÊS MARIAS) - ACESSO MORADA NOVA DE MINAS	286,0	311,2	PAV
040BMG0195	ACESSO MORADA NOVA DE MINAS - ACESSO SÃO JOSÉ DO BURITI	311,2	340,0	PAV
040BMG0200	ACESSO SÃO JOSÉ DO BURITI - ENTR BR-259 (FELIXLÂNDIA)	340,0	361,0	PAV
040BMG0210	ENTR BR-259 (FELIXLÂNDIA) - P/ CANABRAVA	361,0	384,8	PAV
040BMG0217	P/ CANABRAVA - ENTR MG-420 (P/ ANGUERETA)	384,8	413,8	PAV
040BMG0230	ENTR MG-420 (P/ ANGUERETA) - ENTR BR-135(A)	413,8	424,0	PAV

ANTT
PROTOCOLO GERAL Fl 262

Código PNV[1]	Local de início e fim	Início	Fim	S. F.
040BMG0250	ENTR BR-135(A) - INÍCIO PISTA DUPLA	424,0	442,9	PAV
040BMG0262[2]	INÍCIO PISTA DUPLA - ACESSO SUL PARAOPEBA	442,9	445,6	DUP
040BMG0266[2]	ACESSO SUL PARAOPEBA - ENTR MG-231 (PARAOPEBA)	445,6	447,6	PAV
040BMG0270	ENTR MG-231 (PARAOPEBA) - ENTR MG-424 (P/ SETE LAGOAS)	447,6	471,1	PAV
040BMG0290	ENTR MG-424 (P/ SETE LAGOAS) - ENTR MG-238 (P/ SETE LAGOAS)	471,1	473,1	DUP
040BMG0330	ENTR MG-238 (P/ SETE LAGOAS) - ENTR MG-432 (P/ ESMERALDAS)	473,1	508,9	DUP
040BMG0350	ENTR MG-432 (P/ESMERALDAS) - INÍCIO PISTA DUPLA	508,9	525,0	DUP
040BMG0360	INÍCIO PISTA DUPLA - ENTR BR-135(B)/262(A)/381(A) (ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE)	525,0	532,9	DUP
040BMG0370	ENTR BR-135(B)/262(A)/381(A) (ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE) - ENTR BR-262(B)/381(B)	532,9	535,5	DUP
040BMG0390	ENTR BR-262(B)/381(B) - ENTR BR-356(A) (P/ BELO HORIZONTE)	535,5	543,5	DUP
040BMG0400	ENTR BR-356(A) (P/BELO HORIZONTE) - ENTR BR-356(B)	543,5	563,6	DUP
040BMG0410	ENTR BR-356(B) - ENTR MG-442 (P/ BELOVALE)	563,6	597,2	PAV
040BMG0430	ENTR MG-442 (P/ BELOVALE) - ACESSO CONGONHAS	597,2	611,9	PAV
040BMG0450	ACESSO CONGONHAS - ACESSO OURO BRANCO	611,9	615,5	PAV
040BMG0457	ACESSO OURO BRANCO - ENTR BR-383(A)	615,5	617,2	PAV
040BMG0470	ENTR BR-383(A) - ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE)	617,2	629,5	PAV
040BMG0490	ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE) – ENTR MG-275 (P/ CARANDAÍ)	629,5	665,4	PAV
040BMG0510	ENTR MG-275 (P/ CARANDAÍ) - ENTR BR-265 (P/ BARBACENA)	665,4	700,5	PAV
040BMG0530	ENTR BR-265 (P/ BARBACENA) - ENTR MG-448	700,5	715,8	PAV
040BMG0550	ENTR MG-448 - ENTR MG-452	715,8	734,4	PAV
040BMG0565	ENTR MG-452 - ENTR BR-499 (SANTOS DUMONT)	734,4	745,5	PAV
040BMG0570	ENTR BR-499 (SANTOS DUMONT) - ENTR ANT UNIÃO E INDÚSTRIA (B. TRIUNFO)	745,5	773,5	PAV

ANTT
FL 263
PROTOCOLO GERAL

Legenda (Superfície Federal ou S. F.):

DUP – Rodovia pavimentada, duplicada

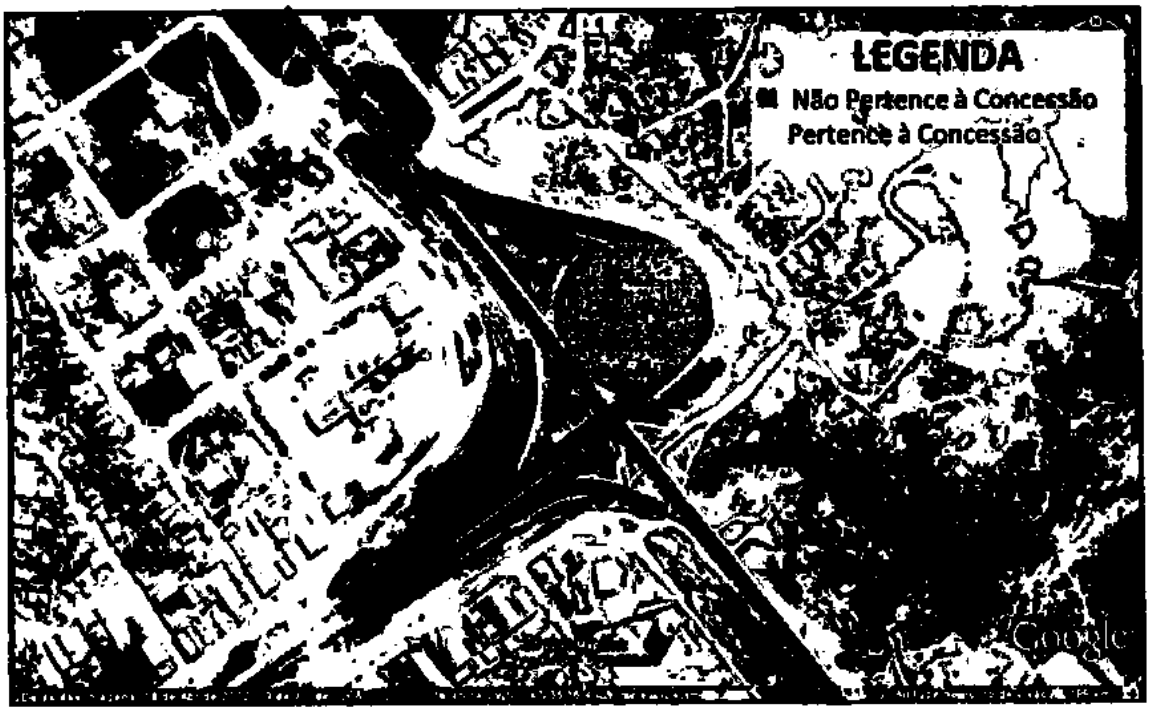
PAV – Rodovia pavimentada, pista simples

Observações:

(1) Os dados acima apresentados baseiam-se em informações oriundas do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006.

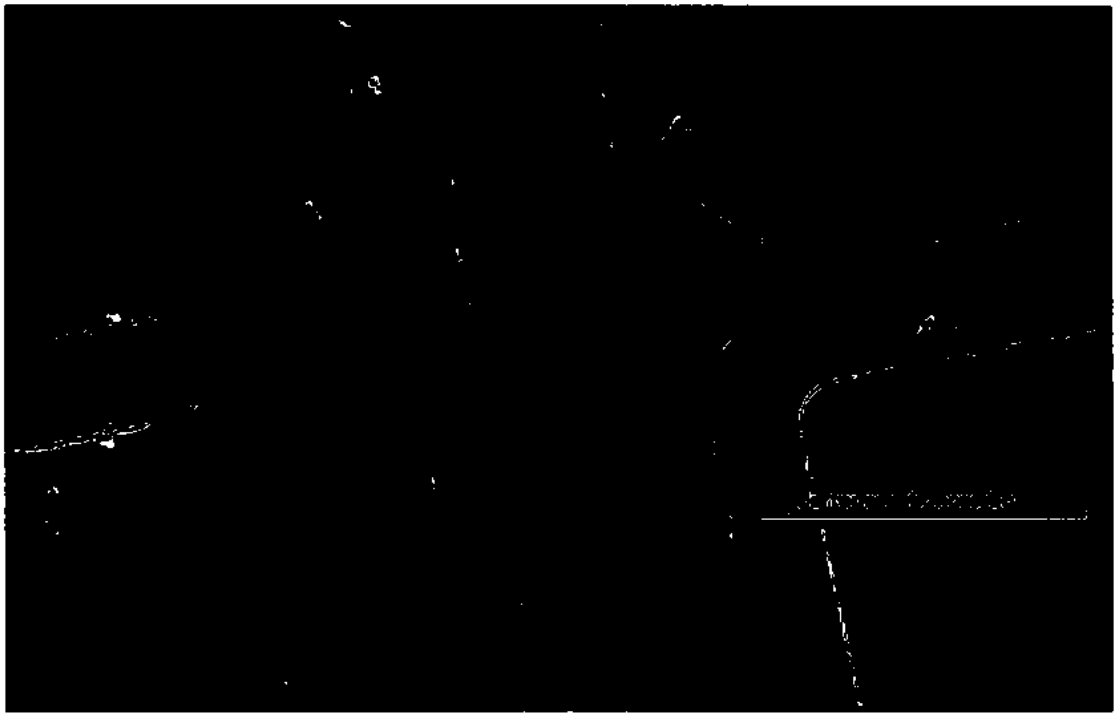
(2) Em relação ao trecho de Paraopeba, destaca-se que o segmento SNV 2012 040BMG0250 está incluído na Concessão, enquanto que o código SNV 2012 040BMG9100 não está incluído na Concessão.

Croqui 1 - Interseção com a BR-050/GO



ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 264

Croqui 2 - Interseção com a BR-251/DF-001



ANTT
FL 269
PROTOCOLO GERAL

APÊNDICE B – SUBTRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Subtrecho		km inicial	km final	Extensão (km)	De	Para	Pista[3]	km
1	a	000,0	008,4	08,4	Brasília	Divisa DF/GO	Dupla	032,5
	b	000,0	024,1	24,1	Divisa DF/GO	Luziânia		
2		024,1	095,7	71,6	Luziânia	Cristalina		
3	a	095,7	157,3	61,6	Cristalina	Divisa GO/MG		
	b	000,0	040,0	40,0	Divisa GO/MG	Paracatu		
4		040,0	145,2	105,2	Paracatu	João Pinheiro		
5		145,2	224,9	79,7	João Pinheiro	BR-365	Simples	557,2
6		224,9	286,0	61,1	BR-365	Três Marias		
7		286,0	361,0	75,0	Três Marias	Felixlândia		
8	a	361,0	413,8	52,8	Felixlândia	MG-420		
	b	413,8	424,0	10,2	MG-420	BR-135		
9		424,0	442,9	18,9	BR-135	Paraopeba	Dupla	018,9
10	a	442,9	445,6	02,7	Paraopeba	km 445,6	Dupla	002,7
	b	445,6	473,1	27,5	km 445,6	Sete Lagoas	Dupla	027,5
11		473,1	508,9	35,8	Sete Lagoas	MG-432		
12		508,9	532,9	24,0	MG-432	Anel Viário BH	Dupla	090,5
13		532,9	543,5	10,6	Anel Viário BH	Anel Viário BH		
14		543,5	563,6	20,1	Anel Viário BH	BR-356		
15	a	563,6	597,6	34,0	BR356	MG-442		
	b	597,6	629,5	31,9	MG-442	Cons. Lafaiete		
16		629,5	700,5	71,0	Cons. Lafaiete	Barbacena	4F[1]	207,5
17		700,5	745,5	45,0	Barbacena	Santos Dumont		
18		745,5	771,1	25,6	Santos Dumont	Juiz de Fora		

Observação:

(1) O trecho da Rodovia BR-040 compreendido entre o km 563,6/MG e o km 771,1/MG, predominantemente com 4 faixas de tráfego (multifaixas), sem separação central, apresenta 50,2 km em pista duplicada em segmentos múltiplos isolados.

(2) A tabela acima indica os 18 subtrechos utilizados como referência para localização das intervenções necessárias no sistema rodoviário. As referências quilométricas indicadas na 3ª e 4º colunas indicam os km inicial e final reais de cada subtrecho, medida com hodômetro de precisão, que pode não ser equivalente à diferença quilométrica entre os códigos PNV inicial e final, apresentados no Apêndice A.

A classificação contida na tabela deste apêndice, entre pista simples, pista dupla e 4 faixas por sentido baseia-se em levantamento em loco realizado em 2012, e pode divergir em relação ao apresentado no Apêndice A, correspondente ao PNV 2006.

ANTT
GERAL FL 266
PROTOCOLO

APÊNDICE C - QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

SAUs	
Bases Operacionais	21

Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	21
Ambulâncias do tipo D	7
Guinchos Pesados	8
Guinchos Leves	23
Inspeção de Trânsito (caminhonete 4 x2)	21
Caminhões – Pipa	6
Caminhões Apreensão de Animais	6

Postos de Pesagem	
Fixos	6
Móveis	0

Edificações Administrativas e de apoio Operacional	
Centro de Operações da Concessionária (COC+CCO)	1
Base ANTT	0
Bases da PRF	12

Veículos	
ANTT	4

Equipamentos Operacionais	
ITS	
Call Box	0
PMV Fixo	10
PMV Móvel	8
CFTV Cameras*	1094
Estações Meteorologicas	5
Sensoreamento de Trafego	10

Detecção de Altura	6
CCO(monitores, software e mobiliário)	1
Radar Fixo	20
Radar Móvel	12
SISTEMA DE RADIOCOMUNICAÇÃO	
Estação Repetidora	32
Estação Fixa	43
Estação Fixa (PRF)	12
Estação Móvel	120
Estação Fixa (ANTT)	13
Estação Móvel (ANTT)	0
Portátil	4
Central de Radiocomunicação (CCO)	57

*câmeras a cada 2 km, 4 por passarela, 1 por posto da PRF e 1 por posto de pesagem

Note: as equipes operacionais deverão ter equipamentos necessários para desobstrução e limpeza de pista tais como: mini pá carregadora, *bobcat*, etc.)

APÊNDICE D – SUBTRECHOS COM OBRAS DE DUPLICAÇÃO A SEREM EXECUTADAS PELO DNIT

Não há subtrechos com obras a serem executadas pelo DNIT.

ANTT
FL. 269
PROTOCOLO

APÊNDICE E – LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

Nº	Denominação	km
1	Cristalina	095,0GO
2	Paracatu	016,0MG
3	Lagoa Grande	094,0MG
4	João Pinheiro	172,0MG
5	Cangeiras	250,0MG
6	Felixlândia	328,0MG
7	Curvelo	408,0MG
8	Sete Lagoas	484,0MG
9	Itabirito	575,1,0MG
10	Conselheiro Lafaiete	640,0MG
11	Juiz de Fora	718,0MG

ANTT
FL 270
PROTOCOLO GERAL

doc. 04

bancofator
SEGURADORA

Prezado Segurado AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Anexo à presente encontra-se a Apólice Digital da FATOR SEGURADORA S/A. Este documento foi emitido conforme os mais rígidos critérios e padrões de segurança em autenticação e certificação digital, em atendimento à legislação em vigor.

Além da comprovada segurança, a Apólice Digital possui validade jurídica e traz diversos outros benefícios, tais como agilidade no processo e maior economia, bem como evita problemas com falsificações e extravios de documentos. Ainda, a emissão da Apólice Digital insere o Seguro Garantia em um cenário mundial de alta tecnologia e de Responsabilidade Social.

FATOR SEGURADORA S/A

TÍTULO: APÓLICE SEGURO GARANTIA Nº 06122201400010775000183 5 - ENDOSSO 000000
Documento eletrônico digitalmente assinado por:

ICP Brasil ✓ válido ✓ não expirado ✓ não revogado
Assinado digitalmente por: Andrea Alves Schitz

ICP Brasil ✓ válido ✓ não expirado ✓ não revogado
Assinado digitalmente por: Luis Eduardo Alves de Assis

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que instituiu a infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileiras - ICP - Brasil por: Signatários(as):

Luis Eduardo Alves de Assis Nº de Série do Certificado: 2E51FBBE933A7D72 Data e Hora Atual 25/02/2014 11:54:11 (DS)
ANDREA ALVES SCHITZ Nº de Série do Certificado: 3CE314CAF7D1E5EC Data e Hora Atual 25/02/2014 11:54:11 (DS)
Nº de Série do Certificado: Data e Hora Atual

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe oferece o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei:

MEDIDA PROVISÓRIA No 2.200-2, DE 24 DE AGOSTO DE 2001.

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/MPV/Antigas_2001/2200-2.htm

Nº Apólice: 06122201400010775000183 5 - ENDOSSO 000000
Controle Interno: 945708
Data da publicação: 25/02/2014 11:54:11 (DS)
Publicado por: Seguradora FATOR SEGURADORA S/A

Este documento também está disponível para consulta de autenticidade e obtenção do arquivo eletrônico no site: http://fatordigital.fatorseguradora.com.br

Após sete dias úteis da emissão deste documento, poderá ser verificado se a apólice ou endosso foi corretamente registrado no site da SUSEP - www.susep.gov.br.

ANTT

FL 272

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

SEGURO GARANTIA

EXECUTANTE CONCESSIONÁRIO

A FATOR SEGURADORA S/A, garante pelo presente instrumento ao Segurado:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
INSCRITO NO CNPJ/MF: 04.898.488/0001-77
COM SEDE NA:
SETOR DE CLUBES ESPORTIVOS SUL, TRECHO 3, LOTE 10, POLO 8 DO PROJETO ORLA -
CEP: 70200-003 - BRASILIA - DF

o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo Tomador:

CONCESSIONARIA BR-040 S.A
INSCRITO NO CNPJ/MF: 19.726.048/0001-00
COM SEDE NA:
AL OSCAR NIEMEYER, 222 SALA: 601 602 603 604 605 606 607 608 E 609 - VALE DO SERENO
CEP: 34000000 - NOVA LIMA - MG

até o valor de:

R$ 425.000.000,00 - QUATROCENTOS E VINTE E CINCO MILHÕES DE REAIS

Fica ainda declarado que esta APÓLICE é prestada para o seguinte objeto:

Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente, nos termos do Contrato, a ser assinado, de Concessão do Sistema Rodoviário (área da concessão, composta pelos trechos da rodovia BR-040, relativos ao Edital de Concessão nº 006/2013), devendo o Segurado ser indenizado, até o valor observado no frontispício da apólice, quando ocorrer o descumprimento contratual, incluindo, entre outros, os eventos de descumprimento contratual indicados na cláusula 12 do Contrato a ser assinado.

Vigência: das 24:00 hs de 20/03/2014 às 24:00 hs de 20/03/2015.

As condições anexas constituem parte integrante e inseparável DESTA APÓLICE para todos os fins de direito.

Este documento também está disponível para consulta de autenticidade e obtenção do arquivo eletrônico no site: https://fatordigital.fatorseguradora.com.br

Após seis dias úteis da emissão deste documento, poderá ser verificado se a apólice ou endosso foi corretamente registrado no site da SUSEP - www.susep.gov.br

SÃO PAULO, 25 DE FEVEREIRO DE 2014.

CORRETOR: COLEMONT RJ CONS. GER. RISCOS E CORRETAGEM DE SEGUROS LTDA / 05072640010782

ICP Brasil ✓ visto ✓ reconhecido ✓ autenticado
Assinado digitalmente por: Andrea Alves Schitz

ICP Brasil ✓ visto ✓ reconhecido ✓ autenticado
Assinado digitalmente por: Luis Eduardo Alves de Assis

Documento eletrônico assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2/2001, que institui a Infra-estrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP - Brasil por Signatários(as):

Luis Eduardo Alves de Assis Nº de Série do Certificado: 2E51FBBE913A7D72 Data e Hora Atual 25/02/2014 11:54:11 (DS)
ANDREA ALVES SCHITZ Nº de Série do Certificado: 3CE314CAF7D1E5EC Data e Hora Atual 25/02/2014 11:52:11 (DS)
Nº de Série do Certificado: Data e Hora Atual

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso de atribuição que lhe oferece o art. 62 da Constituição, adota a seguinte Medida Provisória, com força de lei: Art 1º - Fica instituída a Infra-Estrutura de Chaves Públicas Brasileiras - ICP Brasil, para garantir a autenticidade, a integridade e a validade jurídica de documentos em forma eletrônica, das aplicações de suporte e das aplicações habilitadas que utilizem certificados digitais, bem como a realização de transações eletrônicas seguras.

Apólice Nº 06122201400010775000183S
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

ANEXO

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

Esta apólice encontra-se emitida em cosseguro na proporção a seguir elencada, respondendo cada seguradora não solidariamente por sua participação, mas apenas por sua quota-parte.

Líder: Fator Seguradora S/A - Participação 25,88% - CNPJ: 33.061.862/0001-83.
Co-seguradora: Austral Seguradora S/A - Participação 29,41% - CNPJ: 11.521.976/0001-26.
Co-seguradora: FairFax Brazil Seguros Corporativos S.A - Participação 44,71% - CNPJ: 10.793.428/0001-92

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES GERAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

As Condições Gerais desta Garantia regem-se pelos termos constantes da Circular SUSEP n.º 232 de 03 de Junho de 2003 e demais normas regulatórias aplicáveis, conforme abaixo aduzido.

1. OBJETO
Este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo tomador no contrato principal, firmado com o segurado, conforme os termos da apólice.

2. DEFINIÇÕES
I. Seguro-Garantia: seguro que garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas pelo tomador no Contrato principal, conforme os termos da apólice.
II. Contrato Principal: o documento contratual, seus aditivos e anexos, que especificam as obrigações e direitos do segurado e do tomador.
III. Proposta: instrumento formal de pedido de emissão de apólice de seguro, firmado nos termos da legislação em vigor.
IV. Apólice: documento, assinado pelo segurador, que representa formalmente o seguro-garantia.
V. Endosso: instrumento formal, assinado pelo segurador, que introduz modificações na apólice de seguro-garantia, mediante solicitação e anuência expressa das partes.
VI. Condições Gerais: as cláusulas, da apólice, de aplicação geral a qualquer modalidade de seguro-garantia.
VII. Condições Especiais: as cláusulas da apólice que especificam as diferentes modalidades de cobertura do Contrato de seguro e alteram as disposições estabelecidas nas condições gerais.
VIII. Condições Particulares: as que particularizam a apólice, discriminando o segurado, o tomador, o objeto do seguro, o valor garantido e demais características aplicáveis a um determinado Contrato de seguro.
IX. Segurado: credor das obrigações assumidas pelo tomador no Contrato principal.
X. Tomador: devedor das obrigações por ele assumidas no Contrato principal.
XI. Seguradora: a sociedade de seguros garantidora, nos termos da apólice, do comprimento das obrigações assumidas pelo tomador no Contrato principal.
XII. Prêmio: importância devida, à seguradora, pelo tomador, para obter a cobertura do seguro.
XIII. Sinistro: o inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.
XIV. Indenização: o pagamento dos prejuízos diretos resultantes do inadimplemento das obrigações cobertas pelo seguro.

3. VALOR DA GARANTIA
3.1.O valor da garantia desta Apólice deve ser entendido como o valor máximo nominal por ela garantido.
3.2.Quando efetuadas alterações de valores previamente estabelecidos no contrato principal, o valor da garantia deverá acompanhar tais modificações.
3.3.Para alterações posteriores efetuadas no contrato principal, em virtude das quais se faça necessária à modificação do valor contratual, o valor da garantia poderá também ser alterado, mediante solicitação à seguradora de emissão de endosso de cobrança ou restituição de prêmio relativo ao acréscimo ou decréscimo do valor da garantia e ao prazo a decorrer.
3.4.A atualização de valores referentes a esta apólice e a sua respectiva periodicidade observarão o disposto no contrato principal, conforme disposto na regulamentação aplicável.
3.5. A atualização monetária relativa a esta apólice não se processa de forma automática. Caberá ao Tomador solicitar, por escrito, à Seguradora, a emissão do respectivo endosso.

4. PRÊMIO DO SEGURO
4.1.O tomador é o responsável pelo pagamento do prêmio à seguradora.
4.2.Fica entendido e acordado que o seguro continuará em vigor mesmo quando o tomador não houver pagado o prêmio nas datas convencionadas.
4.3. A alteração do limite de garantia originalmente previsto acarretará o recálculo do prêmio de acordo com os seguintes critérios:

Fórmula: $\frac{IS \times n \times T}{365}$

Onde:

IS - É o valor acrescido ou reduzido da Importância Segurada da apólice (Importância Segurada Atualizada - Importância Segurada Anterior).

n - Dias corridos da data de emissão da apólice/endosso até o final da vigência.

T - Taxa pactuada %(a.a)

4.4. Na hipótese de restituição de prêmio ao Tomador, a Seguradora deverá no prazo de até 30 (trinta) dias corridos, contados da emissão do respectivo endosso que gerou a restituição, proceder a tal restituição, desde que devidamente entregues os documentos necessários que justifiquem a devolução de prêmio.

4.5. O não pagamento do valor apurado como devido, injustificadamente, acarretará:

ANTT

Apólice Nº 06122201400010775000183S
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES GERAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

(i) a atualização monetária dos valores devidos pelo IPCA/IBGE - Índice de Preços ao Consumidor Amplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - ou índice que vier a oficialmente substituí-lo dentre aqueles previstos no artigo 1º do Anexo I da Circular SUSEP 255/2004, a ser calculado com base em sua variação a partir da data em que os valores devidos a título de devolução se tornarem exigíveis;

(ii) incidência de juros monetários de 0,5% a.m. (meio por cento ao mês), calculados "pro rata temporis" e contados a partir do primeiro dia posterior ao término do prazo fixado nesse item.

4.6. Os valores eventualmente devidos a título de devolução de prêmio ao Tomador, por hipóteses não expressamente mencionadas acima, sujeitar-se-ão aos mesmos índices, juros e critérios citados nas cláusulas 4.4 e 4.5. acima.

4.7. A atualização tratada nesta cláusula quarta será efetuada com base na variação apurada entre o último índice publicado antes da data de exigibilidade da obrigação pecuniária e aquele publicado imediatamente anterior à data de sua efetiva liquidação.

4.8. O pagamento de valores referentes à atualização monetária e juros moratórios acima previstos será efetuado em uma única parcela juntamente com as demais importâncias devidas, independentemente de notificação ou interpelação judicial.

5. VIGÊNCIA
5.1. A vigência da cobertura do seguro-garantia será igual ao prazo estabelecido no contrato principal, devendo o tomador efetuar o pagamento do prêmio por todo este prazo.

6. EXPECTATIVA E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO
6.1. Comprovada pelo segurado a inadimplência do tomador em relação às obrigações cobertas pela presente apólice, e quando resultar infrutífera a notificação extrajudicial feita ao tomador, o segurado terá o direito de exigir, da seguradora, a indenização devida.

6.2. Ao efetuar a notificação extrajudicial ao tomador, o segurado deverá, concomitantemente, comunicar à seguradora a expectativa do sinistro, por meio de envio de cópia da notificação extrajudicial, bem como documentação indicando claramente os itens não cumpridos do contrato, com a resposta do tomador, se houver.

6.3. O Segurado somente fará jus à indenização competente se o fato gerador do sinistro ocorrer dentro do período de vigência descrito no frontispício da apólice.

7. DOCUMENTOS PARA REGULAÇÃO DE SINISTROS
7.1. Em função das particularidades de cada ocorrência, conforme a modalidade em questão do seguro garantia, a seguradora solicitará os documentos cabíveis para a regulação do sinistro. Para efeitos tão somente exemplificativos, a Seguradora poderá solicitar cópia: do contrato principal, seus aditivos e anexos, da apólice, da notificação extrajudicial enviado ao Tomador e resposta deste, se for o caso, do processo administrativo completo com decisão desfavorável ao Tomador, da planilha detalhada com os prejuízos sofridos, acompanhado dos respectivos comprovantes, dentre eles, laudos técnicos, vistorias, relatórios de acompanhamento da execução contratual, boletins de medição, sem prejuízo de outras informações e/ou documentos pertinentes ao caso concreto.
7.2. Caso sejam necessários documentos e/ou informações complementares para a liquidação do sinistro, mediante dúvida fundada e justificável, o prazo será suspenso, e dar-se-á continuidade a partir do dia útil subsequente àquele em que forem integralmente atendidas as exigências.
7.3. A Seguradora poderá exigir atestados, certidões e/ou cópia de inquéritos ou processos instaurados em virtude do fato que produziu o sinistro, sem prejuízo de proceder ao pagamento da indenização eventualmente pertinente no prazo devido.

8. INDENIZAÇÃO
8.1.Caracterizado o sinistro, a seguradora indenizará o segurado, até o limite da garantia desta apólice, segundo uma das formas abaixo, conforme for acordado entre ambas:

I. Realizando, por meio de terceiros, o objeto do contrato principal, de forma a lhe dar continuidade e o concluir, sob a sua integral responsabilidade; ou;

II. Pagando os prejuízos causados pela inadimplência do tomador.

8.2. O pagamento da indenização, ou o início do cumprimento da obrigação, deverá ocorrer no prazo máximo de trinta dias, contados a partir da data de entrega de todos os documentos relacionados pela seguradora como necessários à caracterização e à regulação do sinistro.

9. SUB-ROGAÇÃO

9.1. Paga a indenização ou iniciado o cumprimento das obrigações inadimplidas pelo tomador, a seguradora sub-rogar-se-á nos direitos do segurado contra o tomador, ou contra terceiros cujos atos ou fatos tenham dado causa ao sinistro.

9.2. Os direitos a que se refere esta disposição não serão, sob pena de ineficácia, extintos ou diminuídos em prejuízo da Seguradora por ato do segurado ou do tomador.

ANTT

Apólice Nº 06122201400010775000183S
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES GERAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

10. ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE E DA PERDA DE DIREITOS

10.1. A seguradora ficará isenta de responsabilidade em relação a esta apólice na ocorrência de uma ou mais das seguintes hipóteses:
I. Casos fortuitos ou de força maior, nos termos do Código Civil Brasileiro.
II. Descumprimento das obrigações do tomador decorrente de atos ou fatos de responsabilidade do segurado.
III. Alteração das obrigações contratuais garantidas por esta apólice, que tenham sido acordadas entre segurado e tomador, sem prévia anuência da seguradora.
IV. Atos ilícitos dolosos ou por culpa grave equiparável ao dolo praticados pelo tomador, segurado ou beneficiário, seus respectivos representantes legais, seus sócios, controladores, dirigentes e administradores legais, seus beneficiários e aos seus representantes legais.
V. Se o segurado ou seu beneficiário não cumprir integralmente quaisquer obrigações previstas no contrato de seguro.

10.2. Sem prejuízo do disposto no item 10.1. acima, fica, ainda, estipulado que o segurado e/ou seu beneficiário perderá o direito a indenização, nos seguintes casos:
I. Se o risco for intencionalmente agravado.
II. Se o segurado, seu beneficiário, representantes legais ou corretor habilitado, fizer declarações inexatas ou omitir fatos ou circunstancias que possam influir na aceitação da proposta e/ou no valor do prêmio.

10.3. Se a inexatidão ou a omissão nas declarações não resultar de má-fé do segurado, a sociedade seguradora poderá:
I - na hipótese de não ocorrência do sinistro:
a) cancelar o seguro, retendo, do prêmio originalmente pactuado, a parcela proporcional ao tempo decorrido; ou
b) permitir a continuidade do seguro, cobrando a diferença de prêmio cabível.
II - na hipótese de ocorrência do sinistro sem indenização integral:

a) cancelar o seguro, após o pagamento da indenização, retendo, do prêmio originalmente pactuado, acrescido da diferença cabível, a parcela calculada proporcionalmente ao tempo decorrido; ou
b) permitir a continuidade do seguro, cobrando a diferença de prêmio cabível ou deduzindo-a do valor a ser indenizado.
III - na hipótese de ocorrência de sinistro com indenização integral, cancelar o seguro, após o pagamento da indenização, deduzindo, do valor a ser indenizado, a diferença de prêmio cabível.

10.4. O segurado está obrigado a comunicar à sociedade seguradora, logo que saiba, qualquer fato suscetível de agravar o risco coberto, sob pena de perder o direito à indenização, se ficar comprovado que silenciou de má-fé.
I - A seguradora, desde que o faça dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento do aviso de agravação do risco, poderá dar-lhe ciência, por escrito, de sua decisão de cancelar o contrato ou, mediante acordo entre as partes, restringir a cobertura contratada.
II - O cancelamento do contrato só será eficaz 30 (trinta) dias após a notificação, devendo ser restituída a diferença do prêmio, calculada proporcionalmente ao período a decorrer.
III - No hipótese de continuidade do contrato, a seguradora poderá cobrar a diferença de prêmio cabível.
IV - Sob pena de perder o direito à indenização, o segurado participará o sinistro à seguradora, tão logo tome conhecimento, e adotará as providências imediatas para minorar suas consequências.

10.5. Excluem-se, expressamente, da responsabilidade da seguradora, todas e quaisquer multas que tenham caráter punitivo, salvo disposição em contrário prevista nas condições especiais.

10.6. Fica desde já estabelecido que não estarão cobertos danos e perdas causados, direta ou indiretamente, por ato terrorista, comprovado com documentação hábil e acompanhado de laudo circunstanciado, que caracterize a natureza do atentado, devidamente reconhecido como ato atentatório a ordem pública pela autoridade competente, ainda que possam dispor em contrário as condições especiais e/ou gerais desta apólice.

11. CONCORRÊNCIA DE GARANTIAS E APÓLICES

11.1. No caso de existirem duas ou mais garantias, cobrindo cada uma delas o objeto deste seguro, a seguradora responderá, proporcionalmente, com as demais participantes.

11.2. É vedada a utilização de mais de um Seguro Garantia na mesma modalidade para cobrir o objeto deste seguro, salvo no caso de apólices complementares.

12. EXTINÇÃO DA GARANTIA

A garantia dada por este seguro extinguir-se-á:

I. quando o objeto do Contrato principal garantido pela apólice for definitivamente realizado mediante termo ou declaração assinada pelo segurado ou devolução da apólice;
II. quando segurado e seguradora assim o acordarem;
III. com o pagamento da indenização;
IV. quando do término da vigência previsto na apólice, salvo se estabelecido em contrário nas condições especiais ou quando prorrogado por meio de endosso, em caso de alteração do prazo do Contrato principal.

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES GERAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

13. CONTROVÉRSIAS

13.1. As controvérsias surgidas na aplicação destas condições poderão ser resolvidas:
I. por arbitragem; ou
II. por medida de caráter judicial.

13.2. No caso de arbitragem, deverá constar, na apólice, a cláusula compromissória, observados os termos do artigo 44 da Circular SUSEP n. 256/04.

14. PRESCRIÇÃO

Os prazos prescricionais são aqueles determinados pela lei.

15. FORO

As questões judiciais entre seguradora e segurado serão processadas no foro do domicílio deste.

16. DISPOSIÇÕES GERAIS FINAIS

16.1. A presente apólice está subdividida em três partes denominadas: Condições Gerais, Condições Especiais e Condições Particulares, as quais em conjunto denominam-se "Condições Contratuais", fazendo parte integrante e inseparável desta apólice para todos os fins.

16.2. Nos termos da regulamentação aplicável, informa-se que:

(i) A aceitação do seguro estará sujeita à análise do risco;
(ii) O registro deste plano na SUSEP não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação a sua comercialização;
(iii) O segurado poderá consultar a situação cadastral de seu corretor de seguros, no site www.susep.gov.br, por meio do número de seu registro na SUSEP, nome completo, CNPJ ou CPF; e
(iv) Após 7 (sete) dias úteis da emissão deste documento poderá ser verificada se a apólice ou endosso foi corretamente registrado no site da SUSEP - www.susep.gov.br.

16.3. Mediante a contratação do seguro, o Tomador e o Segurado aceitam explicitamente as cláusulas limitativas que se encontram no texto destas Condições Gerais, Condições Especiais e/ou Condições Particulares constantes na especificação da apólice.

16.4. O presente seguro é contratado a primeiro risco absoluto.

16.5. Reputa-se como âmbito geográfico das coberturas ora seguradas todo o território nacional, salvo disposição em contrário, que deverá constar das Condições Especiais ou das Condições Particulares desta apólice.

16.6. A contratação, alteração e/ou renovação deste seguro deverá ser efetuada por meio de proposta escrita, que contenha os elementos essenciais ao exame e aceitação do risco. Referida proposta deverá ser assinada pelo proponente/Tomador, seu representante legal ou corretor de seguros comprovadamente habilitado. A Seguradora deverá fornecer ao proponente protocolo que identifique a proposta por ela recepcionada, com a indicação de data e hora de seu recebimento.

16.7. Concomitantemente à apresentação da proposta, faculta-se a esta Seguradora solicitar informações e dados adicionais para exame mais detalhado do risco proposto.

16.8. A aceitação do seguro sujeita-se à prévia e expressa análise do risco pela Seguradora, qual disporá do prazo de 15 (quinze) dias para sua manifestação, contados da data de seu recebimento, seja para novas contratações, renovações ou para alterações contratuais que impliquem modificações dos riscos originalmente aceitos.

16.9. A ausência de manifestação expressa, nos prazos previstos, caracterizará a aceitação tácita da proposta.

16.10. O prazo supracitado ficará suspenso na hipótese da Seguradora solicitar documentos complementares para análise do risco proposto, voltando a correr a partir da data em que se der a entrega da documentação pertinente. A solicitação de tal documentação complementar poderá ocorrer apenas uma vez, caso o proponente seja pessoa física, e mais de uma vez, caso o proponente seja pessoa jurídica, desde que sejam indicados as razões e fundamentos do pedido para avaliação da proposta ou taxação do risco.

16.11. A suspensão de prazo a que se refere o item anterior cessará com o protocolo dos documentos e/ou dos dados necessários à análise do risco.

16.12. Caso a aceitação da proposta dependa da contratação ou alteração de cobertura de resseguro facultativo, o sobredito prazo de 15 (quinze) dias ficará suspenso até que o Ressegurador se manifeste formalmente, o que será comunicado pela Seguradora ao proponente.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FLS

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES GERAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

16.13. A recusa da proposta deverá ser informada, por escrito, ao proponente, especificando os seus motivos.

16.14. Na hipótese de não aceitação da proposta recepcionada com adiantamento do prêmio, a cobertura do seguro prevalecerá por mais 2 (dois) dias úteis, contados da formalização da recusa pelo Segurador, sendo que no prazo de até 10 (dez) dias corridos, a Seguradora devolverá o adiantamento de prêmio recebido, deduzindo a parcela proporcional no período de cobertura eventualmente concedido.

16.15. A emissão da apólice ou do endosso, de acordo com a proposta, será feita em até 15 (quinze) dias, a contar da data de sua aceitação desde que todos os documentos pertinentes solicitados pela Seguradora já estiverem sido entregues.

16.16. A aceitação formal do risco pela Seguradora ficará caracterizada com a emissão da apólice ou endosso, nos termos e condições da proposta encaminhada.

16.17. Os eventuais encargos de tradução referentes ao reembolso de despesas efetuadas no exterior ficarão totalmente a cargo da sociedade seguradora.

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES ESPECIAIS

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

SEGURO GARANTIA DO EXECUTANTE CONCESSIONÁRIO

1. OBJETO

Este seguro garante a indenização, até o valor da garantia fixado na apólice, pelos prejuízos decorrentes do inadimplemento das obrigações assumidas pelo tomador, em contrato de construção, fornecimento ou prestação de serviços, firmado entre ele e o segurado, e coberto pela apólice.

2. RATIFICAÇÃO

Ratificam-se integralmente as disposições das condições gerais que não tenham sido alteradas pelas presentes condições especiais.

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES PARTICULARES

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

SEGURO GARANTIA DO EXECUTANTE CONCESSIONÁRIO

1. DA APLICAÇÃO DA LEI DE CONTRATOS PÚBLICOS

1.1 Fica entendido que este seguro garante o fiel cumprimento das obrigações assumidas por empresa participante de licitações e contratos de execução indireta de obras, serviços e compras da Administração Pública, bem como em concessões e permissões de serviço público, até o valor da garantia fixado na apólice.

1.2. Aplicam-se a este seguro as definições constantes do art. 6º da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e do art. 2º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

1.3. Definem-se também, para efeito deste seguro:

I. Segurado: a Administração Pública ou o Poder Concedente;

II. Tomador: a empresa licitante, contratada, concessionária ou permissionária.

1.4. A garantia desta apólice tem efeito:

I. pelo período de vigência da licitação;

II. pelo período de vigência do contrato administrativo pertinente à execução de obras, serviços e compras;

III. por períodos renováveis, no caso de concessões e permissões de serviço público.

1.5. As renovações, a que se refere o inciso III da cláusula 1.4, não se presumem: serão formalizadas pela emissão de novas apólices, precedidas de notificação escrita da seguradora ao segurado e ao tomador, com antecedência de até noventa dias da data do término de vigência da apólice em vigor, declarando seu explícito interesse na manutenção da garantia.

1.6. Além das hipóteses previstas na cláusula 12 das condições gerais da apólice, a garantia dada por este seguro também se extinguirá com o recebimento do objeto do contrato nos termos do art. 73 da Lei nº 8.666/93.

1.7. Para todos os efeitos desta cláusula, não observa-se o disposto no item 10.5 das condições gerais, tendo em vista o que estabelece o inciso III do art. 80 da Lei nº 8.666/93.

2. OBJETO

2.1. Garantir o fiel cumprimento de todas as obrigações contraídas pela Concessionária perante o Poder Concedente, nos termos do Contrato, a ser assinado, de Concessão do Sistema Rodoviário (área da concessão, composta pelos trechos da rodovia BR-040, relativos ao Edital de Concessão nº 006/2013), devendo o Segurado ser indenizado, até o valor observado no frontispício da apólice, quando ocorrer o descumprimento contratual, incluindo, entre outros, os eventos de descumprimento contratual indicados na cláusula 12 do Contrato a ser assinado.

3. RISCOS EXCLUÍDOS

3.1. A presente Apólice assegura o cumprimento das obrigações diretas do Tomador perante o Segurado, especificamente descritas no objeto desta apólice, de acordo com a modalidade de Seguro Garantia e em conformidade com a legislação nacional referente ao Seguro Garantia, não assegurando riscos anteriores à data de início de vigência expressa nesta garantia, ou originários de outras modalidades de Seguro Garantia, ou de atos terroristas ou sabotagem, greves, tumultos, lock out, ou cobertos por outros ramos ou modalidades de seguro.

3.2. Não assegura, ainda, a qualidade dos serviços, danos materiais e/ou pessoais causados a terceiros, o pagamento de tributos, obrigações trabalhistas, ou da seguridade social, inclusive decorrentes de acidente de trabalho, lucros cessantes, obrigações de sigilo, custas e honorários advocatícios, danos e/ou prejuízos causados por culpa do Tomador, ou seja, erros, imperícia, negligência e roubo praticado por seus funcionários e/ou prepostos, danos ambientais, riscos de natureza política, riscos hidrológicos e/ou geológicos e indenizações que envolvam empregados do Tomador ou terceiros.

3.3. Não estão cobertos por este seguro também sinistro decorrente de atos culposos e ilícitos praticados pelo Segurado.

4. VIGÊNCIA

ANTT
FL 99

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES PARTICULARES

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

4.1. Nos termos da cláusula 1.5 acima, esta apólice será extinta e baixada automaticamente após o final da vigência nela expresso. Os requerimentos de extensão da vigência da garantia aqui concedida não se processam automaticamente, mas podem ser previamente comunicados à Seguradora para análise, anuência expressa e emissão do competente endosso de apólice.

4.2. A não renovação da garantia por parte da Seguradora não implicará em motivo para a execução da mesma.

5. EXPECTATIVA E CARACTERIZAÇÃO DO SINISTRO

5.1. A Cláusula 6ª das Condições Gerais desta apólice passa a vigorar com a seguinte redação:

"6.1. Comprovado pelo Segurado a inadimplência do Tomador em relação às obrigações cobertas pela presente apólice, através da instauração e julgamento de processo administrativo, conforme Lei 8.666/93, o Segurado terá direito de exigir, da Seguradora, a indenização devida somente quando transitar em julgado a respectiva decisão administrativa.
6.2. Ao efetuar a notificação ao Tomador informando sobre a instauração de processo administrativo, o Segurado deverá, concomitantemente, comunicar à Seguradora a expectativa de sinistro, por meio de envio de cópia de notificação extrajudicial, bem como documentação do referido processo, indicando claramente os itens não cumpridos do Contrato Principal.
6.3. Comprovada pela Seguradora a rescisão do Contrato Principal, após defesa prévia do Tomador, por meio de decisão embasada em processo administrativo, bem como respectiva certidão de trânsito em julgado, o Segurado fará jus a indenização correspondente, desde que o fato gerador do sinistro coberto tenha ocorrido dentro do período de vigência da apólice."

6. EXECUÇÃO DA OBRA

6.1. O TOMADOR obriga-se a executar a obra citada no objeto desta garantia, rigorosamente, de acordo com o projeto legal aprovado, os projetos pré-executivos e as especificações contratadas, dando-lhes conveniente andamento, de modo que possam ser rigorosa e integralmente cumpridos o cronograma físico e financeiro e o prazo final da obra.

6.2. Qualquer modificação a ser introduzida no projeto, detalhes e especificações, prazo e preço da obra deverão ser imediatamente comunicadas à Seguradora para análise e eventual aceitação, a qual se concretizada será formalizada mediante emissão de endosso.

6.3. Qualquer prazo de carência existente em relação à execução e conclusão da obra, seja ele previsto em instrumento contratual ou na legislação vigente, aplicar-se-á nas condições de cobertura desta APÓLICE.

7. FISCALIZAÇÃO DA OBRA

7.1. O TOMADOR e o SEGURADO concordam que a SEGURADORA poderá fiscalizar o andamento da obra, de modo a certificar-se de que ela está se desenvolvendo de acordo com o cronograma físico e financeiro, bem como que o memorial descritivo está sendo fielmente cumprido, obrigando-se a oferecer-lhe todos os meios necessários à execução desse trabalho.

8. EXCLUSÃO DE ATOS DE TERRORISMO

8.1. Não obstante o que em contrário possam dispor as condições gerais, especiais e/ou particulares do seguro original, fica entendido e concordado que, para efeito indenitário, não estarão cobertos danos e perdas causados direta ou indiretamente por ato terrorista, comprovado com documentação hábil acompanhada de laudo circunstanciado que caracterize a natureza do atentado, independentemente de seu propósito, que tenha sido devidamente reconhecido como atentatório a ordem pública pela autoridade pública competente.

9. COSSEGURO

9.1 Esta apólice encontra-se emitida em cosseguro na proporção a seguir elencada, respondendo cada seguradora não solidariamente por sua participação, mas apenas por sua quota-parte.

25,88% - Fator Seguradora S/A - CNPJ: 33.061.862/0001-83.
29,41% - Austral Seguradora S/A - CNPJ: 11.521.976/0001-26.
44,71% - PairFax Brazil Seguros Corporativos S.A - Participação - CNPJ: 10.793.428/0001-92

10. VALOR DA GARANTIA

10.1 A Cláusula 3º das Condições Gerais desta apólice passa a vigorar com a seguinte redação:

"3.1. O valor da garantia desta Apólice deve ser entendido como o valor máximo nominal por ela garantido.

ANTT

Apólice Nº 06122201400010775000183 5
Endosso Nº 000000

bancofator SEGURADORA

CONDIÇÕES PARTICULARES

SEGURADO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
TOMADOR: CONCESSIONARIA BR-040 S.A

3.2. Quando efetuadas alterações de valores previamente estabelecidos no contrato principal, o valor da garantia deverá acompanhar tais modificações.
3.3. Para alterações posteriores efetuadas no contrato principal, em virtude das quais se faça necessária à modificação do valor contratual, o valor da garantia poderá também ser alterado, mediante solicitação à seguradora de emissão de cobrança ou restituição de prêmio relativo ao acréscimo ou decréscimo do valor da garantia e ao prazo a decorrer.
3.4 A atualização de valores referentes a esta apólice e a sua respectiva periodicidade observarão o disposto no contrato principal, conforme disposto na regulamentação aplicável.
3.5. A atualização monetária relativa a esta apólice não se processa de forma automática. Caberá ao Tomador solicitar, por escrito, à Seguradora, a emissão do respectivo endosso.
3.6. No caso da Seguradora optar por renovar a garantia, a mesma será reajustada anualmente com o mesmo índice de reajuste aplicado à Tarifa Básica de Pedágio, observado que o IRT será calculado conforme o disposto na subcláusula 1.1.1., alínea xxvii, do Contrato a ser assinado.
3.7. O reajuste terá por data-base a Data da Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.
3.8. A redução do valor da Garantia de Execução do Contrato está condicionada ao cumprimento das metas de duplicação da(s) rodovia(s) descritas xxxxx, a ser atestada pela ANTT.
3.9. Caso as obras de duplicação do Contrato não sejam concluídas, o valor da Garantia de Execução do Contrato definido para o respectivo ano deverá manter-se inalterado até a entrega definitiva das respectivas obras de duplicação, observados os termos e vigência da apólice."

11. ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE E PERDA DE DIREITOS

11.1 A cláusula 10ª, subcláusula 10.1, item III, das Condições Gerais desta apólice passa a vigorar com a seguinte redação:

"III. Alterações das obrigações contratuais garantidas por esta apólice, que tenha sido acordadas entre Segurado e Tomador, sem comunicação tempestiva à Seguradora.

12. DISPOSIÇÕES ADICIONAIS

12.1. A Seguradora declara que conhece e aceita os termos e condições do Contrato;

12.2. Declarada a caducidade da Concessão, o Segurado poderá executar a Apólice de Seguro Garantia para ressarcimento de eventuais prejuízos.

13. RATIFICAÇÃO

13.1. Ratificam-se integralmente as disposições das Condições Gerais, das Cláusulas Específicas e das Condições Especiais que não tenham sido alteradas pelas presentes Condições Particulares.

ANTT
FL 253
PROTOCOLO

Pagamento de títulos com débito em conta corrente

NR. DOCUMENTO 22.604
CNPJ DO SACADO: 19.726.048/0001 00
26/02/2014 - BANCO DO BRASIL - 13:45:27
306403064 0008

COMPROVANTE DE PAGAMENTO DE TITULOS

CLIENTE: CONCESSIONARIA BR-040 S.A
AGENCIA: 3064-3 CONTA: 6.328-2

BANCO BRADESCO S.A.

23792374035100550196349001096905159920106250000
NR. DOCUMENTO 22.604
CNPJ DO CEDENTE: 33.061.862/0001 83
CNPJ DO SACADO: 19.726.048/0001 00
DATA DO PAGAMENTO 26/02/2014
VALOR DO DOCUMENTO 1.062.500,00
NR.AUTENTICACAO B.514.043.07C.FF6.2C0

Assinada por	J8983784 CESAR CARNEIRO DA SILVA NETO	26/02/2014 11:56:16
	J8983751 RODRIGO FAGUNDES RANGEL	26/02/2014 13:45:38

Transação efetuada com sucesso.

Transação efetuada com sucesso por: J8983751 RODRIGO FAGUNDES RANGEL.

ANTT
FL 284
PROTOCOLO

Anexo 5

Desconto de Reequilíbrio e Acréscimo de Reequilíbrio – Metodologia de cálculo do Fator D

1. Introdução

1.1 O presente **Anexo** tem por objetivo especificar a metodologia de aferição, cálculo e aplicação do **Desconto e do Acréscimo de Reequilíbrio** relacionados à prestação dos serviços públicos objeto da **Concessão**.

1.2 O **Desconto e o Acréscimo de Reequilíbrio** serão apurados na forma do presente **Anexo**, extraindo-se a partir de seu cálculo o **Fator D** incidente sobre o valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, na forma prevista no **Contrato**.

2. Desconto de Reequilíbrio

2.1 O desempenho da **Concessão** será considerado satisfatório quando o serviço público prestado aos usuários, estabelecido na subcláusula 2.1 do **Contrato**, atender integralmente às condições estabelecidas no **Contrato** e no **PER**..

2.2 A avaliação de desempenho prevista neste **Anexo** é a verificação objetiva, promovida pela **ANTT**, para medir o desempenho da **Concessão** com base nos indicadores estabelecidos na **Tabela I** a seguir, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados pela **Concessionária** e a sua remuneração, em função do atendimento aos **Parâmetros de Desempenho** da **Frente de Recuperação e Manutenção** e à execução das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço** de acordo com os **Escopos, Parâmetros Técnicos** e **Parâmetros de Desempenho**, tal como previstos no **PER**.

2.3 A avaliação de desempenho será realizada em periodicidade anual e terá por objetivo identificar a inexecução dos **Parâmetros de Desempenho** da **Frente de Recuperação e Manutenção** e das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço**, de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e os **Parâmetros de Desempenho**. Essa identificação será feita por meio da constatação do não cumprimento de cada uma das referidas atividades em cada subtrecho do **Sistema Rodoviário** e para cada ano do **Prazo de Concessão**, observando-se que:

- os indicadores relativos à qualidade dos serviços da **Frente de Recuperação e Manutenção** constituem os **Parâmetros de Desempenho** estabelecidos no **PER**;
- as obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço** deverão ser realizadas de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e os prazos estabelecidos no **PER**;
- caso se verifique o não atendimento parcial dos **Escopos, Parâmetros de Desempenho** ou **Parâmetros Técnicos**, ou seu atendimento em desconformidade com as especificações estabelecidas no **Contrato** e no **PER**, a respectiva atividade será considerada não cumprida;

ANTT
FL 285
PROTOCOLO GERAL

- o não cumprimento de cada atividade será atestado e documentado pela **ANTT**.

2.4 Pelo cumprimento de todas as atividades especificadas na **Tabela I** dentro do prazo inicialmente previsto no **PER**, não haverá aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**.

2.5 Para cada ano do **Prazo de Concessão**, o **Desconto de Reequilíbrio** será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas da **Tabela I** em cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário**, observado que os percentuais relativos às atividades da **Tabela I** serão adicionados ao **Desconto de Reequilíbrio** somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do **Desconto de Reequilíbrio** seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho e entrega das obras. Dessa forma, o impacto na **Tarifa Básica de Pedágio** ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação.

2.6 O resultado da avaliação determinará, anualmente, o percentual relativo ao **Desconto de Reequilíbrio** a ser aplicado à **Tarifa Básica de Pedágio**.

2.7 O **Desconto de Reequilíbrio** não constitui espécie de penalidade imposta à **Concessionária**, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do **Sistema Rodoviário**. Pressupõe que, se o serviço público prestado na **Concessão** estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no **Contrato** e no **PER**, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as **Partes** no **Contrato**, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de inexecução dos **Parâmetros de Desempenho** da **Frente de Recuperação e Manutenção** e das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço**, de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e dos **Parâmetros de Desempenho**.

3. Acréscimo de Reequilíbrio

3.1 O **Acréscimo de Reequilíbrio** consiste no acréscimo percentual ao valor da **Tarifa Básica de Pedágio** pré-fixado na **Tabela I** decorrente da antecipação do prazo de entrega das **Obras de Ampliação** previstas no **PER**.

3.2 O **Acréscimo de Reequilíbrio** será aplicado junto ao **Desconto de Reequilíbrio** na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da totalidade das obras de duplicação pela **ANTT**, nos termos do **Contrato** e do **PER**.

3.3 O **Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui espécie de bonificação em favor da **Concessionária**, mas sim mecanismo pré-fixado de ressarcimento da **Concessionária** pela antecipação de investimentos previstos para a execução das **Obras de Ampliação** previstas no **PER**. Pressupõe que, se as **Obras de Ampliação** tiveram seu prazo de execução antecipado pela **Concessionária**, o custo financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

PROCURADORIA GERAL ANTT

Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para cada subtrecho do Sistema Rodoviário

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)		TOTAL	Desconto / km do segmento homogêneo	Desconto (D) / Acréscimo (A)
1	Ausência de depressões, abaulamentos ou áreas exsudadas na pista ou no acostamento	4,26958%	0,00456%	D
2	Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	2,92136%	0,00312%	D
3	Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e acostamento	2,92136%	0,00312%	D
4	Ausência de flecha nas trilhas de roda, conforme parâmetros de desempenho	2,92136%	0,00312%	D
5	Cumprimento dos limites de Irregularidade Longitudinal Máxima (IRI)	5,61801%	0,00600%	D
6	Cumprimento dos limites máximos de áreas trincadas (TR)	1,79776%	0,00192%	D
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL PAVIMENTO	20,44954%	0,02183%	
7	Atendimento aos parâmetros de desempenho para sinalização horizontal e vertical	2,12235%	0,00227%	D
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL SINALIZAÇÃO	2,12235%	0,00227%	
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO	22,57189%	0,02409%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço do PER		Desconto / km do segmento homogêneo	Desconto (D) / Acréscimo (A)
8	Execução das obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (2)	0,02539%	D
	SUBTOTAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO	0,02539%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço do PER		Desconto	Unidade	Desconto (D) / Acréscimo (A)
9	Execução das obras de duplicação nos prazos estabelecidos (3)	0,03060%	Por km	D/A
10	Execução das faixas adicionais obrigatórias nos prazos estabelecidos (4)	0,02434%	Por km	D/A
11	Execução das obras de Conversão de Multifaixas (3)	0,03148%	Por km	D/A
12	Execução das obras de implantação de vias marginais nos prazos estabelecidos (5)	0,02185%	Por km	D/A
13	Execução das Obras de Melhorias (passarelas, trevos e interconexões)	0,02712%	Por Unidade	D
14	Execução das Obras de Melhorias (vias marginais) (3)	0,02185%	Por km	D
15	Execução de Contorno Obrigatório (Obras em Trechos Urbanos) (6)	0,03944%	Por km	D/A

PROCURADORIA FEDERAL ANTT

PROTOCOLO GERAL 4756 ANTT

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

(2) Os percentuais relativos ao indicador deverão ser proporcionais à extensão da obra não disponibilizada aos usuários, considerando a extensão total do respectivo trecho e não dependem do ano de Concessão em que será aplicado

(3) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra não disponibilizada aos usuários em relação à meta para o respectivo ano para cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pela extensão da obra disponibilizada ao usuário adicional à meta para o respectivo ano para cálculo do Acréscimo

(4) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra não disponibilizada aos usuários em relação à meta para cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pela extensão da obra disponibilizada ao usuário adicional à meta para cálculo do Acréscimo

(5) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão total prevista para a via marginal

(6) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão total prevista no item Obras Obrigatórias em Trechos Urbanos do PER

ANTT
FL 2568
PROTOCOLO GERAL

Anexo 6 – Fator C

1. Introdução

1.1 O presente **Anexo** tem por objetivo especificar a metodologia de aferição, cálculo e reequilíbrio decorrentes de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas devidas pela **Concessionária**, pela prestação dos serviços públicos objeto da **Concessão**.

1.1.1 A metodologia de aferição, cálculo e reequilíbrio prevista no presente Anexo não se aplica em caso de eventos que geram impacto na verba de desapropriação prevista na cláusula 9.1.2 do **Contrato** e na verba para ressarcimento de estudos ambientais prevista na cláusula 7.1. do **Contrato**.

1.2 Os eventos de reequilíbrio que geram impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária**, nos termos do item 1.1 acima, serão apurados na forma do presente Anexo, extraindo-se a partir de seu cálculo o **Fator C** incidente sobre o valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, na forma prevista no **Contrato de Concessão**.

1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT**, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;

1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do **Fator Q**, no montante a ser informado pela **ANTT**;

1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária.

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**.

1.4 Todos os eventos do item 1.3 relativos a parcelas ou percentuais de tarifas serão convertidos em montantes a serem creditados ou debitados do saldo da Conta C,

PROCURADORIA

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

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

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

2. Metodologia de cálculo do Fator C

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

$$c_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + (Cd_t - c_t \times VTPeq_t) \times (1 + r_t)}{\widehat{VTPeq}_{t+1}}$$

Onde:

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

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

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

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

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

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

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

Onde:

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

ANTT
FL 990
PROCESSO

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

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

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

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

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

$$C'_t = \sum_{i=1}^{n} F_{i_t} + FC_t$$

$$FC_t = C_{t-1} \times (1 + r_t)$$

$$C_t = C'_t - Cd_{t+1}$$

Onde:

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

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

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

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

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

2.2.1 Para o parâmetro de eventos de reequilíbrio:

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

2.2.2 Para o parâmetro de Projeção do Tráfego:

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

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

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

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

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

$$\widehat{VTPeq_{t+1}} = VTPeq_t \times \sqrt{\frac{VTPeq_t}{VTPeq_{t-2}}}$$

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

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

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

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

Onde:

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

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

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

Anexo 7

1. Introdução

1.1 O presente **Anexo** tem por objetivo especificar a metodologia de aferição e cálculo dos Indicadores de Qualidade pela prestação dos serviços públicos objeto da **Concessão**.

1.2 Os Indicadores de Qualidade serão apurados na forma do presente **Anexo**, extraindo-se a partir de seu cálculo o **Fator Q** incidente sobre o valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, na forma prevista no **Contrato**.

1.3 O **Fator Q** é o percentual obtido após o cálculo do Indicador do Nível de Acidentes (IS) e do Indicador de Disponibilidade (DIs) da **Rodovia**, sendo:

$$Fator\,Q = ID_t + IA_t$$

Onde:

ID: Indicador de Disponibilidade da **Rodovia**.

IA: Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na **Rodovia**.

(t): Período de mensuração dos Indicadores de Qualidade da **Rodovia**.

1.4 A aferição do Indicador de Disponibilidade da rodovia terá início a partir da primeira revisão ordinária da tarifa após o início do 6º (sexto) ano da **Data da Assunção**, com aplicação na revisão ordinária após o início do 7º. (sétimo) ano da **Data da Assunção**.

1.4.1 Até o início da aferição do Indicador de Disponibilidade, o valor do indicador será equivalente a 0 (zero) para fins de cálculo do **Fator Q**.

1.5 A aferição do Indicador do Nível de Acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela **Concessionária**, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de Pedágio.

1.6 As informações necessárias à aferição dos Indicadores de Qualidade da rodovia serão disponibilizadas pela **Concessionária à ANTT** nas condições previstas no presente **Anexo**, no **PER** e na regulamentação da **ANTT**.

1.6.1 A prestação de informações incorretas sujeitará a **Concessionária** à aplicação das sanções previstas no **Contrato** e na regulamentação da **ANTT**.

1.7 Os parâmetros de aferição dos Indicadores de Qualidade serão revistos pela **ANTT** a cada 5 (cinco) anos, nos termos do **Contrato**.

ANTT
FL 293
PROCURADORIA GERAL

2. Indicador de Disponibilidade na Rodovia (Dis)

2.1 O Indicador de Disponibilidade da **Rodovia** tem por objeto aferir o nível de disponibilidade das faixas de rolamento da rodovia, de forma a reduzir a **Tarifa Básica de Pedágio** de acordo com a ausência de aproveitamento e fruição da rodovia pelos usuários.

2.2 O Indicador de Disponibilidade (Dis) consiste no percentual extraído a partir da avaliação anual do tempo de indisponibilidade das faixas de rolamento no período diurno e noturno, da extensão da faixa de rolamento indisponível e da quantidade de faixas de rolamento indisponíveis, de acordo com a seguinte fórmula:

$$Dis_t = \frac{\sum_i \left(Eo_j \times Fo_j \times T_j\right)}{\sum_i \left(E_i \times F_i\right) \times 365}$$

Onde:

Dis(t): é o Indicador de Disponibilidade no ano t

Eo(j): é a extensão indisponível de cada faixa de rolamento

Fo(j): é o número de faixas de rolamento indisponíveis

T(j): é o número de períodos em que cada faixa de rolamento permaneceu indisponível, conforme o item 2.3.3

E(i): é a extensão do subtrecho homogêneo da rodovia

F(i): é a quantidade de faixas de rolamento do subtrecho homogêneo da **Rodovia**

2.3 A aferição dos parâmetros de tempo, extensão e quantidade de faixas de rolamento tomará por base os seguintes critérios:

2.3.1 Para o parâmetro de extensão (E):

a) Será considerada extensão indisponível o somatório em quilômetros da distância de faixa de rolamento indisponível para tráfego dos usuários, descontada a extensão em obras pelo DNIT.

b) O marco inicial e final de cálculo da extensão indisponível é a extensão em quilômetros do canteiro de obras ou serviços da **Concessionária** ou de terceiros por ela autorizados.

c) Não será computada no parâmetro a extensão indisponível da pista de rolamento em que se localiza a sinalização de segurança obrigatória.

2.3.2 Para o parâmetro de número de faixas de rolamento indisponíveis:

a) Será considerada a quantidade de faixas de rolamento da **Rodovia** indisponíveis à fruição dos usuários.

2.3.3 Para o parâmetro de tempo:

a) O período diurno compreende o período das 05h01 (cinco horas e um minuto) às 22h00 (vinte e duas horas), de acordo com o horário local. O período noturno compreende o período das 22h01 (vinte e duas horas e um minuto) às 05h00 (cinco horas), de acordo com o horário local.

2.4 Não será computado no Indicador de Disponibilidade da rodovia, a indisponibilidade das faixas de rolamento por força de acidentes ou por motivo de caso fortuito e força maior assim como definidos no **Contrato**.

2.5 O Indicador de Disponibilidade será obtido pelo confronto do percentual extraído a partir da aplicação da fórmula prevista no item 2.2 com as seguintes metas:

a) Para o período diurno: 97% (noventa e sete por cento); e,

b) Para o período noturno: 95% (noventa e cinco por cento).

2.6 O Índice de Disponibilidade (ID) será calculado no **Fator Q** de acordo com a seguinte fórmula:

$$ID(t) = 0{,}5 \times [(Dis(d)+(Dis(n)]$$

Onde:

Dis(d) é o indicador de disponibilidade calculado no período diurno conforme a fórmula:

Dis(d)= 0, caso o parâmetro Dis(t) registrado para períodos diurnos for menor que 3%

Dis(d)= Dis(t)(diurno) - 3%, caso Dis(t) registrado para períodos diurnos for maior ou igual a 3%

Dis(n) é o indicador de disponibilidade calculado no período noturno conforme a fórmula:

Dis(n)= 0, caso o parâmetro Dis(t) registrado para períodos noturnos for menor que 5%

Dis(d)=Dis (t) (noturno) - 5%, caso Dis(t) registrado para períodos noturnos for maior ou igual a 5%

3. Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia (IA)

3.1 O Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na rodovia tem por objeto aferir a variação no nível de acidentes da rodovia em comparação a outras rodovias concedidas, incrementando a **Tarifa Básica de Pedágio** de acordo com a melhora propiciada nas condições de segurança dos usuários.

3.2 O Indicador do Nível de Acidentes com vítimas de cada rodovia consiste no percentual extraído a partir da avaliação anual da quantidade de acidentes com vítima, do **Volume Diário Médio Anual – VDMA** e da extensão da **Rodovia**, de acordo com a seguinte fórmula:

$$IS_t(Lote) = \frac{N \times 10^8}{L \times VDMA_t \times 365}$$

ANTT
FL 295
PROTOCOLO

Onde:

ISt (Lote): é o Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia**

N: é o número de acidentes com vítimas apurados na **Rodovia**

L: é a extensão da **Rodovia**

VDMAt: é o Volume Diário Médio Anual da **Rodovia**

t: é o ano apuração do Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia**

3.3 A aferição dos parâmetros de número de acidentes com vítimas, extensão e VDMA da **Rodovia** tomará por base os seguintes critérios:

3.3.1 Para o parâmetro de número de acidentes com vítimas:

a) Será considerado o número de acidentes com vítimas (fatais ou não) a ser informado na forma do **PER**

3.3.2 Para o parâmetro de extensão:

a) Será considerada a extensão em quilômetros indicada no **PER**.

b) A construção de contornos poderá alterar a extensão da **Rodovia**.

3.3.3 Para o parâmetro de **VDMA**, deverá ser considerada a seguinte fórmula:

$$VDMA_t = \frac{\sum_i VDMAth_i \times Eth_i}{L}$$

Onde:

VDMAth(i) é o VDMA de cada subtrecho homogêneo no ano t

Eth(i) é a extensão de cada subtrecho homogêneo da **Rodovia**

L é a extensão da **Rodovia**

3.4 O Indicador do Nível de Acidentes com vítimas das rodovias concedidas consiste no percentual extraído a partir do confronto da variação do indicador calculado na forma do item 3.2 comparado com a variação média dos indicadores de acidentes das rodovias concedidas pela **ANTT**, de acordo com as seguintes fórmulas:

3.4.1 Para o cálculo do indicador de acidentes das rodovias concedidas será utilizada a media aritmética do IS das rodovias concedidas pela **ANTT**.

3.4.2 Para a variação do Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia**:

$$\Delta IS_t(Lote) = \frac{IS_t(Lote) - IS_{t-1}(Lote)}{IS_{t-1}(Lote)}$$

Onde:

ANTT
FL. 296
PROTOCOLO GERAL

ΔIS (lote): é a variação do Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** em relação ao ano anterior.

IS(t) (Lote) é o Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** no ano de apuração do indicador.

IS(t-1) (Lote) é o Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** no ano de apuração anterior.

3.4.3 Para a variação do Indicador do Nível de Acidentes das rodovias concedidas:

$$\Delta IS_t(concessoes) = \frac{IS_t(concessoes) - IS_{t-1}(concessoes)}{IS_{t-1}(concessoes)}$$

Onde:

ΔIS (concessões): é a variação do Indicador do Nível de Acidentes das rodovias concedidas pela **ANTT** em relação ao ano anterior.

ISt (concessões): é o Indicador do Nível de Acidentes das rodovias concedidas pela **ANTT** no ano de apuração do indicador.

ISt-1 (concessões) é o Indicador do Nível de Acidentes das rodovias concedidas pela **ANTT** no ano de apuração anterior.

3.5 Todas as rodovias concedidas que possuam cálculo de indicador do nível de acidentes disponível serão utilizadas como referência para aplicação da fórmula prevista no item 3.4 do presente **Anexo**.

3.6 A Concessionária só poderá receber acréscimos tarifários em função da redução de acidentes caso nenhuma das seguintes condições sejam observadas:

$$\Delta IS_t(Lote) \geq \Delta IS_t(concessoes)$$
$$IS_t(Lote) \geq IS(Lote_{min})$$

Onde:

IS(Lotemin): é o menor valor histórico de acidentes observado naquele lote.

3.6.1 Observando-se as restrições do item 3.6, o Indicador do Nível de Acidentes será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$IA = 0{,}5 \times MAX[\Delta IS_t(Lote) - \Delta IS_t(concessoes); \Delta IS_t(Lote)]$$

Onde:

IA: é o Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** que será utilizado para fins de aplicação do **Fator Q**.

ΔIS (lote): é a variação do Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** em relação ao ano anterior.

ANTT
FL. 295
PROTOCOLO GERAL

ΔIS (concessoes): é a variação do Indicador do Nível de Acidentes das rodovias concedidas pela **ANTT** em relação ao ano anterior.

3.7 A **Concessionária** não fará jus ao incremento da **Tarifa Básica de Pedágio** caso a variação do Indicador do Nível de Acidentes da rodovia seja igual ou inferior à variação do indicador nos anos anteriores.

3.8 Se da aplicação do Indicador do Nível de Acidentes da **Rodovia** resultar acréscimo superior a 3% (três por cento) sobre o valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, o acréscimo poderá, a critério da **ANTT**, alternativamente à sua aplicação no valor da **Tarifa Básica de Pedágio**, ser computado na aplicação do **Fator C** nos anos posteriores, buscando evitar grandes oscilações tarifárias.

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS
CERTIFICO O REGISTRO SOB O NIRE: 3130010687-0
EM 14/02/2014
CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
PROTOCOLO: 14/067.909-0
860969981

JUCEMG

1º DO PROTOCOLO (Uso da Junta Comercial)

JUCEMG - UD134
UD134 - MF NOVA LIMA
14/067.909-0

1 - REQUERIMENTO

ILMO(A). SR(A). PRESIDENTE DA JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

NOME: CONCESSIONARIA BR-040 S.A.
(da Empresa ou do Agente Auxiliar do Comércio)

requer a V.Sº o deferimento do seguinte ato:

Nº FCN/REMP
J143364193588

Nº DE VIAS	CÓDIGO DO ATO	CÓDIGO DO EVENTO	QTDE	DESCRIÇÃO DO ATO / EVENTO
1	004			CERTIDAO DE ESCRITURA DE CONSTITUICAO

RFB
☒ DP ☐ DP
Conf: _____

NOVA LIMA
Local

11 Fevereiro 2014
Data

Representante Legal da Empresa / Agente Auxiliar do Comércio:
Nome: [illegible]
Assinatura: [illegible]
Telefone de Contato: (31) 2511 4138

2 - USO DA JUNTA COMERCIAL

☐ DECISÃO SINGULAR ☒ DECISÃO COLEGIADA

Nome(s) Empresarial(ais) igual(ais) ou semelhante(s):

☐ SIM _____ ☐ NÃO __/__/__ _____ Data Responsável

☐ SIM _____ ☐ NÃO __/__/__ _____ Data Responsável

Processo em Ordem
À decisão
13/2/2014
Data
Responsável

DECISÃO SINGULAR — 2ª Exigência ☐ — 3ª Exigência ☐ — 4ª Exigência ☐ — 5ª Exigência ☐

☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)
☐ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.
☐ Processo indeferido. Publique-se.

__/__/__ Data
_____ Responsável

Marinely de Paula V. D. Flores
Assistente de Registro Empresarial
Matrícula do Registro Empresarial
MASP 1047159?-?

DECISÃO COLEGIADA — 2ª Exigência ☐ — 3ª Exigência ☐ — 4ª Exigência ☐ — 5ª Exigência ☐

☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)
☒ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.
☐ Processo indeferido. Publique-se.

14/02/2014
Data

João Wagner Silveira Costa
Presidente da 2ª Turma

Flávia Pereira Rocha

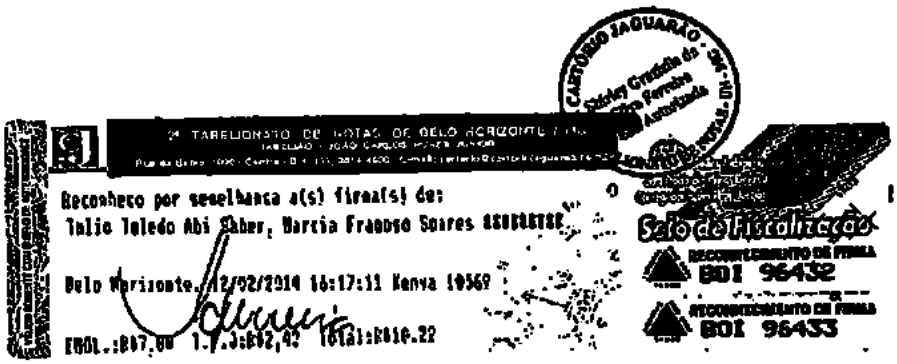
OBSERVAÇÕES

Maria Aparecida [illegible] Rossi

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 249
PROTOCOLO GERAL

Ata Anual 12/02/14



Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

LIVRO -2204 N

FOLHA -081

CERTIDÃO

JOÃO CARLOS NUNES JÚNIOR, TABELIÃO DO SEGUNDO OFÍCIO DE NOTAS DE BELO HORIZONTE, CAPITAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS, NA FORMA DA LEI, ETC. ***CERTIFICA*** a pedido verbal da(s) parte(s) interessada, que revendo em cartório o livro nº 2204, dele as folhas nº 81, consta uma escritura do seguinte teor: Escritura Pública de **"Ata de Assembléia Geral de Constituição da Concessionária BR-040 S.A.".**

Saibam quantos este público instrumento virem que, no ano do nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo, aos 31 (trinta e um) dias do mês de janeiro do ano de 2014 (dois mil e quatorze), nesta cidade de Belo Horizonte, Capital do Estado de Minas Gerais, no 2º Tabelionato de Notas, situado na rua da Bahia nº 1000, perante mim, Fernando Nepomuceno Bicalho Santos, Escrevente Autorizado, compareceram as partes entre si justas e contratadas, e me foi solicitado que se lavrasse uma Escritura Pública de "Ata de

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

FL 301

Assembléia Geral de Constituição da Concessionária BR-040 S.A."; nos termos que se segue: **ATA DE ASSEMBLEIA GERAL DE CONSTITUIÇÃO DA CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A**, com o seguinte teor: 1. **Data, hora e local**: No dia 31 de janeiro de 2014, às 10 horas, na sede social da Companhia, na Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608 e 609, Bairro Vale do Sereno, CEP 34000-000, na cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais. **2. Convocação**: Convocação dispensada, nos termos do artigo 124, §4°, da Lei n° 6.404/76. **3. Presença**: A única subscritora do capital social inicial da Companhia em organização, a saber: **Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR**, companhia aberta, com sede na Av. Almirante Barroso, n° 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP 20031-000, na cidade e Estado do Rio de Janeiro, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o n° 03.758.318/0001-24, com seus atos societários devidamente arquivados perante a Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o NIRE 33.3.0026520-1, neste ato representada por seus procuradores devidamente nomeados na procuração pública outorgada em 27 de janeiro de 2014 e registrada perante o 8° Ofício de Notas do Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, constante no Livro 2819, Folha 164, Ato 130, os Srs. **DANIEL SANTOS LYRA**, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o n.° 113.825, inscrito no CPF/MF sob o n° 082.183.887-37; e **CRISTIANO BORGES CASTILHOS**, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o n.° 162.832, inscrito no CPF/MF sob o n° 911.516.600-78, ambos com endereço comercial na Av. Almirante Barroso n° 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP: 20.031-000, na Cidade e Estado do Rio de Janeiro.4. Mesa: Presidente: Daniel Santos Lyra; Secretário: Cristiano Borges Castilhos. **5. Ordem do dia e Deliberações**: Pela acionista fundadora e subscritora das ações de emissão da Companhia, foram tomadas as seguintes deliberações, sem quaisquer reservas ou ressalvas: **5.1.** Aprovar a constituição de uma sociedade anônima sob a denominação de **CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A. ("Companhia")**, com sede e foro no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608 e 609, Bairro: Vale do Sereno, CEP 34000-000, subsidiária integral de **Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR**, na forma do artigo 251 da Lei n° 6.404/76. **5.2.** Aprovar o capital social inicial de R$395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais), representado por 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o n° 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: N° do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

sem valor nominal, ao preço de emissão de R$ 1,00 (um real) cada uma, totalmente subscritas neste ato. O capital social está parcialmente integralizado, em moeda corrente nacional, mediante depósito em conta corrente vinculada n.º 31.027.131-2 no Banco do Brasil S.A., Agência 3064-3, nos termos do artigo 80, inciso III; e do artigo 81, caput, da Lei nº 6.404/76, tudo de acordo com o Boletim de Subscrição que constitui o Anexo I à ata a que se refere esta Assembleia Geral de Constituição, e o Recibo de Depósito n.º 47.481.647.000.201 de 29 de janeiro de 2014 que, rubricado pela Mesa, fica arquivado na sede da Companhia. **5.3.** Aprovar o projeto do Estatuto Social da Companhia, cuja redação consolidada constitui o Anexo II à ata a que se refere esta Assembleia Geral de Constituição, dando-se assim por efetivamente constituída a Companhia, em razão do cumprimento de todas as formalidades legais. **5.4.** Eleger para o Conselho de Administração da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, a (a) como Presidente do Conselho de Administração o Sr. **Gustavo Nunes da Silva Rocha**, brasileiro, bacharel em economia, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 50.237.822-0 (SSP/SP) e inscrito no CPF/MF sob o nº 001.603.077-08; (b) como membro do Conselho de Administração o Sr. **Damião Carlos Moreno Tavares**, brasileiro, contador, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 1.041.610 SSP/BA, e inscrito no CPF/MF sob o nº 066.638.505-04; (c) como membro do Conselho de Administração o Sr. **Joilson Rodrigues Ferreira**, brasileiro, advogado, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, 30º andar,

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nirc: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 10460729 (SSP/SP) e inscrito no CPF/MF sob o nº 945.772.268-04; (d) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. **Marcos Bastos Rocha**, brasileiro, engenheiro eletrônico, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 05426807-3 SSP/RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 801.239.967-91; (e) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. **Hilário Leonardo Pereira Filho**, brasileiro, engenheiro, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, 30º andar, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 4.557.364 SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 174.682.217-15; e (f) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. **Marcus Roger Meireles Martins da Costa**, brasileiro, economista, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade profissional nº 18.409 CRE e inscrito no CPF/MF sob o nº 300.474.046-04. Os membros do Conselho de Administração ora eleitos tomarão posse de seus cargos mediante a assinatura dos respectivos termos de posse lavrados no Livro de Atas de Reunião de Conselho de Administração, oportunidade em que farão as declarações legais. **5.5.** Fixar a remuneração global anual de até R$ 2.189.678,00 (dois milhões, cento e oitenta e nove mil, seiscentos e setenta e oito reais) para a remuneração dos membros da administração da Companhia, a ser distribuída conforme deliberação do Conselho de Administração. **5.6.** Não instalar o Conselho Fiscal nos termos do Artigo 19 do Estatuto Social ora aprovado. **5.7.** Determinar que as publicações da Companhia serão efetuadas no Diário Oficial do Estado de Minas Gerais e no jornal "Hoje em Dia". **5.8.** Autorizar a lavratura da ata a que se refere esta Assembleia na forma sumária, nos termos do §1º do artigo 130 da Lei nº 6.404/76. 6. Encerramento: Após lavrada, lida e aprovada, foi assinada esta ata, com autenticação e numeração pela Mesa dos documentos nela citados, que ficam arquivados na sede da Companhia. 7. Assinaturas: Mesa: Presidente: Daniel Santos Lyra. Secretário: Cristiano Borges Castilhos. Acionista: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR. **Anexo I - BOLETIM DE SUBSCRIÇÃO** - Capital Subscrito: R$395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais). Capital Integralizado: R$ 39.500.000,00 (trinta e nove milhões e quinhentos mil

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

reais) à vista, em moeda corrente nacional. Capital a Integralizar: R$ 355.500.000,00 (trezentos e cinquenta e cinco milhões e quinhentos mil reais). Número de Ações Subscritas: 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. Preço Unitário de Emissão: R$ 1,00 (um real) por ação. Aos 31 dias de janeiro de 2014, compareceu à sede da **CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia")**, localizada no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608 e 609, Bairro Vale do Sereno, CEP 34000-000, a subscritora abaixo identificada e assinada, a qual integraliza, neste ato, a quantidade de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal, de emissão da Companhia indicadas no quadro a seguir: **Subscritora: INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES EM INFRAESTRUTURA S.A. - INVEPAR**, companhia aberta, com sede na Av. Almirante Barroso, nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP 20.031-000, Cidade e Estado do Rio de Janeiro, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 03.758.318/0001-24, e com seus atos societários devidamente arquivados perante a Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o NIRE 33.3.0026520-1, neste ato representada por seus procuradores devidamente nomeados na procuração pública outorgada em 27 de janeiro de 2014 e registrada perante o 8º Ofício de Notas do Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, constante no Livro 2819, Folha 164, Ato 130, os Srs. **DANIEL SANTOS LYRA**, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 113.825, inscrito no CPF/MF sob o nº 082.183.887-37; e **CRISTIANO BORGES CASTILHOS**, brasileiro, casado, advogado, inscrito na OAB/RJ sob o nº 162.832, inscrito no CPF/MF sob o nº 911.516.600-78, ambos com endereço comercial na Av. Almirante Barroso nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP: 20.031-000, na Cidade e Estado do Rio de Janeiro. **Quantidade e Espécie de Ações**

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 305
PROTOCOLO GERAL

Subscritas: 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. **Preço de Subscrição:** R$ 1,00 por ação, totalizando R$395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais). **Forma de Integralização:** em moeda corrente nacional. **Prazo de Integralização.** 10% (dez por cento) do valor total, correspondente a R$ 39.500.000,00 (trinta e nove milhões e quinhentos mil reais) à vista, nesta data. O valor de R$ 355.500.000,00 (trezentos e cinquenta e cinco milhões e quinhentos mil reais) deverá ser integralizado conforme chamadas de capital da Diretoria da Sociedade. **Anexo II - CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. - ESTATUTO SOCIAL - Denominação, Duração, Sede e Objeto Social. Art. 1º** - A Concessionária BR-040 S.A. é uma sociedade anônima de propósito específico, de capital fechado por ações, subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, inscrita no CNPJ sob o nº 03.758.318/0001-24, ora regida pelo presente Estatuto Social e pelas disposições legais que lhes forem aplicáveis, em especial pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e suas alterações posteriores (a "Lei nº 6.404/76"), com prazo de duração determinado correspondente ao necessário para o cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, conforme definido no art. 3º abaixo (a "Sociedade"). **Art. 2º** - A Sociedade tem sua sede e foro no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607. 608 e 609, Bairro Vale do Sereno, CEP 34000-000. **Parágrafo Único** - A Sociedade poderá abrir, transferir e fechar filiais, escritórios e sucursais em qualquer lugar do território nacional, por deliberação do seu Conselho de Administração, observado o disposto neste Estatuto e nas disposições legais cabíveis. **Art. 3º** - A Sociedade tem por objeto social específico e exclusivo a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão ("Sistema

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

Rodoviário"), tudo em conformidade com as condições e especificações do contrato de concessão a ser firmado entre a União Federal, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (a "ANTT" e, em com conjunto com a União Federal, o "Poder Concedente") e a Sociedade (o "Contrato de Concessão"), em virtude do procedimento licitatório promovido pelo Poder Concedente nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013. **Capital Social e Ações Art. 4º** - O capital social é de R$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais) dividido em 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. **Parágrafo Primeiro** - As integralizações de capital serão chamadas pela Diretoria da Sociedade e deverão respeitar as disposições da Lei nº 6.404/76 e do Edital de Licitação e Contrato de Concessão. **Parágrafo Segundo** - A Assembleia Geral deverá deliberar e aprovar os aumentos de capital da Sociedade que se façam necessários. **Parágrafo Terceiro** - As emissões e colocações de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis em ações serão realizadas com observância do direito de preferência assegurado aos acionistas, conforme disciplinado pelo artigo 171 da Lei nº 6.404/76. **Parágrafo Quarto** - É vedada a emissão de partes beneficiárias pela Sociedade. **Art. 5º** - Cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações das Assembleias Gerais. **Parágrafo Primeiro** - As ações preferenciais, se emitidas, não darão direito a voto nas deliberações das Assembleias Gerais, conferindo aos seus titulares prioridade no reembolso de capital, sem prêmio, no caso de liquidação da Sociedade. **Parágrafo Segundo** - A Sociedade, nos termos da lei, poderá adquirir ações de sua emissão, para cancelamento ou posterior alienação, mediante autorização do Conselho de Administração. **Da Administração Art. 6º** - A Sociedade será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, com os poderes conferidos em lei e por

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 307
4
PROTOCOLO

este Estatuto Social. **Parágrafo Primeiro** - A remuneração anual global da Administração será fixada anualmente pela Assembleia Geral, competindo ao Conselho de Administração deliberar sobre sua respectiva individualização. **Parágrafo Segundo** - Os membros do Conselho de Administração e os Diretores tomarão posse nos termos da Lei nº 6.404/76 e observarão os requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades contemplados na referida Lei, dispensando-se a constituição de caução em garantia das suas respectivas gestões. **Conselho de Administração Art. 7º** - O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 3 (três) e, no máximo, 6 (seis) membros efetivos e respectivos suplentes, pessoas naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Sociedade, com mandato unificado de 2 (dois) anos, permitida a reeleição. **Parágrafo Primeiro** - Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei no 6.404/76 e neste Estatuto Social. **Parágrafo Segundo** - Na Assembleia Geral que eleger os membros do Conselho de Administração será escolhido o Presidente do Conselho de Administração, devendo este ser substituído por seu suplente em suas ausências ou impedimentos, bem como no caso de vacância, sendo certo que o Presidente do Conselho de Administração não possuirá voto de qualidade. **Parágrafo Terceiro** - O Conselho de Administração somente deliberará com a presença da maioria de seus membros em exercício. **Substituições e Vacâncias de Cargos Art. 8º** - O suplente do membro do Conselho de Administração substituirá o respectivo membro efetivo em ausências temporárias, impedimentos ou em caso de vacância do cargo. **Parágrafo Primeiro** - No caso de vacância dos cargos de membro efetivo do Conselho de Administração e de seu suplente, os membros remanescentes indicarão um substituto que exercerá o cargo até o provimento, em definitivo pela primeira Assembleia Geral subsequente, servindo o substituto então eleito até o término do mandato do substituído. **Parágrafo Segundo** - No caso de vagas concomitantes superiores a 1/3 (um terço) de seus membros, será convocada a Assembleia Geral, dentro de 30 (trinta) dias contados do evento que deu causa à substituição, para eleição e posse dos substitutos, cujo mandato coincidirá com o dos demais Conselheiros. Funcionamento do Conselho de **Administração Art. 9º** - O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, ao menos uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado na forma deste Estatuto Social. **Parágrafo Primeiro** - A cada ano, na 1ª (primeira) reunião do Conselho de Administração (que deverá ser realizada até o

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT FL 3006 PROTOCOLO

final do 1º (primeiro) trimestre), o Conselho de Administração definirá o calendário das reuniões do Conselho de Administração a serem realizadas ao longo do ano. **Parágrafo Segundo** - As convocações para as reuniões do Conselho de Administração sempre deverão ser feitas por escrito a cada membro do Conselho de Administração, com antecedência mínima de 7 (sete) dias, por carta entregue a cada um dos membros em mãos, mensagem eletrônica (e-mails) sujeita a confirmação ou carta registrada com aviso de recebimento. As convocações conterão, além da data, hora e local da reunião, breve descrição das matérias da ordem do dia, dispensada a convocação nas reuniões em que se verifique a presença da totalidade dos Conselheiros em exercício. Poderá, excepcionalmente, ser reduzida a antecedência mínima de convocação, na hipótese de realização de reunião objetivando a continuidade de discussões de matérias incluídas na ordem do dia, porém não deliberadas em reuniões anteriores, desde que presentes os mesmos Conselheiros presentes na reunião anterior. **Parágrafo Terceiro** - As reuniões do Conselho de Administração serão convocadas ordinariamente por seu Presidente ou seu respectivo suplente, e extraordinariamente por seu Presidente ou por no mínimo quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho, e serão instaladas com quórum mínimo de metade mais um da totalidade de seus membros. **Parágrafo Quarto** - As reuniões do Conselho de Administração poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos membros do Conselho de Administração, a manifestação na reunião por meio da submissão prévia de voto por escrito ao Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes. **Parágrafo Quinto** - As deliberações do Conselho de Administração se darão por maioria dos votos dos presentes. **Atribuições do Conselho de**

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT

FL 309

Administração Art. 10 - Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei nº 6.404/76 e neste Estatuto Social: (a) eleger e destituir os diretores da Sociedade e fixar-lhes as atribuições, observado o que a respeito dispuser o estatuto; (b) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Sociedade, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos; (c) convocar a Assembleia Geral por meio de seu Presidente ou, na ausência deste, por seu suplente nos termos do Art. 7º, parágrafo único, ou, por no mínimo 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração, sempre que entenderem necessário e nos casos previstos em lei e neste Estatuto; (d) manifestar-se sobre o Relatório da Administração e as contas da Diretoria; (e) submeter à Assembleia Geral a proposta de destinação do lucro líquido do exercício; (f) aprovar a compra de ações de emissão da Sociedade, para cancelamento ou permanência em tesouraria, bem como a alienação de ações que estejam em tesouraria; (g) estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Sociedade segundo os termos deste Estatuto Social e em conformidade com as deliberações tomadas em Assembleia Geral; (h) aprovar o Orçamento Plurianual ou qualquer alteração do mesmo; (i) aprovar o Orçamento Anual ou qualquer alteração do mesmo; (j) aprovar critérios gerais de remuneração, políticas de benefícios e fixação de parâmetros anuais para pagamento de remuneração variável aos administradores e funcionários de escalão superior da Sociedade (i.e., diretores e gerentes); (k) deliberar sobre a individualização da remuneração dos administradores, nos termos do parágrafo 1º do Art. 6º deste Estatuto; (l) alterar o critério para fixação do preço de emissão de novas Ações; (m) determinar o levantamento de balanços semestrais ou relativos a períodos menores, bem como autorizar o pagamento de juros sobre capital próprio ou declarar e determinar o pagamento de dividendos à conta de lucros apurados em tais balanços, de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou em balanços intercalares, na forma prevista em lei; (n) aprovar o resgate, amortização, recompra ou qualquer outro tipo de negociação com as ações ou outros valores mobiliários de emissão da Sociedade; (o) aprovar quaisquer transações da Sociedade com seus administradores, Partes Relacionadas ou ainda administradores de Partes Relacionadas; (p) aprovar o endividamento da Sociedade no exercício ou a assunção de dívidas acima de R$10.000.000,00 (dez milhões de reais) ou que correspondam, ao menos, a 10% (dez por cento) da receita líquida da Sociedade nos últimos 12

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

(doze) meses, o que for menor, respeitados os limites aprovados em seu Orçamento Anual; (q) aprovar a contratação pela Sociedade de novos financiamentos, empréstimos e/ou garantias que impliquem um incremento igual ou superior à razão de 80% (oitenta por cento) de capital de terceiros e 20% (vinte por cento) de capital próprio, sendo tal razão apurada com base nos valores lançados no balanço patrimonial da Sociedade, a título de empréstimos, financiamentos e mútuos quando se tratar de capital de terceiros, e com base nos valores contabilizados na conta de patrimônio líquido, quando se tratar de capital próprio; (r) aprovar a contratação de operações financeiras que contenham cláusula de vencimento antecipado da dívida da Sociedade em caso de inadimplemento de obrigação de terceiro; (s) aprovar a aquisição, alienação, renúncia a direitos, transferência de bens do ativo não-circulante da Sociedade, que ocorram em um mesmo exercício fiscal ou em um período de 12 (doze) meses, o que for menor, que representem 2% (dois por cento) ou mais da receita líquida da Sociedade em um período de 12 (doze) meses, ou R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais), o que for menor; (t) aprovar a doação, pela Sociedade, de quaisquer bens ou direitos cujo valor seja superior a R$ 50.000,00 (cinquenta mil reais); (u) aprovar a prestação, pela Sociedade, de qualquer fiança, aval ou outras garantias pessoais ou reais a terceiros; (v) aprovar a celebração de aditivos ao Contrato de Concessão firmado pela Sociedade; (w) aprovar o Regimento de Funcionamento do Conselho de Administração; (x) nomear, destituir os auditores independentes, exceto se a nomeação se der entre as seguintes empresas registradas perante a Comissão de Valores Mobiliários - CVM: Deloitte Touche Tohmatsu, Ernst & Young Terco, Pricewaterhouse Coopers ou KPMG Auditores Independentes; (y) aprovar a contratação, pela Sociedade, de obras e serviços de engenharia e respectivos orçamentos, em valores superiores a R$ 5.000.000,00

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 311
PROTOCOLO GERAL

(cinco milhões de reais) ou correspondentes a 5% (cinco por cento) da receita líquida da Sociedade em um período de 12 (doze) meses, o que for menor; (z) alterar de forma relevante as políticas contábeis e práticas de divulgação de informações da Sociedade, exceto quando exigido por lei ou pelos princípios contábeis aplicáveis; e (aa) deliberar sobre os atos que excedam os limites de competência da Diretoria, dentro de suas próprias atribuições. **Parágrafo Único** - Os seguintes documentos permanecerão à disposição dos acionistas na sede da Sociedade: (i) contratos firmados pela Sociedade e suas partes relacionadas e (ii) documentos relativos a quaisquer programas de opções de compra de ações, títulos ou outros valores mobiliários de emissão da Sociedade. **Diretoria Executiva Art. 11** - A Diretoria Executiva é composta por, no mínimo, 2 (dois) e, no máximo, 4 (quatro) Diretores, acionistas ou não, residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de 2 (dois) anos, que se estenderá até a investidura dos novos Diretores eleitos, sendo permitida a reeleição, todos com experiência e qualificação condizente com os cargos, observando-se critérios adotados em mercado, com as designações seguintes: (i) Diretor Presidente, que acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores, caso a Sociedade venha a se tornar de capital aberto; (ii) Diretor Administrativo-Financeiro; (iii) Diretor de Implantação; e (iv) Diretor de Manutenção e Operações, podendo tais cargos ser acumulados por um mesmo Diretor a critério do Conselho de Administração. **Parágrafo Primeiro** - Os membros do Conselho de Administração, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão integrar a Diretoria. **Parágrafo Segundo** - A investidura no cargo de Diretor far-se-á imediatamente após a assinatura do respectivo termo de posse, lavrado no Livro de Atas de Reuniões da Diretoria. **Parágrafo Terceiro** - Ao final de seus mandatos os Diretores permanecerão em seus cargos até a posse dos novos Diretores. **Parágrafo Quarto** - No impedimento ou ausência temporária do Diretor Presidente, o mesmo será substituído pelo Diretor Administrativo-Financeiro. No caso de impedimento ou ausência temporária do Diretor Administrativo-Financeiro, o mesmo será substituído por um dos demais diretores, designado pelo Conselho de Administração. **Parágrafo Quinto** - Em caso de vacância definitiva de cargo da Diretoria, o substituto será eleito pelo Conselho de Administração e exercerá mandato pelo tempo que faltar ao diretor substituído. **Funcionamento da Diretoria Executiva Art. 12** - A Diretoria reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem e suas reuniões serão presididas pelo Diretor Presidente. **Parágrafo Primeiro** - As reuniões serão sempre

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

convocadas por quaisquer dos Diretores com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, mediante comunicação aos demais Diretores. As reuniões da Diretoria poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos Diretores, a manifestação na reunião por meio da submissão prévia de voto por escrito ao Diretor Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes. **Parágrafo Segundo** - As deliberações da Diretoria constarão em Atas lavradas em livro próprio e serão tomadas por unanimidade dos Diretores presentes. **Parágrafo Terceiro** - Em caso de empate ou divergência entre os Diretores, a matéria objeto da discussão e impasse será levada à deliberação do Conselho de Administração, que decidirá em última instância sobre o assunto. **Competência da Diretoria e Representação Art. 13** - À Diretoria compete: (a) propor ao Conselho de Administração as diretrizes fundamentais, dentro dos objetivos e metas da Sociedade, para exame e deliberação; (b) deliberar sobre, no âmbito de sua alçada, os critérios relativos aos cargos e salários e ao regime disciplinar dos empregados da Sociedade; (c) elaborar e apresentar ao final de cada exercício social as Demonstrações Financeiras, na forma da Lei nº 6.404/76, instruídas com o Parecer dos auditores independentes, para apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, se instalado, e aprovação pela Assembleia Geral; (d) elaborar e propor ao Conselho de Administração o Orçamento Anual da Sociedade; (e) deliberar sobre normas e manuais da Sociedade relativos à sua estrutura operacional, incluindo as áreas de ouvidoria e atendimento aos usuários dos serviços prestados pela Sociedade. **Art. 14** - Compete ao Diretor Presidente na condição de principal orientador e condutor das atividades da Sociedade: (a) convocar e presidir as Reuniões da Diretoria; (b) coordenar a execução do

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 3/13
PROTOCOLO GERAL

planejamento estratégico da Sociedade aprovado pelo Conselho de Administração; (c) coordenar e orientar as atividades dos demais Diretores, nas suas respectivas áreas de competência; (d) encaminhar ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal, quando instalado, as Demonstrações Financeiras da Sociedade, acompanhadas do Relatório Anual da Administração, elaborado pela Diretoria Executiva; (e) representar institucionalmente a Sociedade; e (f) admitir, demitir e promover os empregados da Sociedade. **Art. 15** - Ao Diretor Administrativo-Financeiro compete: (a) dirigir as atividades financeiras da Sociedade, incluindo, sem limitação, as operações de captação de recursos de terceiros ou operações envolvendo instituições financeiras; (b) representar institucionalmente a Sociedade perante as instituições financeiras, fundos de investimentos e demais entidades financiadoras; (c) acompanhar a prestação de garantias pessoais ou reais prestadas pela Sociedade autorizadas pelo Conselho de Administração, bem como a contratação de seguros em geral; (d) preparar as normas administrativas e instruções de serviços; (e) organizar o quadro de pessoal; (f) elaborar o Relatório Anual da Administração, em conjunto com os demais membros da Diretoria; e (g) supervisionar os serviços contábeis e a elaboração de demonstrações financeiras periódicas e anuais. **Art. 16** - Ao Diretor de Implantação compete: (a) elaborar os planos de implantação e melhorias constantes do programa de exploração previsto no Contrato de Concessão; (b) executar o plano de implantação; (c) dirigir as atividades de implantação da Concessão; (d) a responsabilidade técnica da Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão; e (e) a representação da Sociedade perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão. **Art. 17** - Ao Diretor de Manutenção e Operações compete: (a) elaborar os planos operacionais da Sociedade; (b) executar os planos operacionais da Sociedade; (c) elaborar e executar plano de Tecnologia da Informação; (d) elaborar o plano de conservação e manutenção da Concessão; (e) dirigir as atividades operacionais da Sociedade; (f) a responsabilidade técnica da Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão; (g) a representação da Sociedade perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão; e (h) a representação institucional perante autoridades vinculadas à operação da Concessão. **Art. 18** - Observado o que dispõe este Estatuto Social, a Diretoria tem os mais amplos e gerais poderes de representação ativa e passiva da Sociedade, em juízo ou fora dele, a administração e a gestão dos negócios

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

sociais, considerando-se a Sociedade validamente obrigada: (a) mediante assinatura conjunta de 2 (dois) Diretores; (b) mediante a assinatura conjunta de 1 (um) Diretor e 1 (um) Procurador; ou (c) mediante a assinatura de 2 (dois) procuradores, nos limites dos poderes que lhes forem conferidos, na forma prevista no parágrafo Único desde artigo. **Parágrafo Único** - É facultado à Sociedade nomear procuradores, devendo o instrumento respectivo ser assinado por 2 (dois) membros da Diretoria, sendo um deles necessariamente o Diretor Presidente. As procurações deverão conter poderes específicos e terão prazo de validade limitado a, no máximo, 1 (um) ano, sendo vedado o substabelecimento total ou parcial, com exceção (i) daquelas outorgadas a advogados para a representação da Sociedade em processos judiciais ou administrativos e (ii) daquelas vinculadas a contratos de financiamento ou contratos de divida. **Conselho Fiscal Art. 19** - O Conselho Fiscal da Sociedade funcionará em modo não permanente e, nos exercícios sociais em que for instalado, será composto por 3 (três) membros efetivos e igual número de suplentes com as atribuições, competência e remuneração previstos em lei, com mandato de 1 (um) ano, admitida a reeleição. **Parágrafo Primeiro** - O Conselho Fiscal reunir-se-á ordinariamente a cada trimestre e, extraordinariamente, sempre que necessário, lavrando-se as atas dessas reuniões em livro próprio. O quórum mínimo de instalação das Reuniões do Conselho Fiscal será de, no mínimo, 2 (dois) membros; e as suas deliberações serão tomadas pelos votos da maioria dos membros presentes. **Parágrafo Segundo** - Aplica-se ao Conselho Fiscal, quanto às normas de eleição, funcionamento, requisitos, impedimentos, investidura, deveres e responsabilidades e remuneração, o que dispõe a Lei nº 6.404/76. **Assembleia Geral Art. 20** - Respeitada a legislação em vigor, a Assembleia Geral será convocada na seguinte ordem: a) pelo Presidente do Conselho de Administração; b) por 1 (um) dos

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

demais membros do Conselho de Administração, nos casos de ausência ou impedimento do Presidente; e c) pelas pessoas legalmente habilitadas nos termos da Lei nº 6.404/76. Parágrafo Primeiro - Os acionistas serão convocados para quaisquer Assembleias Gerais da Sociedade, com antecedência mínima de 8 (oito) dias, por mensagem de correio eletrônico com confirmação de entrega, ou carta registrada com aviso de recebimento, indicando a data, o local e a hora de sua realização e as matérias que serão submetidas à deliberação, devendo os destinatários confirmar prontamente o seu recebimento, sendo que a não confirmação por parte de qualquer acionista não afetará os efeitos do recebimento da convocação por cada acionista. Parágrafo Segundo - Os trabalhos da Assembleia Geral serão dirigidos por mesa composta de Presidente e Secretário, escolhidos pelos acionistas presentes. Art. 21 - As Assembleias Gerais serão realizadas: (a) ordinariamente e anualmente, com a finalidade prevista no artigo 132 da Lei nº 6.404/76, nos 4 (quatro) primeiros meses subsequentes ao encerramento de cada exercício social; e (b) extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem. Art. 22 - Sem prejuízo das demais atribuições legais, a Assembleia Geral terá competência exclusiva para deliberar sobre as seguintes matérias de interesse da Sociedade: (a) alteração do Estatuto Social da Sociedade, inclusive no que implique a: (i) modificação do objeto social da Sociedade; (ii) alteração de quóruns de deliberações, alteração de competências da Assembleia Geral, do Conselho de Administração e da Diretoria; (iii) alteração das regras de convocação, instalação, redução dos poderes e demais disposições relativas às reuniões do Conselho de Administração ou Assembleias Gerais da Sociedade; (iv) mudança no número de membros do Conselho de Administração ou no número de membros da Diretoria da Sociedade; (v) alteração da política de distribuição de dividendos da Sociedade, inclusive quanto à criação e fixação dos limites de quaisquer reservas estatutárias; (vi) criação de novas classes de ações ou atribuição de vantagens adicionais às classes já existentes; ou (vii) o desdobramento e grupamento de ações da Sociedade; (b) eleição ou destituição, a qualquer tempo, dos administradores e conselheiros fiscais da Sociedade, ressalvado o disposto no inciso II do artigo 142 da Lei nº 6.404/76; (c) tomar, anualmente, as contas dos administradores e deliberar sobre as demonstrações financeiras por eles; (d) deliberar sobre a avaliação de bens com que o acionista concorrer para a formação do capital social; (e) aprovação de planos de opção de compra de ações de emissão da Sociedade ou outros planos de incentivo; (f) transformação, fusão, cisão ou

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

incorporação da Sociedade (ou de suas ações) de ou por outra sociedade, ressalvado o estabelecido no Art. 27 deste Estatuto Social; (g) dissolução e liquidação da Sociedade, bem como a cessação do estado de liquidação; (h) emissão de novas ações (exceto conforme disposto no item "a" acima), debêntures conversíveis em ações, bônus de subscrição ou quaisquer outros valores mobiliários que possam ser convertidos, permutados ou transformados em ações da Sociedade, ou resultem na emissão de ações em benefício de seu titular; (i) aumento do capital social ou redução do capital social da Sociedade; (j) requerimento de recuperação judicial e extrajudicial ou de falência; (k) qualquer deliberação da Sociedade com respeito à matéria listada no inciso V do artigo 136 da Lei nº 6.404/76; e (l) aprovar o registro (e o cancelamento do registro) da Sociedade como companhia aberta perante a Comissão de Valores Mobiliários - CVM, bem como a listagem da Sociedade, ou admissão de outros valores mobiliários de emissão da Sociedade, em bolsas de valores ou mercados e sistemas de negociação primária ou secundária, no Brasil e no exterior. **Parágrafo Único** - É vedado a qualquer acionista intervir em deliberação em que possua ou represente interesse conflitante com o da Sociedade. Considerar-se-á abusivo o voto proferido por acionista em deliberação em que possua ou represente interesse conflitante com o da Sociedade. **Exercício Social, Lucros e Dividendos Art. 23** - O exercício social terá início em 1º (primeiro) de janeiro e terminará em 31 (trinta e um) de dezembro de cada ano, findo o qual serão elaborados o balanço anual e as demonstrações financeiras exigidas em lei. As demonstrações financeiras anuais da Sociedade serão obrigatoriamente auditadas por auditores independentes registrados junto à Comissão de Valores Mobiliários. **Art. 24** - Do resultado do exercício apurado na forma da legislação em vigor serão deduzidos os prejuízos acumulados, se houver, e a provisão para o imposto de renda.

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

Art. 25 - O saldo, após deduzidas as eventuais participações no resultado, configurará o lucro líquido do exercício que terá as seguintes destinações: a) 5% (cinco por cento) para constituição de reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social; b) formação de reservas para contingências, caso haja necessidade, por proposta do Conselho de Administração; c) constituição de reserva de lucros a realizar, se for o caso, na forma prevista pela Legislação; d) pagamento de dividendos anuais obrigatórios de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei de acordo com as deduções previstas nas alíneas "a", "b" e "c" anteriores, que serão declarados e pagos na forma da lei; e e) a Assembleia Geral decidirá o destino remanescente do lucro líquido do exercício, nos termos da lei. **Parágrafo Único** - O valor dos juros sobre o capital próprio pagos pela Sociedade poderá, por deliberação da Assembleia Geral, ser imputado aos dividendos mínimos obrigatórios de que trata este Artigo. Art. 26 - A Sociedade poderá levantar balanços semestrais ou em menor periodicidade e, com base neles, decidir sobre o pagamento de dividendos intermediários. **Transferência de Controle Art. 27** - A transferência de controle da Sociedade deverá respeitar as disposições legais aplicáveis, os termos do Edital de Concessão e do Contrato de Concessão. **Liquidação Art. 28** - A Sociedade entrará em liquidação nos casos previstos em lei, competindo à Assembleia Geral eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período da liquidação, fixando-lhes a remuneração. **Solução de Controvérsias Art. 29** - Todo conflito ou controvérsia decorrente da interpretação das disposições deste Estatuto Social, bem como as divergências entre acionistas e entre estes e a Sociedade, decorrentes da relação de sociedade, deverão ser solucionadas por meio de arbitragem, na forma da Lei nº 9.307/96 e do disposto no § 3º do artigo 109 da Lei nº 6.404/76, indicando-se a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI") como entidade arbitral observando-se o seu regulamento vigente na data do pedido de instauração da arbitragem. A arbitragem será realizada na Cidade do Rio de Janeiro, em língua portuguesa e os árbitros indicados deverão ter experiência específica na matéria sob discussão, ainda que não sejam integrantes da Câmara de Arbitragem escolhida. **Parágrafo Único** - Não obstante o disposto neste Artigo, as Partes elegem o foro central da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para proposição de medidas judiciais que visem à obtenção de medidas cautelares para proteção ou salvaguarda de direitos ou de cunho preparatório, previamente à instauração do

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

tribunal arbitral ou para a execução da decisão arbitral com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, sem que isso seja interpretado como uma renúncia à arbitragem. **Disposições Finais Art. 30** - A Sociedade observará integralmente os termos do Edital e do Contrato de Concessão firmado com a ANTT. Havendo alguma contradição entre os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos, com os termos deste Estatuto Social, prevalecerão os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos sobre os termos deste Estatuto Social. **Art. 31** - Os casos omissos neste Estatuto Social serão regulados pelas disposições contidas na Lei nº 6.404/76, conforme alterada, e demais disposições legais e regulamentares que lhes forem aplicáveis. Pelo que faço a presente **ATA** para que a mesma produza todos os devidos e legais efeitos de direito, em Juizo ou fora dele. As partes reconhecidas como as próprias, uma vez que se identificaram perante mim, do que dou fé. **VISTO DO ADVOGADO**: **Renan Sona Silva**, brasileiro, solteiro, maior, advogado, inscrito na OAB/SP sob o nº 315.426, CPF n.º 368.633.528-00, com domicilio na Avenida Brigadeiro Faria Lima, 3.015, 10º andar, CEP 01452-000, São Paulo/SP. Valores referentes a esta Escritura: Emolumentos R$2.759,10; Taxa de Fisc. Judiciária R$2.129,68; Total R$4.888,78. Valores referentes ao Arquivamento: Emolumentos R$200,38; Taxa de Fisc. Judiciária R$62,78; Total R$263,16. Protocolo: 1964/2014. Escrita esta e lida às partes, a aceitaram e assinaram; dispensada a presença de testemunhas, nos termos da Lei Federal n.º 6.952 de 06 de novembro de 1981, do que dou fé. Eu Fernando Nepomuceno Bicalho Santos, Escrevente Autorizado, a escrevi. Dou fé. Eu, João Carlos Nunes Júnior. Tabelião, a subscrevi. (aa) Daniel Santos Lyra, Cristiano Borges Castilhos, Renan Sona Silva - - -. **ERA** o que se continha na dita escritura ao qual fiz extrair a presente certidão

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

que conferi e achei em tudo de acordo com o original, ao qual me reporto e dou fé. Belo Horizonte, sexta-feira, 31 de janeiro de 2014. Valores referente a esse(s) ato(s): Emolumentos R$ 13,83; Taxa de Fisc. Judiciária R$ 4,88; Total R$ 18,71. Protocolo: 2278/2014.

Eu, _____, Tabelião a subscreve e assino em público e raso.

Em test.º _____ da verdade.

O TABELIÃO _____

CARTÓRIO JAGUARÃO 2º DE NOTAS
Selo de Fiscalização
CERTIDÃO
ACC 03315

CARTÓRIO JAGUARÃO - 2º TABELIONATO DE NOTAS - RS
Fernanda Nogueira Rocha Soares
Esc. Autorizada

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS
CERTIFICO O REGISTRO SOB O NIRE: 3130010687-0
EM 14/02/2014
CONCESSIONARIA BR-040 S.A.
PROTOCOLO: 14/067.909-0
850969982

JUCEMG

FL 319

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paulo Bomfim – Secretária Geral.

LIVRO -2225 N

FOLHA -046

PRIMEIRO TRASLADO

Aditamento à Escritura Pública de "Ata de Assembléia Geral de Constituição da Concessionária BR-040 S.A.".

Saibam quantos este público instrumento virem que, no ano do nascimento do Nosso Senhor Jesus Cristo, aos 12 (doze) dias do mês de fevereiro do ano de 2014 (dois mil e quatorze), nesta cidade de Belo Horizonte, Capital do Estado de Minas Gerais, em meu Cartório, 2º Tabelionato de Notas, à Rua da Bahia nº 1000, lavro este aditamento à Escritura Pública de "Ata de Assembléia Geral de Constituição da Concessionária BR-040 S.A.", lavrada às fls. 081/090, do Livro 2204-N, lavrada em 31 de janeiro de 2014, nesta serventia Notarial, mediante a qual foram partes contratantes: **Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR**, companhia aberta, com sede na Av. Almirante Barroso, nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP 20031-000, na cidade e Estado do Rio de Janeiro, Brasil, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 03.758.318/0001-24, com seus atos societários devidamente arquivados perante a Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro sob o NIRE 33.3.0026520-1, naquele ato representada por seus procuradores devidamente nomeados na procuração pública outorgada em 27 de janeiro de 2014 e registrada perante o 8º Ofício de Notas do Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, constante no Livro 2819, Folha 164, Ato 130, os Srs. **DANIEL SANTOS LYRA**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade expedida pela OAB/RJ, RG nº 113.825, inscrito no CPF/MF sob o nº 082.183.887-37; e **CRISTIANO BORGES**

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinado em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 32
PROTOCOLO GERAL

CASTILHOS, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade expedida pela OAB/RJ, RG nº 162.832, inscrito no CPF/MF sob o nº 911.516.600-78, ambos com endereço comercial na Av. Almirante Barroso nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, CEP: 20.031-000, na Cidade e Estado do Rio de Janeiro, na intenção de constituir o que segue e encontra-se descrito na escritura pública ora aditada sendo que a presente faz parte integrante e complementar, para todos os fins e efeitos de direito, e **Mesa: Presidente: Daniel Santos Lyra; Secretário: Cristiano Borges Castilhos**, onde foram tomadas as seguintes deliberações, sem quaisquer reservas ou ressalvas: 1. Aprovar a constituição de uma sociedade anônima sob a denominação de CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A. ("Companhia"), com sede e foro no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Alameda Oscar Niemeyer, 222, salas 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608 e 609, Bairro: Vale do Sereno, CEP 34000-000, subsidiária integral de Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR, na forma do artigo 251 da Lei nº 6.404/76. 2. Aprovar o capital social inicial de R$395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais), representado por 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal, ao preço de emissão de R$ 1,00 (um real) cada uma, totalmente subscritas neste ato. O capital social está parcialmente integralizado, em moeda corrente nacional, mediante depósito em conta corrente vinculada nº 31.027.131-2 no Banco do Brasil S.A., Agência 3064-3, nos termos do artigo 80, inciso III, e do artigo 81, caput, da Lei nº 6.404/76, tudo de acordo com o Boletim de Subscrição que constitui o Anexo I à ata a que se refere esta Assembleia Geral de Constituição, e o Recibo de Depósito nº 47.481.647.000.201 de 29 de janeiro de 2014 que, rubricado pela Mesa, fica arquivado na sede da Companhia. 3. Aprovar o projeto do Estatuto Social da Companhia, cuja redação consolidada constitui o Anexo II à ata a que se refere esta Assembleia Geral de Constituição, dando-se assim por efetivamente constituída a Companhia, em razão do cumprimento de todas as formalidades legais. 4. Eleger para o Conselho de Administração da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, a (a) como Presidente do Conselho de Administração o Sr. Gustavo Nunes da Silva Rocha, brasileiro, bacharel em economia, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

RG nº 50.237.822-0 (SSP/SP) e inscrito no CPF/MF sob o nº 001.603.077-08; (b) como membro do Conselho de Administração o Sr. Damião Carlos Moreno Tavares, brasileiro, contador, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 02264835383 (DETRAN/RJ-CNH) e inscrito no CPF/MF sob o nº 066.638.505-04; (c) como membro do Conselho de Administração o Sr. Joílson Rodrigues Ferreira, brasileiro, advogado, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, 30º andar, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 10460729 (SSP/SP) e inscrito no CPF/MF sob o nº 945.772.268-04; (d) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. Marcos Bastos Rocha, brasileiro, engenheiro eletrônico, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade RG nº 5426807-3 (DIC/RJ) e inscrito no CPF/MF sob o nº 801.239.967-91; (e) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. Hilário Leonardo Pereira Filho, brasileiro, engenheiro, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, 30º andar, Centro, portador da carteira de identidade profissional nº 47574/D CREA e inscrito no CPF/MF sob o nº 174.682.217 15; e (f) como membro suplente do Conselho de Administração o Sr. Marcus Roger Meireles Martins da Costa, brasileiro, economista, casado, residente e domiciliado no Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, 52, salas 3001 e 3002, Centro, portador da carteira de identidade profissional nº 18.409 CRE e inscrito no CPF/MF sob o nº 300.474.046-04. Os membros do Conselho de Administração ora eleitos tomarão posse de seus cargos mediante a assinatura dos respectivos termos de posse

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

FL323

lavrados no Livro de Atas de Reunião de Conselho de Administração, oportunidade em que farão as declarações legais. 5. Fixar a remuneração global anual de até R$ 2.189.678,00 (dois milhões, cento e oitenta e nove mil, seiscentos e setenta e oito reais), para a remuneração dos membros da administração da Companhia, a ser distribuída conforme deliberação do Conselho de Administração. 6. Não instalar o Conselho Fiscal nos termos do Artigo 19 do Estatuto Social ora aprovado. 7. Determinar que as publicações da Companhia serão efetuadas no Diário Oficial do Estado de Minas Gerais e no jornal "Hoje em Dia". 8. Autorizar a lavratura da ata a que se refere esta Assembléia na forma sumária, nos termos do §1° do artigo 130 da Lei n° 6.404/76. 6. Encerramento: Após lavrada, lida e aprovada, foi assinada esta ata, com autenticação e numeração pela Mesa dos documentos nela citados, que ficam arquivados na sede da Companhia. Assinaturas: Mesa: Presidente: Daniel Santos Lyra. Secretário: Cristiano Borges Castilhos. Acionista: Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR; **Considerando que: a)** As partes lavraram em 31/01/2014 a Escritura Pública de "Ata de Assembléia Geral de Constituição da Concessionária BR-040 S.A.", sob as folhas às fls. 081/090, do Livro 2204-N, junto ao 2° Tabelionato de Notas da Comarca de Belo Horizonte, Minas Gerais (Cartório Jaguarão), a qual foi apresentada para registro junto a JUCEMG - Junta Comercial do Estado de Minas Gerais. **b)** A JUCEMG - Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, apresentou a nota de devolução Anexo V da Instrução de Serviços n° 003/2013, referente ao protocolo de n.° 14/067.909-0, com data de exame em 07/02/2014, assinado pela Analista de Registro Empresarial, Mariana de Irlanda V. D. Flores, Masp: 10471597-7, pela qual o registro ficou adiado até que sejam atendidas, entre outras já solucionadas, as seguintes exigências, que ficam agora solucionadas, mediante a informação do prazo de integralização das ações subscritas e não integralizadas no ato da constituição: **a) Quantidade e Espécie de Ações Subscritas:** 395.000.000 (trezentos e noventa e cinco milhões) de ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal. **b) Preço de Subscrição por Ação e Valor Total Subscrito:** R$ 1,00 por ação, totalizando R$395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais). **c) Forma de Integralização:** em moeda corrente nacional. **d) Prazo de Integralização:** Foi integralizado pela subscritora, à vista, em moeda corrente nacional, o valor de R$ 39.500.000,00 (trinta e nove milhões e quinhentos mil reais) em 29 de janeiro de 2014, correspondente a

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o n° 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: N° do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

LIVRO -2225 N

FOLHA -048

PRIMEIRO TRASLADO

10% (dez por cento) do valor total do capital social conforme depósito em conta corrente vinculada nº 31.027.131-2 no Banco do Brasil S.A., Agência 3064-3, realizado nos termos do artigo 80, inciso III, e do artigo 81, caput, da Lei nº 6.404/76. O valor de R$ 275.500.000,00 (duzentos e setenta e cinco milhões e quinhentos mil reais) deverá ser integralizado em moeda corrente nacional até a assinatura do Contrato de Concessão nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013, conforme chamadas de capital a serem realizadas pela Diretoria da Sociedade, porém até o prazo limite de 31 de março de 2014. O valor de R$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) deverá ser integralizado em moeda corrente nacional até o final do primeiro ano contado da assinatura do Contrato de Concessão nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013, conforme chamadas de capital a serem realizadas pela Diretoria da Sociedade, porém até o prazo limite de 30 de abril de 2015. O presente ADITAMENTO em todas as suas cláusulas e condições faz parte integrante da escritura ora aditada, constituindo um só ato jurídico, para que sejam processados junto a JUCEMG - Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, quaisquer registros e averbações que se tornarem necessários ao seu fiel cumprimento. Esse aditamento, sem alterar em nada a vontade das partes, passa a fazer parte integrante da mencionada escritura, sendo anotado à sua margem, como permite o artigo 286 do Provimento nº 260/2013 do Conselho Superior da Magistratura do Estado de Minas Gerais. Valores referentes a esta Escritura: Emolumentos R$15,03; Taxa de Fisc. Judiciária R$4,72; Total R$19,75. Valores referentes ao Arquivamento: Emolumentos R$13,98; Taxa de Fisc. Judiciária R$4,38; Total R$18,36. Protocolo: nº 3214/2014. Está lançada no livro, a assinatura de João Carlos Nunes Júnior, Tabelião. - **TRASLADADA EM SEGUIDA.**

Eu, _____, Tabeliã-a

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

subscrevo e assino em público e raso.

Em test.º _____ da verdade.

O TABELIÃO _____

MTF
GERAL FL 325
PROTOCOLO

CARTÓRIO JAGUARIAÚNA 2º
Selo de Fiscalização
CKH 71806

CARTÓRIO JAGUARIAÚNA
Fernando Nogueira Brito Lima
Em Substituição
SUBSTITUTO DE NOTAS

Prêmio Ouro
ANOREG BR
PQTA 2013

CARTÓRIO JAGUARIAÚNA 2º
Selo de Fiscalização
ARQUIVAMENTO
BFN 95486
BFN 95487
BFN 95488

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS
CERTIFICO QUE ESTE DOCUMENTO FAZ PARTE INTEGRANTE
DO PROCESSO ARQUIVADO EM 14/02/2014
SOB O NÚMERO 31300106687-0
NÃO PODENDO SER USADO SEPARADAMENTE.
PROTOCOLO: 140678090

JUCEMG

869970135

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

15
16

29/01/2014 - BANCO DO BRASIL - 17:17:05
474818478 0201

COMPROVANTE DE DEPOSITO EM CONTA CORRENTE
EM DINHEIRO

CLIENTE: CONCESSIONARIA BR-040
AGENCIA: 3884-3 CONTA: 31.827.131-2

DATA 29/01/2014
NR. DOCUMENTO 47.481.847.888.202
VALOR CHEQUE BB LIQUID. 39.500.000,00
VALOR TOTAL 39.500.000,00

NR.AUTENTICACAO 8.8D8,B40,485.54C.1D4
LEIA NO VERSO COMO CONSERVAR ESTE DOCUMENTO, E
ENTRE OUTRAS INFORMACOES.

29/01/2014 - BANCO DO BRASIL - 17.16.41
474818478 0199

RECIBO DE DEBITO MALOTE ENSORRACHADO

CLIENTE: I P I ESTR S-A INVEPAR
AGENCIA: 3884-3 CONTA: 605.499-4
VALOR EM ESPECIE.....: 39.500.000,00

ANTT
PROTOCOLO GERAL FLS 26

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

8º OFÍCIO DE NOTAS
Fábio Monteiro Barreto
Escrevente
34.618/108-RJ

8º Ofício de Notas

GUSTAVO BANDEIRA
TABELIÃO

8º Ofício de Notas-RJ
Senia Regina Rosa Faria
Substituta do Tabelião
Mat. 94/2113

ANTT

FL 227

Livro: 2819
Folha: 164
Ato: 130
T R A S L A D O

PROCURAÇÃO bastante que faz: **INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES EM INFRA-ESTRUTURA S/A. - INVEPAR**, na forma abaixo:-.-.-.-.-.-.-.-.-.-.-

S A I B A M quantos esta virem, que no ano de 2014 (dois mil e quatorze), aos 27 (vinte e sete) dias do mês de Janeiro, nesta Capital do Estado do Rio de Janeiro, República Federativa do Brasil, no Cartório do 8º Ofício de Notas, situado na Rua da Assembléia, nº 10, 10º andar, sala 1.016, Centro, Tabelião Dr. Gustavo Bandeira, e, perante mim, **Fábio Monteiro Barreto**, Escrevente, CTPS nº 34.618 – S/108RJ, compareceu, como Outorgante: **INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES EM INFRA-ESTRUTURA S/A. - INVEPAR**, inscrita no CNPJ/MF., sob nº 03.758.318/0001-24, registrada na JUCERJA sob nº 2325029 em 10 de maio de 2012, com sede nesta cidade na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 3001 e 3002, Centro, neste ato representada por seu Diretor Presidente e de Relação com Investidores, **GUSTAVO NUNES DA SILVA ROCHA**, brasileiro, casado, bacharel em economia, portador da carteira de identidade expedida pelo SSP/SP., RG nº 50.237.822-0, em 18-07-2006, inscrito no CPF/MF., sob o nº 001.603.077-08 e por seu Diretor Vice-Presidente de Concessões Rodoviárias **DAMIÃO CARLOS MORENO TAVARES**, brasileiro, casado, contador, portador da carteira de identidade expedida pelo DETRAN/RJ-CNH., RG nº 02264835383, em 29-11-2012, inscrito no CPF/MF., sob o nº 066.638.505-04, ambos domiciliados no endereço da empresa acima citada, conforme Contrato Social apresentado e cópia arquivada nesta serventia;- os presentes identificados como sendo os próprios por mim, Escrevente, que lavro a presente, pelos documentos apresentados, e acima mencionados, do que dou fé. **Certifico que da presente será enviada nota ao Competente Distribuidor, no prazo da lei 6.358 de 23-12-2008.**- E, logo em seguida, por ela, **OUTORGANTE**, por seus representantes legais, me foi dito que, por este público instrumento e na melhor forma de direito, nomeia e constitui seu bastante procuradores: 1) **TÚLIO TOLEDO ABI-SABER**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da carteira de identidade expedida pela SSP/MG., RG nº M7224307, inscrito no CPF/MF., sob o nº 031.277.386-25; 2) **MÁRCIA FRAGOSO SOARES**, brasileira, divorciada, engenheira civil, portadora da carteira de identidade expedida pelo CREA/RJ., RG nº 871074983, inscrita no CPF/MF., sob o nº 863.363.477-53; 3) **ROSALIA MARIA TEREZA SERGI AGATI CAMELLO**, brasileira, divorciada, advogada, portadora da carteira de identidade expedida pela OAB/RJ., RG nº 87.530, inscrita no CPF/MF., sob o nº 306.200.581-53; 4) **DANIEL SANTOS LYRA**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade expedida pela OAB/RJ., RG nº 113.825, inscrito no CPF/MF., sob o nº 082.183.887-37 e 5) **CRISTIANO BORGES CASTILHOS**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade expedida pela OAB/RJ., RG nº 162.832, inscrito no CPF/MF., sob o nº 911.516.600-78; todos domiciliados no mesmo endereço da empresa outorgante- aos quais conferem os seguintes poderes específicos, assinando sempre em conjunto de dois, independente da ordem de nomeação, para atuar na constituição da sociedade anônima subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A. – **INVEPAR**, com sede em qualquer cidade do Estado de Minas Gerais, podendo praticar todos os atos necessários para a constituição, registro e regularização da sociedade anônima subsidiária integral a ser constituída, em especial a assinatura de Escritura Pública, e quaisquer outros documentos que sejam necessários para a constituição, registro e regularização da nova companhia; assim como representar a Outorgante perante toda e qualquer repartição ou órgão da administração, direta ou indireta, federal, estadual ou municipal, autarquias ou serventias da justiça, incluindo, mas não se limitando a, cartórios e tabelionatos de todos os tipos, incluindo cartório e tabelião de notas, Junta Comercial do Estado de Minas Gerais (JUCEMG), Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro (JUCERJA), Junta Comercial do Estado de São Paulo (JUCESP).

AUTENTICAÇÃO
LEANDRO SA BALDUINO

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

demais Juntas Comerciais de qualquer Estado da Federação, Receita Federal do Brasil (RFB), Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), Secretaria da Fazenda Estadual e Prefeituras Municipais de todas as localidades que sejam relacionadas à constituição de uma sociedade anônima subsidiária integral controlada pela Outorgante, com poderes para requerer, promover e assinar tudo o que necessário se faça, pela lei ou pelos regulamentos de tais órgãos supra citados; juntar e retirar documentos, produzir provas, cumprir exigências, prestar declarações e informações, dar e receber recibos e quitação, participar de reuniões, assembleias e outras deliberações societárias da nova companhia, podendo propor e votar em qualquer matéria, assim como assinar quaisquer atas, alterações a contrato ou estatutos sociais, resoluções, acordos de sócios e livros societários, estabelecer termos, cláusulas e condições, e exercer quaisquer direitos relacionados à condição de sócio da Outorgante; isto é, todos os demais atos necessários ao bom desempenho deste mandato cuja finalidade é a constituição de uma sociedade anônima subsidiária integral controlada pela Outorgante, sendo permitido o substabelecimento. O presente mandato terá validade de 180 (cento e oitenta) dias a partir desta data. **ASSIM** o disse, do que dou fé, e me pediu lhe lavrasse nestas Notas, este público instrumento, que feito sob minuta, lhe li em voz alta e clara, achou conforme, aceitou e assina, perante mim, dispensando pelas partes a presença e assinatura de testemunhas de acordo com o disposto do artigo 240 da Consolidação Normativa da E. Corregedoria Geral de Justiça deste Estado. Certifico que foram recebidos neste ato as custa e emolumentos de conformidade com as Tabelas: (Tabelas 07, item 2, d) - R$39,09; (arquivamento, Tabela 01, item 4) – R$8,02; (Tabela 01, item 5, (4 comunicações) - R$18,58; (sub-total) – R$65,69; (20% FETJ - Lei 3217/99) R$13,13; (5% FUNPERJ – Lei Complementar Estadual 111/06) R$3,28; (5% FUNDPERJ – Lei Estadual 4.664/05) R$3,28; (4% FUNARPEN/RJ - Lei Estadual 6.281/12) R$2,62; (2% PMCMV - Lei Estadual 6370/12) R$0,78; (Mútua/Acoterj) R$11,49; (Distribuidor, conforme a quantidade de nomes) R$26,98; **Totalizando R$127,25, que deverão ser recolhidos nos prazos e formas legais.-** EU, _____ **FÁBIO MONTEIRO BARRETO**, Escrevente, CTPS nº 34.618 – S/108RJ, lavrei, li e encerro o presente ato colhendo as assinaturas. (ASS) **Gustavo Nunes da Silva Rocha, Damião Carlos Moreno Tavares. — TRASLADADA** na mesma data. – E eu, _____, Substituto do Tabelião, subscrevo e assino em público e raso.

Em test° _____ da verdade.

_____

8° Ofício de Notas-RJ
Sonia Regina Rose Farro
Substituta do Tabelião
Mat. 94/8103

SELO DE FISCALIZAÇÃO CORREGEDORIA GERAL DA JUSTIÇA - RJ NOTARIAL PROCURAÇÃO DTB NT29865S

AUTENTICAÇÃO
Certifico e dou fé que a presente cópia é a reprodução fiel do original que me foi apresentado. Cartório do 8° Ofício de Notas do Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 2014. Valor: 6,8
LEANDRO SA BALDUINO

SELO DE FISCALIZAÇÃO CORREGEDORIA GERAL DA JUSTIÇA - RJ AUTENTICAÇÃO EFH 14099 HR62033S

Certifico que este documento da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire: 3130010687-0 , foi deferido e arquivado na Junta Comercial do Estado de Minas Gerais, sob o nº 31300106870 em 14/02/2014. Para validar este documento, acesse www.jucemg.mg.gov.br e informe: Nº do protocolo 14/067.909-0 e o código de segurança MQAX. Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 17/02/2014 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária Geral.

ANTT
FL 330
PROTOCOLO GERAL

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Colecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Fábio Levy Tredler
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paulo de Andrade Boechat
Diego Justiniano Copistrano Pinho
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Gonem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Patricia Barbosa Ramos
Mariane Cadore
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Mahfuia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra
Hugo Popak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro
Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Blanca Duff de Mello Serra
Andrélia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luísa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Attila P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Soles
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barroudin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thaís Nóbrega Tavares de Souza
Yasmin Benevides de Faria
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Bernardo Mello O. Farone D'Amoed
Marcos Cunha Orofino Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Mariaho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaito Mota Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento do Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Cássio Monteiro Rodrigues
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellington Boaz Bezerra
Fernando Aparecido Alves Paulino
Gabriel Bruseghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistone Vitalino
Mauricio Sada Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Curuca
Alberto Parreira
Paula de Mouro Carvalho Paranhos
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte

Consultores

Frederico José Leite Queiroz
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

BA-C. 059/2018 Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil

Câmara de Comércio Internacional – CCI

Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções.

São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref: Requerimento de instituição de arbitragem: Concessionária BR 040 S.A. ("VIA 040") X Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") – **Volume II.**

Em atenção ao requerimento de instituição de arbitragem em referência, vimos apresentar a V. Sas. o Volume II, no qual constam as cópias dos documentos discriminados na "IX. Lista de Documentos" como Docs. 3 a Doc. 5 (Doc. 5.1 a Doc. 5.19).

Cordialmente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

FL 331 PROTOCOLO GERAL

IX. LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.

ANTT
FL 332
PROTOCOLO GERAL

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

NOTA TÉCNICA Nº 003 /GEPRO/SUINF/2018		DATA 04/04/2018
Assunto:	Licenciamento Ambiental das Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias da Concessionária Via 040 – Licença de Instalação nº 1121/2016	COAMB
Referência:	Memorando nº 084/2018/GEFOR/SUINF 50500.320384/2018-59	

EMENTA: BR-040/DF/GO/MG Licenciamento Ambiental das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Concessionária Via 040 e transferência da titularidade da Licença de Instalação nº 1121/2016.

I. OBJETO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar informações a respeito do processo de Licenciamento Ambiental relativo às obras de duplicação e melhorias da Rodovia Federal BR-040 no Distrito Federal e nos estados de Goiás e Minas Gerais, mais precisamente quanto à transferência da titularidade da Licença de Instalação nº 1121/2016, do Poder Concedente para a Concessionária Via 040.

II. CONTEXTUALIZAÇÃO

2. Conforme contrato de concessão, a obrigação de obtenção da Licença de Instalação das obras de ampliação da capacidade e melhorias constantes no item 3.2.1 do PER compete ao Poder Concedente, "*devendo ser disponibilizada em prazo compatível para o atendimento das metas anuais de duplicação*". De acordo com o item 10.3.2, a Licença de Instalação necessária ao cumprimento da "*primeira meta anual*" deverá ser disponibilizada em até 12 (doze) meses contados da Data da Assunção da Rodovia.

3. Coube à Empresa de Planejamento e Logística - EPL o licenciamento ambiental das referidas obras até a emissão da Licença de Instalação, momento no qual deveria ser realizada a transferência da titularidade da Licença de Instalação - LI para a Concessionária vencedora do leilão.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000008940670
Número do documento: 18073020432051200000008940670

4. A Licença de Instalação nº 1121/2016, referente às obras de duplicação, melhorias e instalação de fibra óptica ao longo da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, foi emitida em 06/07/2016. Após essa data foram realizadas reuniões com a presença do Poder Concedente e Concessionária VIA 040 no intuito de definir as responsabilidades das condicionantes ambientais impostas pelo IBAMA e transferir a titularidade da referida licença, do Poder Concedente para a Concessionária VIA 040.

5. Nesse Contexto, a presente Nota tem por objetivo fornecer subsídios técnicos à tomada de decisão da Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR, solicitados por meio do Memorando nº 084/2018/GEFOR/SUINF, que ponderou:

> *Dessa Forma, solicitamos que a GEPRO subsidie esta Gerência informando se a Concessionária Via 040 já recebeu a transferência da titularidade da Licença de Instalação nº 1121/2016. Caso a resposta seja negativa, solicitamos manifestação da GEPRO sobre a razoabilidade da Concessionária em não ter recebido a transferência da titularidade em tela.*

III. INFORMAÇÕES E ESCLARECIMENTOS

6. Conforme informado anteriormente, em 06/07/2016, foi emitida, pelo IBAMA, a Licença de Instalação – LI nº 1121/2016 e Autorização para Supressão de Vegetação – ASV nº 1131/2016 relativas às obras previstas para a BR-040/DF/GO, com extensão total de 156,5 km. Destaca-se que estas licenças, na época, não contemplaram o estado de Minas Gerais.

7. Entretanto, a referida LI possibilitava à VIA 040 executar a meta do Ano 1, presente no PER, referente à implantação de pista dupla (109 km), uma vez que o trecho da BR-040 no estado do Goiás e no Distrito Federal encontravam-se liberados, totalizando uma extensão de 156,5 km, conforme mencionado na Nota Informativa nº 001/GEPRO/SUINF/2017, de 20/03/2017.

8. Com relação à meta do Ano 1 referente à Conversão de subtrechos em multifaixas para via duplicada (28,4 km), a mesma não era possível uma vez que os trechos de multifaixas não estavam contemplados pela referida LI, por se encontrarem no estado de Minas Gerais.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000006940670
Número do documento: 18073020432051200000006940670

ANTT
FL 334
PROTOCOLO GERAL

9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.

10. A partir da definição dos responsáveis pelo atendimento das complementações necessárias, assim como do atendimento das condicionantes presentes nas autorizações, a ANTT solicitou à VIA 040 que iniciasse o processo de transferência da titularidade das referidas autorizações.

11. A Concessionária, em resposta, informou que não iniciaria o processo uma vez que conforme disposição contratual, o Poder Concedente deveria disponibilizar uma licença que contemplasse as obras da primeira meta anual, ou seja, a duplicação de 109 km e a conversão de 28,4 km de trechos em multifaixas para via duplicada, o que, de acordo com a Concessionária, não havia sido obtido.

12. Devido ao fato de que os trechos com presença de multifaixas que devem ser duplicadas, encontrarem-se no estado de Minas Gerais, ainda sem LI, a GEPRO, por meio dos Memorando nº 373/2016/GEPRO/SUINF e Memorando nº 038/2017/GEPRO/SUINF questionou a GEINV quanto à possibilidade de diferenciação dos prazos previstos no item 3.2.1.1 do PER.

13. Em resposta, a GEINV, por meio do Memorando nº 1284/2016/GEINV/SUINF informou que independentemente de seu entendimento quanto à vinculação dos prazos, a LI deveria ser transferida o mais breve possível, mesmo que atendendo apenas a meta de implantação de pista dupla.

14. No intuito de fortalecer o posicionamento da GEINV, a GEPRO, em 09/02/2017 elaborou a Nota Técnica nº 07/2017/GEPRO/SUINF como subsídio para manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT.

15. Em 09/03/2017 a Procuradoria Federal junto à ANTT emitiu o Parecer nº 00568/2017/PF-ANTT/PGF/AGU que concluí não antever *"qualquer óbice jurídico que impossibilite a transferência de titularidade da LI nº 1121/2016 e ASV nº 1131/2016 do Poder Concedente para a Concessionária VIA 040"*.

16. Ademais, a Procuradoria informou que, *"mantida a resistência da Concessionária, deverá esta Superintendência instaurar o competente*

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pja/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000008940670
Número do documento: 18073020432051200000008940670

ANTT PROTOCOLO GERAL FL 335

procedimento disciplinar visando apurar eventual infração legal, contratual ou regulamentar".

17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040 no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 nos estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.

18. Ressalta-se que, a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes.

19. Destaca-se que o quantitativo dos trechos bloqueados não interfere no atingimento da meta do Ano 1 informada no item 3.2.1.1 do PER.

20. A EPL, atual empreendedora do processo junto ao IBAMA, se manifestou, por meio do Ofício nº 445/2016/DPL/EPL, Ofício nº 98/2017/EPL/GEMAB, Ofício nº 300/2017/PRE/EPL e Nota Técnica nº 15/2017/GEMAB/DPL/EPL, concluindo *"não haver óbices à transferência da titularidade das licenças para a Concessionária VIA 040".*

21. Ademais, a EPL informa que as condicionantes que necessitem de demandas do Poder Concedente continuarão à cargo da EPL.

22. Destaca-se que, a GEPRO/SUINF vem reiterando a solicitação à VIA 040 para a transferência da titularidade das autorizações ambientais, seja por meio de reuniões de alinhamento ou por meio dos ofícios (Ofícios nº 132, 188, 680, 1231, 1645/2017/GEPRO/SUINF e Ofício nº 391/2017/SUINF).

23. O Ofício nº 1231/2017/GEPRO/SUINF de 28/07/2017 solicitou à Concessionária a transferência da titularidade das referidas licenças num prazo de 10 (dez) dias. Em resposta, a Concessionária protocolou a Carta OF GCC 0339 2017 solicitando que o prazo para formalização do pedido de transferência da LI e ASV fosse o mesmo fixado no Ofício nº 271/2017/SUINF que trata do processo de caducidade da Concessionária.

24. Diante da solicitação, foi encaminhado à SUINF em 23/08/2017, o Memorando nº 292/2017/GEPRO/SUINF que encaminhou uma breve explanação dos procedimentos realizados pela GEPRO vislumbrando à Transferência da LI nº 1121/2016, assim como a solicitação da Concessionária para postergação do prazo.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000006940670
Número do documento: 18073020432051200000006940670

ANTT
FL 336
PROTOCOLO GERAL

25. Em resposta, a SUINF emitiu o Ofício nº 391/2017/SUINF prorrogando o prazo informado no Ofício nº 1231/2017/GEPRO/SUINF para 22/09/2017, conforme solicitação da Concessionária Via 040.

26. Findado o prazo estipulado pela SUINF, em 10/10/2017 foi encaminhado o Ofício nº 1645/2017/GEPRO/SUINF solicitando à Concessionária cópia do protocolo, no IBAMA do documento que formalizou a solicitação de transferência da titularidade da LI nº 1121/2016 e ASV nº 1131/2016 em nome da Concessionária, num prazo de 5 (cinco) dias.

27. A Concessionária protocolou em 26/10/2017 a Carta OF.GCC.0453.2017 por meio do qual informou que de acordo com a publicação da Lei nº 13.448/2017, que estabelece as diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria de investimento em infraestrutura da administração pública federal, a Via 040, por meio da Carta OF.GCC.0392.2017 solicitou à ANTT sua intenção de adesão ao processo de relicitação.

28. Diante do exposto, a Concessionária informou que entende que não deve realizar a transferência das LI e ASV uma vez que, quando da devolução da concessão, haveria necessidade de uma nova transferência da LI.

29. Em 07/12/2017, a GEPRO, por meio do Memorando nº 408/2017/GEPRO/SUINF encaminhou as informações apresentadas pela Concessionária para conhecimento da SUINF, uma vez que a Concessionária não havia realizado a transferência da titularidade das licenças, conforme solicitado por ela mesma na Carta OF.GCC.339.2017.

30. Em resposta, a SUINF, por meio do Despacho nº 1408/SUINF/2017, informou que:

> *"Em decorrência da Adesão à Lei nº 13.448/2017, pela VIA040, no que tange a relicitação do trecho concedido, todos os investimentos ficarão sobrestados, devendo permanecer apenas serviços de Conservação e Manutenção dentre outros que a Agência entender como relevante. Por esse motivo, não temos objeção quanto ao pleito ora exposto".*

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

31. Diante o exposto, tem-se que:

a) As licenças ambientais foram emitidas em 06/07/2016 para o trecho de Golás e DF e em 13/04/2017 para o trecho de Minas Gerais;

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000008940670
Número do documento: 18073020432051200000008940670

ANTT
FL337
PROTOCOLO GERAL

b) Os trechos atualmente bloqueados não interferem na primeira meta anual de obras de ampliação da capacidade e melhorias presente no item 3.2.1.1 do PER da VIA 040;

c) As condicionantes que necessitem de demandas do Poder Concedente continuarão à cargo da EPL;

d) Não existem óbices de cunho técnico quanto à transferência da LI e ASV necessárias para a realização das obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, conforme os entendimentos da EPL, GEPRO, GEINV e PF-ANTT; e

e) De acordo com o Despacho nº 1408/SUINF/2017 de 08/12/2017:

> *Em decorrência da Adesão à Lei nº 13.448/2017, pela VIA040, no que tange a relicitação do trecho concedido, todos os investimentos ficarão sobrestados, devendo permanecer apenas serviços de Conservação e Manutenção dentre outros que a Agência entender como relevante. Por esse motivo, não temos objeção quanto ao pleito ora exposto".*

32. Nesse contexto, recomendo o envio de Memorando à GEFOR contendo cópia desse parecer.

33. Assim sendo, encaminho o presente Parecer Técnico para consideração superior e adoção de providências.

RENATA ROCHA TORRES AMARAL
Coordenadora de Assuntos Ambientais
COAMB/GEPRO

De acordo.

Brasília, 04 de Abril de 2018.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
Gerente de Projetos de Rodovias - GEPRO

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: VITOR FARIA DA COSTA PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18073020432051200000006940670
Número do documento: 18073020432051200000006940670

ANTT
FL 339
PROTOCOLO GERAL

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL BRASIL PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

ANEXO 2

PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER)

BR-040/DF/GO/MG: Trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG

EDITAL DE CONCESSÃO Nº 006/2013

ANTT
FL 330
PROTOCOLO GERAL

SUMÁRIO

SUMÁRIO 2
LISTA DE ABREVIATURAS 4
1 INTRODUÇÃO 5
2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO 6
3 FRENTES DA CONCESSÃO 7
3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO 8
3.1.1 Pavimento 9
3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança 13
3.1.3 Obras de arte especiais 17
3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs) 20
3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção 23
3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio 25
3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais 28
3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação 30
3.2 FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO 32
3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias 32
3.2.2 Obras em Trechos Urbanos 39
3.2.3 Obras de Manutenção de Nível de Serviço 40
3.2.4 Obras Emergenciais 42
3.2.5 Parâmetros Técnicos 43
3.3 FRENTE DE CONSERVAÇÃO 47
3.3.1 Pavimento 47
3.3.2 Elementos de proteção e segurança 47
3.3.3 Obras de arte especiais 47
3.3.4 Sistema de drenagem e obras de arte correntes 47
3.3.5 Terraplenos e estruturas de contenção 47
3.3.6 Canteiro central e faixa de domínio 48
3.3.7 Edificações e instalações operacionais 48
3.3.8 Sistemas elétricos e de iluminação 48
3.4 FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS 49
3.4.1 Centro de Controle Operacional 50
3.4.2 Equipamentos e Veículos da administração 51
3.4.3 Sistemas de controle de tráfego 52
3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário 58
3.4.5 Sistemas de pedágio e controle de arrecadação 62
3.4.6 Sistema de Comunicação 66
3.4.7 Sistema de Pesagem 70
3.4.8 Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial 70
3.4.9 Posto de fiscalização da ANTT 71
3.4.10 Veículos de fiscalização da ANTT 71
3.4.11 Posto da Policia Rodoviária Federal 72
4 MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS 73
4.1 RELATÓRIOS INICIAIS 73
4.1.1 Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia 73
4.1.2 Cadastro Inicial da Rodovia 73

DNIT
PROTOCOLO DER-MT FL 340

4.1.3 Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais 74
4.1.4 Relatório de Operações 75
4.2 RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO 75
4.2.1 Relatórios de Monitoração de Pavimento 75
4.2.2 Relatórios de Monitoração dos Elementos de Proteção e Segurança 76
4.2.3 Relatórios de Monitoração de Obras de Arte Especiais 77
4.2.4 Relatórios de Monitoração do Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes 77
4.2.5 Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção 77
4.2.6 Relatórios de Monitoração de Canteiro Central e Faixa de Domínio. 78
4.2.7 Relatórios de Monitoração de Instalações Operacionais 78
4.2.8 Relatórios de Monitoração de Sistemas Elétricos e de Iluminação ... 78
4.2.9 Relatórios de Monitoração de Acidentes 79
4.2.10 Relatórios de Sistema de Gerenciamento Operacional 79
4.3 RELATÓRIO TÉCNICO, OPERACIONAL, FÍSICO E FINANCEIRO 81
4.4 PLANEJAMENTO ANUAL DE OBRAS E SERVIÇOS, PROGRAMAÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS e EXECUÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS 81
4.5 PLANEJAMENTO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS DA RODOVIA 81
4.6 PLANEJAMENTO DA IMPLANTAÇÃO E GESTÃO DE FIBRAS ÓPTICAS 81
4.7 OUTROS RELATÓRIOS 82
4.8 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG) 82
5 GESTÃO AMBIENTAL 84
6 GESTÃO SOCIAL 85
7 APÊNDICES 86

PROTOCOLO GERAL FL. 341

LISTA DE ABREVIATURAS

AASHTO	*American Association of State Highway and Transportation Officials*
ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ASTM	*American Society for Testing and Materials*
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BSO	Base Operacional
CCO	Centro de Controle Operacional
CFTV	Circuito Fechado de Televisão
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
EPS	Elemento de Proteção e Segurança
FWD	*Falling Weight Deflectometer*
GPS	*Global Position System*
HCM	*Highway Capacity Manual*
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
ICP	Índice de Condição do Pavimento
IGG	Índice de Gravidade Global (em relação ao pavimento da RODOVIA)
INMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IRI	Índice de Regularidade Longitudinal (*International Roughness Index*)
ISO	*International Standards Organization*
LVC	Levantamento Visual Contínuo
OAC	Obra de Arte Corrente
OAE	Obra de Arte Especial
PAE	Plano de Ação de Emergência
PER	Programa de Exploração da RODOVIA
PGR	Plano de Gerenciamento de Riscos
PMV	Painel de Mensagem Variável
PNV	Plano Nacional de Viação
PRF	Polícia Rodoviária Federal
SAU	Serviço de Atendimento ao Usuário
SGO	Sistema de Gerenciamento Operacional
SIG	Sistema de Informações Geográficas
VDMA	Volume Diário Médio Anual

1 INTRODUÇÃO

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) especifica todas as condições para execução do Contrato, caracterizando todos os serviços e obras previstos para realização pela Concessionária ao longo do prazo da Concessão, bem como diretrizes técnicas, normas, características geométricas, Escopo, Parâmetros de desempenho, Parâmetros Técnicos, bem como os prazos de execução que devem ser observados para todas as obras e serviços previstos.

As ações para prestação desse serviço público serão dirigidas à fluidez do trânsito e à segurança e conforto do usuário do Sistema Rodoviário.

Como princípios básicos do PER, com fulcro na regularidade e qualidade da oferta de infraestrutura aos seus usuários, devem ser considerados:

- A implementação de ações de natureza preventiva, voltadas para a preservação da Rodovia e das condições de tráfego; e,
- A agilidade na implementação de ações corretivas, emergenciais ou não, que eventualmente se fizerem necessárias para a reconstituição da Rodovia e das condições de tráfego.

Para atendimento das condições acima, a Concessionária deverá acompanhar continuamente os elementos físicos e os processos gerenciais da Rodovia, adotando em tempo hábil as providências necessárias a assegurar permanente qualidade dos serviços ofertados aos usuários.

ANTT
FL 343
PROC
CONCER

2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

O Sistema Rodoviário objeto da Concessão trata-se da rodovia BR-040/DF/GO/MG, no trecho que se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, no km 0,0 do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006, até o início do trecho concedido e administrado pela CONCER, no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, no km 771,1 do PNV 2006, incluindo os elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.

O trecho possui 936,8 km de extensão, sendo:

- 557,2 km de pista simples,
- 222,3 km de pista dupla com canteiro central, e
- 157,3 km com 4 faixas de tráfego, sem canteiro central ou qualquer elemento físico de segregação das pistas.

O detalhamento do trecho que compõe o Sistema Rodoviário encontra-se no Apêndice A. Para efeito de localização das intervenções, o Sistema Rodoviário foi dividido em 18 subtrechos, conforme tabela e esquemas apresentados no Apêndice B.

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 349

3 FRENTES DA CONCESSÃO

O presente PER estabelece todas as metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias, diretrizes técnicas, normas, Escopo, Parâmetros de Desempenho, Parâmetros Técnicos e os respectivos prazos para seu atendimento, divididos em quatro Frentes:

- Frente de Recuperação e Manutenção;
- Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço;
- Frente de Conservação; e,
- Frente de Serviços Operacionais.

Em cada uma das Frentes são detalhadas as atividades de responsabilidade da Concessionária, com a fixação do prazo e das condições para o atendimento integral ao PER.

ANTT
FL 245
PROCESSO GERAL

3.1 FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

A Frente de Recuperação e Manutenção engloba as fases de Recuperação e Manutenção da Rodovia, conforme exposto abaixo.

RECUPERAÇÃO

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de recuperação do trecho concedido, imprescindíveis à operação do Sistema Rodoviário e aquelas de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato e dos Escopos abaixo especificados.

MANUTENÇÃO

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de recomposição e aprimoramento das características técnicas e operacionais do Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se a partir do atendimento ao Parâmetro de Desempenho final indicado na Recuperação, bem como a partir da entrega de obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço e estende-se até o final do prazo da Concessão.

Nas tabelas abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

Os indicadores abaixo deverão ser avaliados em toda a extensão do Sistema Rodoviário e em todas as vias, sejam elas centrais, marginais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acessos, alças ou OAEs, bem como acostamentos.

3.1.1 Pavimento	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Ações de correção de desnível entre duas faixas de tráfego contíguas. 2. Reparos localizados na pista, de natureza superficial e profunda, e fresagem. 3. Fresagem e recomposição de revestimento asfáltico nos subtrechos que apresentam IRI ≥ 4,0 m/km. 4. Reparos localizados nos segmentos em que os acostamentos pavimentados encontram-se em más condições funcionais ou com alta frequência de defeitos. 5. Eliminação de degrau acentuado entre a pista de rolamento duplicada e o acostamento. 6. Serviços de melhoria das condições de conforto ao rolamento em segmentos críticos. 7. Solução de problemas de irregularidades localizados, contidos em segmentos que indiquem valores toleráveis, tais como abatimentos de pista causados por problemas geotécnicos ocorridos em terrenos de fundação de aterros, nas encostas adjacentes ou no próprio terrapleno. 8. Eliminar e prevenir a ocorrência de flechas nas trilhas de roda superiores ao valor limite estabelecido e de desnível superior ao valor admissível entre a faixa de tráfego e o acostamento ou entre duas faixas de tráfego contíguas, causado por recapeamentos diferenciados.
Escopo Recuperação	1 Execução dos reparos localizados necessários à recuperação do pavimento flexível, previamente à execução das obras de reforço do pavimento, em complemento ao tratamento iniciado nos Trabalhos Iniciais. 2 Reforço estrutural do pavimento flexível existente, com eventual reconstrução de segmentos cujo nível de deterioração, condições estruturais ou ambos não comportem o reforço do pavimento existente. 3 Recuperação ou recomposição dos acostamentos. 4 Recuperação de pavimento rígido, compreendendo substituição parcial ou total de placas danificadas, de acordo com os limites estabelecidos nos Parâmetros de Desempenho. 5 Definição dos tipos de revestimento a aplicar na pista de rolamento de tal forma que as condições de aderência pneu-pavimento sejam as melhores possíveis, de modo a não comprometer a segurança do usuário. 6 Eliminação de degrau entre a pista de rolamento e o acostamento.
Escopo Manutenção	1 Garantir frequência mínima de intervenções, utilizando técnicas que reduzam as interferências com o tráfego ao estritamente necessário. 2 Assegurar irregularidade mínima e compatível com as velocidades operacionais, a fim de minimizar a resposta dinâmica na interação veículo-pavimento, de acordo com as avaliações previstas. 3 Garantir atrito adequado, mesmo sob chuvas intensas, sem causar desgaste excessivo dos pneus. 4 As soluções técnicas para a manutenção deverão garantir vida de serviço superior a 5 anos a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, até a próxima intervenção programada, de modo que o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PROTOCOLO DER
FLS 96
ANTT

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE						
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO				MANUTENÇÃO	
	9 meses	24 meses	36 meses	48 meses	60 meses	357 meses	360 meses
Ausência de áreas exsudadas superiores a 1 m²	X						
Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m superiores a:	15 mm				7 mm		
Percentagem de área trincada (TR) máxima:	20% da área total	20% em 60% da Rodovia 15% em 40% da Rodovia	20% em 40% da Rodovia 15% em 60% da Rodovia	20% em 20% da Rodovia 15% em 80% da Rodovia	15% da área total	0% (Ausência de área trincada)	
Desníveis entre a faixa de tráfego e o acostamento, nos trechos em pista dupla (tolerância máxima):	5 cm				Ausência Total		
Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento nos trechos não incluídos no parâmetro da linha anterior:	A eliminação de desnível entre a faixa de tráfego e o acostamento deverá ocorrer de acordo com as extensões e prazos de duplicação e de conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada definidos no item 3.2.1.1						
Ausência de desnível entre faixas de tráfego contíguas	X						
Irregularidade longitudinal máxima de 2,7 m/km (sendo que o restante não poderá exceder 4,0 m/km), ou QI ≤ 35 contagens/km, em, no mínimo:	0%	35% da Rodovia	60% da Rodovia	80% da Rodovia	100% da Rodovia		
Ausência de defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto	X						
ICP - Ausência de amostras inferiores a:	40	55 em 40% das amostras	55 em 60% das amostras	70 em 80% das amostras	70 em 100% das amostras		

Ausência de juntas e trincas sem selagem, depressões, abaulamentos panelas ou, ainda, defeitos que caracterizem problemas de segurança aos usuários	X						
Largura mínima das pistas de rolamento de acordo com o especificado nas normas para o projeto geométrico de rodovias rurais, do DNIT					X		
Deflexão característica (Dc) máxima de 50 x 10^{-2} mm					X		
Índice de Gravidade Global: IGG ≤ 30					X		
Ausência de área afetada por trincas interligadas de classe 3					X		
Altura de areia (HS), compreendida no intervalo: 0,6 mm < HS < 1,2 mm (para camadas porosas de atrito dispensa-se o limite máximo)					X		
Valor da resistência à derrapagem: VRD > 47					X		
Ausência de áreas excessivamente remendadas na proporção máxima de 20 reparos a cada 1 km e 4 reparos a cada 100 m					X		
IRI < 2,5 m/km em pelo menos 80% da extensão da Rodovia e IRI < 3,0 m/km no restante.						X	

PROTOCOLO GERAL ANTT

Os segmentos homogêneos devem atender simultaneamente condições de tráfego, estrutura do pavimento e respostas de natureza estrutural e funcional, com extensões de até 10 km justificadas pelo método das diferenças acumuladas da AASHTO					X		
Pavimento da Rodovia deverá apresentar vida restante de, no mínimo, 5 anos							X

PROTOCOLO GERAL 4 VPL340 MNT

3.1.2 Sinalização e Elementos de Proteção e Segurança	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recomposição da sinalização, com recuperação, substituição e adição de dispositivos, de modo que toda a sinalização de regulamentação e advertência esteja completa e em boas condições, em perfeito atendimento às determinações do CTB, DNIT e resoluções do CONTRAN, inclusive nos acessos particulares. 2. Intervenção em pontos com sinalização horizontal deficiente e nos locais onde foram executados serviços emergenciais no pavimento. 3. Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES. 4. Substituição de placas de sinalização vertical e aérea danificadas ou ilegíveis. 5. Reparação de todos os trechos que apresentam ausência ou insatisfatoriedade de sinalização horizontal, incluindo faixas de bordo e eixo, zebrados e escamas e tachas retrorrefletivas, assim como dos trechos com ausência ou insatisfatoriedade de sinalização vertical de advertência e regulamentação; 6. Recuperação ou substituição de barreiras e defensas danificadas ou não ancoradas. 7. Reparação de trechos com desníveis acentuados ou obstáculos rígidos em bordos externos de curvas ou a menos de 3 m das faixas de rolamento. 8. Recomposição de trechos em que a sinalização apresenta situações de descontinuidade ou má visibilidade (diurna e/ou noturna). 9. Recomposição da sinalização vertical, com adição, recuperação e substituição de dispositivos danificados ou removidos (placas de regulamentação de velocidade, regulamentação de sentido, regulamentação de gabarito, regulamentação de ultrapassagem, placas de advertência de curvas, placas de advertência de gabarito, quando for o caso, balizadores/delineadores de curvas, marcadores de alinhamento, marcos quilométricos, sinalização indicativa nos acessos). 10. Substituição de placas de sinalização vertical que não atenderem ao índice residual mínimo de retrorrefletância especificado na norma NBR 14.644. 11. Execução de reparos ou substituição dos dispositivos de segurança – como defensas, dispositivos antiofuscantes, atenuadores de impacto e barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey* – em mau estado, desconformes ou que ponham em risco os usuários, sendo igualmente necessário implantar novas defensas e barreiras, priorizando curvas acentuadas, trechos sinuosos e locais com desníveis laterais acentuados. 12. Fixação de balizadores retrorrefletivos em todas as defensas e barreiras, espaçados de acordo com as normas vigentes do DNIT. 13. Execução de serviços emergenciais de recuperação nas defensas metálicas, como pintura, verificação da fixação de lâminas na ancoragem e substituição de suportes e espaçadores com defeito. 14. Instalação de dispositivos antiofuscantes nos locais de ofuscamento em pista dupla, colocados sobre barreiras de concreto ou compostos por vegetação (em casos sujeitos a análise pela ANTT) e sob passarelas sobre pista dupla, com, no mínimo, 400 m de extensão. 15. Aplicação de pintura provisória, de acordo com a norma NBR 12.935, nas linhas delimitadoras de faixas de tráfego, delimitadoras de bordo, de transição de largura de pista e em marcas de canalização de faixa de tráfego. 16. Aplicação de tachas retrorrefletivas em locais de maior risco de acidentes e junto às áreas operacionais, como postos de pesagem, praças de pedágio, postos e delegacias da Polícia Rodoviária Federal e postos de fiscalização da ANTT. 17. Antecedendo cada posto da PRF, deverão ser implantadas 1 placa de pré-sinalização entre os 300 e 500 m anteriores, 2 placas de velocidade, e 1 com a indicação "caminhões e ônibus obrigatório faixa da direita". 18. Antecedendo cada posto de fiscalização da ANTT, deverá ser implantada 1 placa de pré-sinalização numa distância de 300 m. 19. Deverão ser implantadas placas indicativas dos serviços de assistência ao usuário e placas indicativas da Rodovia no início e fim do trecho e em todos os principais acessos. 20. Deverão, também, ser implantadas placas de dimensões 3,5 m x 5,0 m, padrão ANTT, com indicações da Ouvidoria da ANTT, no

PROTOCOLO GERAL 0052574 ANTT

	mínimo a cada 30 km, em ambas as pistas. 21. Em nenhuma situação, após serviços no pavimento definidos nos Trabalhos Iniciais, a Rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras. Quando, eventualmente, o substrato apresentar condições que inviabilizem a demarcação (pavimento úmido), admite-se, enquanto persistirem essas condições, o uso de dispositivos balizadores do tipo cones ou similares.
Escopo Recuperação	1 Implantação das sinalizações verticais complementares do tipo educativas e de indicação, e complementação da implantação de defensas, barreiras de segurança e atenuadores de impacto necessários ao longo de toda a Rodovia, inclusive com a substituição e adequação às normas mais atualizadas de dispositivos pré-existentes. 2 Execução de nova sinalização horizontal adequada aos recapeamentos que ocorrerão no pavimento. 3 As especificações técnicas para a sinalização horizontal deverão obedecer às normas vigentes do DNIT, CONTRAN e CTB, considerando-se a Rodovia como sendo de classe I-B nos trechos em pista simples (faixas com 10 cm de largura) e I-A nos trechos em pista dupla (faixas com 15 cm de largura), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT, exceto para sinalizações provisórias. 4 Aplicação de tachas refletivas no pavimento ao longo de todo a extensão da Rodovia, dispostas em geral sobre as linhas horizontais pintadas, de modo a delimitar a pista, as faixas de rolamento e as áreas neutras (áreas zebradas), seguindo as proporções descritas no "Manual de Sinalização Rodoviária" do DNIT. 5 Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro. 6 Implantação de barreiras de segurança nos locais considerados necessários, complementando os trabalhos efetuados na fase de trabalhos iniciais. 7 Implantação da sinalização definitiva da Rodovia, respeitando-se as normas vigentes no que tange à sinalização horizontal e vertical e à contenção viária. 8 Os valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES. 9 Implantação da sinalização horizontal de alto índice de refletorização nos locais de maior incidência noturna de acidentes sob chuva ou neblina. As especificações técnicas deverão obedecer às normas do DNIT. 10 Em complemento à pintura de solo, deverão ser utilizados elementos retrorrefletivos fixados sobre o pavimento. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 11 Nos trechos sujeitos à neblina ou de maior incidência de precipitação pluviométrica, deverão ser utilizadas macrotachas (tachões), com índice de retrorrefletância superior às tachas. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes. 12 Nas curvas, como auxiliares às demais sinalizações de solo, deverão ser implantados balizadores com elementos retrorrefletivos. As especificações técnicas deverão obedecer às normas vigentes e aos manuais do DNIT. 13 Para as placas de sinalização vertical e aérea, no caso de placas de regulamentação e de advertência, sua implantação se dará em função das condições geométricas e topográficas da Rodovia. 14 Após a identificação dos locais de incidência de neblina, deverão ser implantadas sinalizações complementares às normais da Rodovia, por meio de placas e sinais no pavimento, alertando os usuários sobre a distância mínima de visibilidade. 15 Placas de serviços auxiliares deverão ser implantadas a 500 m e no início do *taper* de desaceleração do acesso, sendo uma de pré-sinalização e outra de confirmação. 16 Placas educativas deverão ser implantadas, no mínimo, a cada 5 km. 17 Placas de marco quilométrico deverão ser implantadas a cada km, em ambas as pistas. 18 Placas de identificação da Rodovia deverão ser implantadas a 200 m do fim da pista de aceleração dos principais acessos de ligação viária. Deverão ser implantadas, também, junto aos marcos quilométricos múltiplos de 10. 19 Com relação às placas compostas de regulamentação ou advertência, sua implantação dependerá das condições geométricas e topográficas da Rodovia, devendo haver uma de pré-sinalização a 500 m e uma de confirmação.

PROTOCOLO GERAL

20 No caso de 3ª faixa, também deverá ser implantada placa indicando o seu término.
21 Nos postos de pesagem e adjacências, deverão ser implantadas, no mínimo, as seguintes placas de informação em geral: placas de sinalização aérea a 1 km e de confirmação no início da faixa de desaceleração; placas com indicação de saídas e locais para excesso de carga, na área interna.
22 Em todas as obras, deverão ser implantadas, em local visível aos usuários, placas indicativas, com breve descrição da obra, informações relativas ao responsável técnico e logomarca da ANTT e da Concessionária.
23 Em segmentos de pista simples com faixa de ultrapassagem, deverá ser implantada uma placa composta de advertência, a 300 m antecedendo o início da faixa; uma placa composta de regulamentação, 100 m após o início, indicando veículos lentos a utilizar a faixa; e outra indicando o seu final.
24 No caso de curva perigosa, deverá ser implantada 1 placa composta de advertência, entre 200 e 500 m antes do início da curva, 1 placa de redução de velocidade e 1 de advertência.
25 A 500 m antecedendo cruzamento em nível, deverá ser implantada 1 placa de pré-sinalização, 1 placa de redução de velocidade e 1 placa de cruzamento adiante, apenas na via secundária.
26 Deverá ser implantada, no mínimo, 1 placa em cada sentido, na divisa dos municípios.
27 Em segmentos com pista de 3 ou mais faixas, desde que as condições geométricas, topográficas e de segurança do trânsito exijam, deverá ser implantada placa complementar do lado esquerdo (canteiro central) do sentido de direção do tráfego, idêntica à placa implantada à direita.
28 As placas serão implantadas sempre a uma distância mínima de: 1,20 m da borda externa do acostamento ou do refúgio (orla lateral interna da placa). 1,20 m do solo (orla inferior da placa); 6,50 m do solo, no caso de sinalização aérea (orla inferior da placa).
29 A disposição das placas deverá estar de acordo com o disposto nos manuais do DNIT e do CONTRAN em vigor sobre sinalização. As placas de sinalização vertical e aérea deverão estar de acordo com a NBR 11.904 e com a NBR 14.644.
30 Em nenhuma situação, após serviços de recuperação do pavimento, a Rodovia será liberada ao tráfego sem a sinalização horizontal adequada que garanta a segurança dos usuários, ainda que provisória ou de obras.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE			
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO	
	9 meses	12 meses	36 meses	60 meses
Ausência de defensas metálicas ou barreiras em concreto danificadas	X			
Ausência de locais com sinalização vertical em desacordo com o CTB e resoluções do CONTRAN.	X			

PROTOCOLO GERAL ANTT

Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que:	100 mcd/lx/m² em 100% da Rodovia		130 mcd/lx/m² em, no mínimo, 50% da Rodovia.	130 mcd/lx/m² em 100% da Rodovia.
Ausência total de sinalização vertical ou aérea suja ou danificada	X			
Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de:	80% do valor inicial para as películas tipo II, III-A, III-B e III-C e 50% do valor inicial para as películas tipo I-A, I-B e IV		85% do valor inicial para as películas das placas para 50% das placas da Rodovia	85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia
Ausência total de pontos críticos da Rodovia sem sinalização vertical de segurança	X			
Valores mínimos de retrorrefletância inicial horizontal deverão respeitar o estipulado na norma DNIT 100/2009-ES		X		
Implantação, no sistema de sinalização vertical, de 10 m² de placas educativas/indicativas por quilômetro		20% do total de placas previstas	60% do total de placas previstas	100% do total de placas previstas
Instalação das placas antecedendo os postos da PRF, indicativas de serviços ao usuário e da Ouvidoria da ANTT		X		

3.1.3 Obras de arte especiais	
Escopo Trabalhos Iniciais	Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da Rodovia. 1. Reparos e recuperação de todos os guarda-corpos, guarda-rodas, passeios e pavimento das pontes e viadutos, com substituição de elementos não passíveis de recuperação, mantendo-se suas características originais. 2. Limpeza e pintura de guarda-corpos, guarda-rodas e da estrutura. 3. Correção de depressão no encontro com a via. 4. Reparo de juntas. 5. Execução de injeção ou selagem de fissuras. 6. Recuperação estrutural integral de todas as passarelas e aplicação de tinta protetora em suas superfícies visíveis, com substituição de elementos não passíveis de recuperação, mantendo-se suas características originais. 7. Demolição e substituição, total ou parcial de guarda-corpos, guarda-rodas e passeios das pontes, viadutos e passarelas que não tiverem possibilidade de recuperação. 8. Remoção de todo o entulho gerado para locais apropriados, de acordo com o estabelecido pelos órgãos ambientais. 9. Execução de serviços de limpeza, desobstrução e recuperação dos sistemas de drenagem dos tabuleiros, descidas d'água e encontros das OAEs e efetuados serviços de recuperação de seu pavimento, com eliminação de desníveis e trincas existentes. 10. Aferição dos gabaritos de todos os viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores da Rodovia e implantação de placas de sinalização de regulamentação e de advertência correspondente, de acordo com o CTB e o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN. 11. Eliminação de problemas emergenciais, de qualquer natureza que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade ou a durabilidade das OAEs, por meio da realização de serviços emergenciais de recuperação e proteção, como injeção ou selagem de fissuras e substituição de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados. 12. Execução de obras e serviços de acordo com a boa técnica e com as normas do DNIT e da ABNT.
Escopo Recuperação	Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da RODOVIA 1. Reparo de concreto com armadura exposta e corroída 2. Reparo de erosão e de proteção de terreno de talude, e execução de proteção de terreno de talude. 3. Reparo e execução de canaleta de drenagem 4. Execução de proteção de fundação. 5. Execução de guarda-roda padrão *New Jersey*. 6. Reparação, reforma (alargamento de passagens superiores e pontes e alongamento de passagens inferiores de modo a incorporar acostamentos e faixas de segurança, de modo que a largura final das obras deverá ser igual à da Rodovia, incorporando ainda faixas adicionais, em trechos específicos onde ela já exista) e reforço (para o trem-tipo TB-45, de pontes e passagens inferiores e superiores, quando integrarem seu patrimônio) de OAEs (nas OAEs com largura igual ou superior a 11 (onze) metros que integram o leito da rodovia, não será exigido o alargamento e o reforço para o trem-tipo TB-45). 7. Demolição e substituição de OAEs sem condições de aproveitamento, considerando o acentuado estado de degradação ou de deformação, a concepção inaceitável ou a existência de sérias deficiências funcionais. 8. Restituição da integridade das OAEs vinculadas à sua durabilidade, com ações que não sejam de natureza imediatamente estrutural, como a recomposição de recobrimento das armaduras, proteção de taludes, injeções de fissuras passivas, reconstrução de barreiras

PROTOCOLO GERAL ANTT

	rígidas e guarda-corpos, renivelamento entre aterros e lajes de transição etc. 9. Eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho, sua vida útil, sua segurança ou sua resistência, em nível global ou local, em seus elementos estruturais, fundações, drenagem dos tabuleiros, pavimento e taludes dos terraplenos adjacentes; além da substituição dos guarda-corpos por barreira New Jersey e a execução de lajes de transição em todas as OEAs. 10. Melhoria da funcionalidade das OAEs, com readequação de gabaritos, alargamento ou alongamento. 11. Implantação, no caso de OAEs em regiões urbanas (segundo definição constante do item 3.2.5.1), de passeios laterais em ambas as pistas com, no mínimo, 1,5 m de largura, com barreiras separando-os das pistas. 12. Alargamento das passagens superiores somente na ocorrência de estreitamento da pista. 13. Alongamento das passagens inferiores para atingir a largura final da Rodovia. 14. OAEs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Ações de caráter estrutural (aumentos de seção transversal, elevação da capacidade das fundações, reforço nos seus diversos componentes estruturais etc) que objetivem a adequação das OAEs em caso de ampliações de capacidade previstas no item 3.2.3.1 do PER. 2. Serviços referentes às obras de arte especiais (OAEs), envolvendo todas as pontes, viadutos, passagens inferiores e superiores, além das passarelas de pedestres integrantes da Rodovia: (i) Reparos em elementos estruturais, inclusive barreiras; (ii) Reparos ou substituição de juntas; (iii) Modificações ou reparos nos sistemas de drenagem das OAEs; (iv) Pintura das OAEs, exceto barreiras e passeios; (v) Recomposição e proteção de taludes dos encontros; (vi) Intervenções para eliminação de trincas e desníveis na entrada e saída das OAEs; (vii) Outros serviços que exijam suporte técnico para garantia do padrão de qualidade.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE		
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO
	6 meses	9 meses	84 meses
Guarda-corpos, guarda-rodas e passeios sem necessidade de recuperação ou substituição	X		
Ausência de sistemas de drenagem dos tabuleiros sujos	X		

e obstruídos			
Viadutos, passarelas de pedestres e passagens inferiores com placas de sinalização, com indicação do gabarito vertical de passagem	X		
Ausência de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a estabilidade das OAEs	X		
Ausência de juntas e aparelhos de apoio fora de sua vida útil		X	
Ausência de problemas estruturais em passarelas de pedestres		X	
Adequação das OAEs para as dimensões adequadas da Rodovia e trem-tipo TB-45			X

PROTOCOLO GERAL ANTT

3.1.4 Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes (OACs)	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Atividades de limpeza, desassoreamento e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água em trechos descontínuos. 2. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas. 3. Implantação de dispositivos de drenagem que escoam eventuais empoçamentos sobre as faixas de rolamento com vistas a prevenir situações de aquaplanagem. 4. Serviços de drenagem superficial (meios-fios, sarjetas de corte, sarjetas no canteiro central, valetas de proteção de corte, valetas de proteção de aterro, canaletas, saídas d'água, descidas d'água de corte e aterro, caixas coletoras, bocas-de-lobo etc.). 5. Serviços de drenagem profunda e do pavimento (drenos profundos, sub-horizontais etc.) e OACs (bueiros de greide e de talvegue). 6. Execução de todas as obras e serviços considerados emergenciais, de restauração, desobstrução e limpeza do sistema de drenagem da Rodovia de acordo com as especificações de serviço DNIT 028/2004-ES e DNIT 029/2004-ES, abrangendo as drenagens superficial, subterrânea e do pavimento, assim como as OACs. 7. Complementação dos trabalhos de recuperação dos dispositivos de drenagem por serviços e obras de prevenção de erosões. 8. Utilização de método não destrutivo, constatada a necessidade, para complementação de bueiros, considerando dimensões, natureza dos materiais a escavar e cobertura sobre sua geratriz superior.
Escopo Recuperação	1. Limpeza e desobstrução de sarjetas, canaletas, e descidas d'água. 2. Recomposição de trechos descontínuos. 3. Intervenções em bueiros, incluindo desassoreamento e limpeza de bocas. 4. Expansão do sistema nos trechos considerados como necessários no Cadastro realizado. 5. Intervenção nas OACs para limpeza e desassoreamento. 6. Recuperação e aumento da eficiência dos dispositivos de drenagem, além da recomposição ou substituição das OACs, considerando o cadastro elaborado e apresentado à ANTT na fase dos Trabalhos Iniciais. 7. Conclusão dos trabalhos de recuperação da drenagem superficial, incluindo sarjetas, valetas, meios-fios, saídas d'água, caixas coletoras, descidas d'água etc. . 8. Implantação ou complementação dos sistemas de drenagem, a partir da construção dos elementos necessários, conforme a monitoração venha a detectar a necessidade, obedecendo às especificações de serviços de drenagem do DNIT. 9. Orientação das obras de drenagem em concordância com as obras de terraplenagem e pavimentação. 10. Recuperação total dos dispositivos de drenagem e OACs existentes, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento e eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil. 11. Atendimento à especificação de serviço DNIT 028/2004-ES e DNIT 029/2004-ES. 12. Sistema de drenagem adequado as normas vigentes. 13. Sistema de drenagem e OACs com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Evitar a deterioração de partes da estrutura do sistema de drenagem, promovendo sua reabilitação com intervenções eventuais. 2. Determinação dos padrões de desempenho do sistema e planejamento das intervenções, com acompanhamento e avaliação. 3. Recomposição de sarjetas, valetas e meios-fios. 4. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia. 5. Recomposição de caixas coletoras, bueiros e drenos. 6. Reparos de dispositivos deteriorados, de forma a restabelecer integralmente as condições de serventia dos mesmos, prolongando suas vidas úteis. 7. Recomposição dos segmentos de sarjetas, valetas e meios-fios que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos

PROTOCOLO ANTT

	danificados e a reconstrução, conforme os procedimentos convencionais, com intervenção *in loco* dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego. 8. Recomposição dos segmentos de meios-fios, os quais deverão ser pré-moldados em canteiro de obras e assentados nos devidos locais, também conforme os procedimentos convencionais. 9. Recomposição de saídas, descidas d'água e dissipadores de energia que estiverem danificados, englobando a eliminação total dos pontos danificados e a reconstrução, conforme os procedimentos convencionais, com intervenção *in loco* dentro de um esquema programado de sinalização controladora do tráfego. 10. Restabelecimento de uma base nos taludes apropriada ao assentamento de descidas d'água, segundo cuidados especiais que deverão ser tomados considerando a incidência do deslocamento de seus corpos. 11. Recomposição constante do interior das caixas coletoras, a fim de que se mantenham superfícies (de paredes e fundos) adequadas ao acúmulo constante das águas incidentes, além da execução de reparos localizados, a serem realizados a partir de procedimentos convencionais. 12. Manutenção das tampas de vedação das caixas coletoras, independentemente de sua constituição, agindo nos locais estruturalmente danificados, ocasionados devido a problemas específicos de sua própria estrutura, ou mesmo por movimentações do próprio corpo estradal, impactos etc., executando reparos, substituição ou reconstrução de trechos danificados, incluindo os componentes de suas bocas de entrada e saída, ou seja, alas, calçadas e muros de testa.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE
	TRABALHOS INICIAIS
	9 meses
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC com necessidade de recuperação ou substituição emergencial	X
Ausência total de seções com empoçamento de água sobre as faixas de rolamento	X
Ausência total de elemento de drenagem ou OAC sujo ou obstruído	X

FOTOCÓPIA GERAL 69 7 FLS

Ausência total de problemas emergenciais, de qualquer natureza, que, em curto prazo, possam colocar em risco a Rodovia	X

PROTOCOLO GERAL
ANTT

3.1.5 Terraplenos e estruturas de contenção	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recomposição de aterros e reconformação de taludes de corte que estiverem comprometendo a plataforma da Rodovia. 2. Remoção de todos os materiais resultantes de deslizamento ou carreados para a plataforma, sendo que qualquer escorregamento ou erosão situado a menos de 4 m das faixas de rolamento demandará uma intervenção. 3. Remoção dos materiais e pedras da superfície dos taludes de corte, bem como a preparação dos taludes para implantação de revestimento vegetal. 4. Recomposição das obras de drenagem superficial de modo a permitir o livre escoamento das águas e evitar a erosão de terraplenos e contenções, especialmente após os serviços de recomposição de taludes e consequentes serviços de revestimento vegetal. 5. Limpeza e a desobstrução dos sistemas de drenagem das obras de contenção e transporte do material retirado para um local onde não haja possibilidade de carreamento posterior. 6. Execução de tratamento emergencial às obras de contenção com indícios de comprometimento, como: ocorrência de trincas ou abatimentos nos acostamentos; movimentação nítida do maciço contido; deslocamento de peças ou ocorrência de recalques diferenciais; sinais de umidade na face externa das obras ou nas juntas; estrutura de concreto com desagregação e armaduras expostas; ocorrência de rompimento ou entupimento em elementos dos dispositivos de drenagem; erosão na base ou na fundação das obras; presença de indicativos de perda de protensão ou rompimento de tirantes; e presença de indicativos de perda da integridade dos capacetes de proteção das cabeças de tirantes. 7. Recuperação emergencial de terraplenos (recomposição de aterros, remoção de barreiras, reconformação de taludes de corte, recomposição das obras de drenagem superficial e do revestimento vegetal etc.) e das obras de contenção (limpeza, desobstrução do sistema de drenagem e recuperação de obras com indícios de comprometimento). 8. Serviços emergenciais em locais que possam comprometer a plataforma da Rodovia, como os casos de erosões e escorregamentos.
Escopo Recuperação	1. Total recuperação dos terraplenos e obras de contenção existentes na Rodovia. 2. Execução de todos os serviços necessários ao estabelecimento das perfeitas condições de estabilidade dos terraplenos, inclusive com a implantação de elementos de drenagem ou de contenção complementares, de modo a eliminar os problemas existentes e prevenir outros que possam comprometer sua integridade. 3. Total recuperação das obras de contenção, com o restabelecimento de suas perfeitas condições de funcionamento, com a eliminação de todas as manifestações patológicas existentes que possam comprometer seu bom desempenho ou sua vida útil. 4. Terraplenos e estruturas de contenção com alto padrão de desempenho estrutural, funcional e de durabilidade, além de boa aparência.
Escopo Manutenção	1. Manutenção dos terraplenos e obras de contenção da Rodovia com a programação do conjunto de intervenções que garantam seu funcionamento adequado e prevenção do surgimento de problemas, em especial os de instabilidade dos cortes, aterros e de segurança de obras de contenção. 2. Intervenções, em caráter eventual, para o retorno dos elementos em questão às condições normais de funcionalidade, abrangendo recomposição de peças estruturais, substituição de tirantes e seus dispositivos de proteção, reprotensão, reconstrução de partes dos muros de gabiões, sistema de drenagem e demais elementos componentes do conjunto. 3. Programação de atividades para a manutenção dos taludes de cortes e aterros, incluindo regularização manual ou mecânica da superfície dos taludes, complementação da cobertura vegetal e do sistema de drenagem existente e, em caso de taludes estéreis, impróprios para o desenvolvimento de vegetação, proteção dos mesmos com argamassa armada ou redes de alta resistência, ou, ainda, outros processos que sejam adequados e se justifiquem tecnicamente. 4. Tratamento especial dos casos não convencionais, tanto de instabilidade de cortes e aterros, como de problemas nas obras de

PROCESSO GERAL 0136 ANTT

	contenção existentes, compreendendo estudos e projeto executivo apresentados à ANTT.

Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador.

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

PROTOCOLO GERAL 361 ANTT

3.1.6 Canteiro Central e Faixa de Domínio	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Serviços de capina, roçada, poda, limpeza e retirada de entulhos e materiais orgânicos. 2. Recomposição de cobertura vegetal no canteiro central e nos taludes e cortes desprotegidos. 3. Despraguejamento manual de gramados e corte e remoção de árvores, onde necessário à segurança. 4. Atividades de roçada do revestimento vegetal em toda a extensão e em, no mínimo, 4 m da largura da faixa de domínio da Rodovia, no bordo interno das curvas, com largura suficiente para assegurar adequada visibilidade. 5. Atividades de capina, com o intuito de tornar a faixa de domínio e o canteiro central livres de vegetação daninha, além de assegurar a adequada visibilidade da sinalização. 6. Execução de serviços de poda e roçada em toda a área gramada dos acessos, trevos e entroncamentos em, no mínimo, 10 m de seus entornos. 7. Execução de serviços de roçada e poda em toda a extensão e largura do canteiro central. 8. Execução de serviços de roçada e poda em, no mínimo, 10 m dos entornos de passarelas, edificações e áreas operacionais e de suporte. 9. Corte e remoção de árvores e arbustos presentes na faixa de domínio que afetem a visibilidade dos usuários, representando perigo à segurança de tráfego, estruturas, linhas elétricas ou telefônicas, dutos etc., ou que estejam mortos ou, ainda, afetados por doença. 10. Conservação adequada de árvores e arbustos, com poda, capina e adubação. 11. Complementação da delimitação da faixa de domínio da Rodovia com cercas e mourões nos padrões regulamentados pelo DNIT. 12. Atividades de locação precisa dos limites da faixa de domínio, com recuperação de todas as cercas e mourões. 13. Substituição ou implantação de mourões a cada 3 m, quando necessários, e implantação das faixas de proteção das cercas (aceiros) com largura mínima de 3 m, ao longo das divisas da faixa de domínio da Rodovia, onde inexistentes. 14. Verificação de cercas e, quando necessário, reposicionamento e complementação das mesmas, nos padrões do DNIT. 15. Bloqueio de acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia, com notificação de seus responsáveis. 16. Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, os mesmos deverão apresentar solicitação de projeto de acesso particular, com as alterações necessárias.
Escopo Recuperação	1. Recuperação da faixa de domínio e canteiro central com objetivo de manter a área conservada, facilitando a manutenção de taludes e limpeza dos bueiros existentes, por meio de limpeza por roçada manual ou mecânica ao longo da Rodovia. 2. Realização de plantio de grama nas áreas onde seja necessário. 3. Regularização completa de todos os acessos particulares e eliminação das ocupações irregulares. 4. Notificação dos responsáveis por acessos particulares não autorizados para regularizar sua situação. 5. Indicação, por parte da Concessionária, das características técnicas necessárias à autorização dos acessos particulares, a serem submetidas à autorização da ANTT; 6. Bloqueio dos acessos particulares não autorizados em que se configure situação de risco para o usuário da Rodovia. 7. Quando a regularização de acessos particulares for possível e desejada por seus responsáveis, os mesmos deverão apresentar solicitação de projeto de acesso particular, com as alterações necessárias.

Escopo Manutenção	1. Programação do conjunto de intervenções para a manutenção do canteiro central e da faixa de domínio da Rodovia, de modo a preservar suas condições e, especialmente, garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Manutenção permanente do nível adequado de conservação da área situada até os limites da faixa de domínio, incluindo as cercas delimitadoras, de modo a tornar desnecessária qualquer programação adicional de serviços de manutenção nestes itens. 3. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos para permissão de novos acessos particulares, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução. 4. Análise, por parte da Concessionária, dos projetos específicos referentes às solicitações de ocupações da faixa de domínio, conforme normas do DNIT, com verificação de sua viabilidade e respectiva submissão à ANTT, além do acompanhamento e fiscalização na sua execução. 5. Manutenção das características estruturais e funcionais dos acessos particulares que forem remodelados, abrangendo também os demais acessos particulares existentes e os novos que forem incorporados ao sistema no período de Concessão. 6. Continuidade dos serviços de remodelação dos acessos particulares a partir do término dos serviços de melhorias físicas e operacionais dos acessos particulares da Rodovia e decorrentes da Ampliação da Capacidade da Rodovia. 7. Manutenção dos componentes estruturais das áreas de acessos existentes sob a responsabilidade da Concessionária. 8. Inclusão das áreas pavimentadas e demais componentes nas mesmas operações de manutenção definidas para as pistas e acostamentos da Rodovia. 9. Realização de levantamentos topográficos e contagens de tráfego, sempre que necessário, para os estudos de adequação da geometria. 10. Adequação da sinalização horizontal, vertical e aérea de acordo com as normas vigentes. 11. Ações permanentes de manutenção e conservação das áreas lindeiras que sejam de sua responsabilidade. 12. Verificação, na análise dos projetos de novos acessos particulares propostos, da interferência com o tráfego da Rodovia e com os acessos vizinhos existentes, além da influência do acesso pretendido em relação aos sistemas de proteção do corpo estradal da Rodovia.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PROTOCOLO GER. FL 363 ANTT

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / F				
	TRABALHOS INICIAIS		RECUPERAÇÃO		
	6 meses	12 meses	60 meses	120 meses	180 meses
Ausência total de vegetação rasteira nas áreas nobres (acessos, trevos, praças de pedágio e postos de pesagem) com comprimento superior a 10 cm numa largura mínima de 10 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm nos demais locais da faixa de domínio numa largura mínima de 4 m	X				
Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm no Canteiro Central	X				
Ausência total de vegetação que afete a visibilidade dos usuários ou cause perigo à segurança de tráfego ou das estruturas físicas, ou que estejam mortas ou, ainda, afetadas por doença	X				
Ausência total de vegetação rasteira nas edificações e áreas operacionais e de suporte com comprimento superior a 10 cm, numa largura mínima de 10 m em relação aos seus entornos	X				
Todas as cercas da Rodovia deverão ser reposicionadas, complementadas e recuperadas	X				
Porcentagem de acessos particulares regularizados em relação ao total de acessos particulares existentes			50%	70%	100%
Desocupações autorizadas pela ANTT realizadas			50%	70%	100%

PROTOCOLO CER FL 2964 ANTT

3.1.7 Implantação e Recuperação das Edificações e instalações operacionais	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Construção e/ou recuperação e reforma das edificações da Rodovia. 2. Construção, reforma e recuperação de postos de pesagem, incluindo o sistema viário e áreas de estacionamento/transbordo, para que sejam oferecidas funcionalidades, padrões de operação e capacidade de atendimento exigidos na Frente de Serviços Operacionais. 3. Construção, reforma e recuperação de postos da PRF, mantendo-se suas características básicas, com o mesmo padrão de qualidade das edificações operacionais da Concessionária. 4. Construção de demais edificações da concessionária e dos postos da ANTT, de modo a oferecer suporte físico para as atividades operacionais da Concessionária.
Escopo Recuperação	1. Manutenção das edificações e instalações operacionais da Rodovia, dos postos e delegacias da PRF e dos postos de fiscalização da ANTT, por meio da programação de conjunto de intervenções de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção de edificações e instalações prediais que considere o término da vida útil de cada componente. 3. Execução de serviços necessários à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais, como pintura, eventuais ampliações das edificações e instalações, e reformas de grande porte envolvendo substituições de paredes ou de coberturas.
Escopo Manutenção	1. Manutenção das edificações e instalações operacionais da Rodovia, dos postos e delegacias da PRF e dos postos de fiscalização da ANTT, por meio da programação de conjunto de intervenções de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção de edificações e instalações prediais que considere o término da vida útil de cada componente. 3. Execução de serviços necessários à preservação da funcionalidade dos sistemas operacionais, como pintura, eventuais ampliações das edificações e instalações, e reformas de grande porte envolvendo substituições de paredes ou de coberturas.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE
	TRABALHOS INICIAIS
	12 meses
Edificações e instalações operacionais existentes na Rodovia totalmente	X

PROTOCOLO ANTT

recuperadas e reformadas para se adequarem às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos, observado o disposto na Frente de Serviços Operacinais.	
Edificações e instalações operacionais existentes atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT	X
Novas edificações, a serem construídas durante a fase de Trabalhos Iniciais, também deverão estar adequadas às funcionalidades e aos padrões de operação requeridos observado o disposto na Frente de Serviços Operacinais	X
Novas edificações atendendo aos padrões de acessibilidade exigidos na NBR 9.050/2004 da ABNT	X

ANTT

3.1.8 Sistemas Elétricos e de Iluminação	
Escopo Trabalhos Iniciais	1. Recuperação dos sistemas de iluminação da rodovia implantados com os objetivos de fiscalização pela PRF ou para prevenção de acidentes. 2. Implantação de sistemas de iluminação na Rodovia nos trechos próximos às Bases SAU, CCO, Balanças fixas (nas novas e nas já existentes), Postos da PRF (nos novos e nos já existentes), Postos Fiscais (já existentes) e Postos de fiscalização da ANTT. 3. Implantação do sistema de iluminação das praças de pedágio juntamente com as referidas edificações. 4. Recuperação integral de todos os sistemas elétricos e de iluminação, sob responsabilidade do DNIT, existentes ao longo da Rodovia, nos acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas, e nas edificações operacionais, a ser executada de forma a manter as características originalmente existentes. 5. Limpeza geral de postes e luminárias e, se necessário, sua pintura. 6. Substituição de postes, luminárias, reatores e lâmpadas danificados. 7. Recuperação ou substituição de redes de distribuição e aterramento inoperantes ou ineficientes, assim como de dispositivos de acionamento da iluminação inoperantes. 8. Medições de tensão e de resistência de aterramento em locais que indiquem deficiências ou risco de segurança, orientando sua recuperação ou substituição. 9. Recuperação, de acordo com as normas da ABNT, dos sistemas de iluminação existentes em acessos, trevos, entroncamentos, OAEs, inclusive passarelas e respectivas rampas.
Escopo Manutenção	1. Manutenção dos sistemas de energia e iluminação da Rodovia por meio da programação de conjunto de intervenções, de modo a preservar as condições e garantir a integridade do patrimônio da Rodovia. 2. Cumprimento de cronograma de manutenção, abrangendo os sistemas de energia e iluminação implantados na Rodovia, nas praças de pedágio, nos postos de pesagem e demais instalações (SAU, CCO, postos da PRF, postos de fiscalização da ANTT, etc.). 3. Execução de procedimentos preventivos, visando minimizar as intervenções corretivas nos sistemas e aumentar sua confiabilidade. 4. Organização de arquivos e atualização de todos os projetos de iluminação, inclusive dos sistemas de energia elétrica, assim como catalogação e arquivo das intervenções de Manutenção em campo. 5. Estabelecimento de rotinas de manutenção, com execução de trabalhos em campo. 6. Deverão ser enquadrados na manutenção os serviços de maior porte, inclusive os que envolvam mudança do sistema, sendo os demais serviços rotineiros alocados nas atividades de Conservação.
Na tabela abaixo, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão. Para Parâmetro de Desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador. Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de nível de serviço a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de Manutenção previstos, observadas eventuais previsões específicas de recebimento das obras.	

PARÂMETRO DE DESEMPENHO	PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE	
	TRABALHOS INICIAIS	RECUPERAÇÃO
	6 meses	60 meses

ANTT

Sistemas elétricos e de iluminação existentes na Rodovia totalmente recuperados ou substituídos	X	

ANTT
FL 360
PROTOCOLO

3.2 FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.

- **Período:** inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação e deve ser concluída em até 48 (quarenta e oito) meses, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.

3.2.1.1 Obras de ampliação

A duplicação de subtrechos deverá ser realizada conforme a localização, os quantitativos e os prazos indicados a seguir:

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109,0	19,6%
2	149,4	26,8%
3	149,4	26,8%
4	149,4	26,8%
Total para implantação	557,2	100%
Trecho duplicado	222,3	
Trecho em multifaixas	157,3	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado	0	
Extensão do lote	936,8	

Quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser convertido
1	28,4	19,6%
2	38,8	26,8%
3	38,8	26,8%
4	38,8	26,8%
Total para conversão	144,8	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	12,5*	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho em multifaixas	157,3	

*Valor subtraído no cálculo do total para conversão

Durante o período de obras de duplicação, a Concessionária deverá garantir que ao menos uma faixa de tráfego por sentido esteja livre a todos os momentos. Em caso de inviabilidade técnica, o fechamento de todas as faixas de tráfego deve ser previamente submetida a aprovação da ANTT.

ANTT

Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados

ID	PNV	km da rodovia	Prazo	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 8,4	2º ano	Santa Maria	
2	040BGO0030	0,0 – 24,1		Valparaíso Luziânia	

3.2.1.2 Obras de Melhorias

A implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos deverá ocorrer de forma concomitante com a execução das Obras de Ampliação, de acordo com a localização e os quantitativos indicados a seguir.

As Obras de Melhorias deverão ser executadas nos mesmos prazos fixados para implantação das pistas duplas ou conversão de subtrecho em multifaixa para via duplicada, conforme os respectivos trechos selecionados pela Concessionária para atendimento dos prazos indicados acima, observado o prazo específico para as vias marginais. A abertura para tráfego de um trecho duplicado deverá, necessariamente, ser acompanhada da abertura para uso de todas as melhorias relativas ao trecho, observado o prazo específico para as vias marginais.

Após a duplicação de cada subtrecho, a Concessionária terá até 12 (doze) meses para implementar as vias marginais referentes ao subtrecho duplicado, atendendo todas os Parâmetros Técnicos e Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e no Contrato.

A menos que haja definição específica em contrário, em todo conteúdo deste PER:

- os códigos PNV, seus marcos quilométricos limítrofes, assim como os limites dos subtrechos do Sistema Rodoviário (Apêndice B) referem-se ao PNV 2006;
- a localização das obras de melhorias, dos trechos urbanos e das praças de pedágio refere-se aos marcos quilométricos existentes no Sistema Rodoviário no ano de 2006.

Correção de Traçado

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BMG0150	147/MG	João Pinheiro	
2	040BMG0195	318/MG		
3	040BMG0330	495/MG	Ribeirão das Neves	
4		498/MG		
5	040BMG0410	576/MG	Congonhas	
6		582/MG		
7		589/MG		
8	040BMG0510	673/MG	Ressaquinha	
9	040BMG0550	728/MG	Oliveira Fortes	
10		733/MG		
11	040BMG0570	756/MG	Santos Dumont	
12		757/MG		

Vias Marginais

ID	PNV	km da rodovia	Marginal (Extensão útil m*)	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 8,4	16.800	Santa Maria	
2	040BGO0030 040BGO0050	0,0 – 28,8	57.600	Valparaíso Luziânia	
3	040BGO0050 040BGO0070	93,0 – 97,0	4.000	Cristalina	Somente lado direito
4	040BMG0090 ao 040BMG0097	38,0 – 46,0	6.000	Paracatu	Segm. descontínuos
5	040BMG0130	140,0 – 145,0	5.000	João Pinheiro	Segm. descontínuos
6	040BMG0170	273,0 – 278,5	3.800	Três Marias	Segm. descontínuos
7	040BMG0270	465,0 – 466,0	2.000	Sete Lagoas	Segm. descontínuos
8	040BMG0330 ao 040BMG0370	500,0 – 533,0	40.000	Ribeirão das Neves	Segm. descontínuos
9	040BMG0400	546,0 – 583,0	4.000	Belo Horizonte Nova Lima	Segm. descontínuos
10	040BMG430 040BMG450	603,0 – 613,0	6.000	Congonhas	Segm. descontínuos
11	040BMG0490 040BMG0510	634,0 – 666,0	3.000	Cristiano Otoni Carandaí	Segm. descontínuos

*A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou *tapers*), faixas de aceleração e desaceleração.

Melhorias em Acessos (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BMG0217	385/MG	Felixlândia	
2	040BMG0230	416/MG		
3		421/MG		
4	040BMG0262	442/MG – 446/MG	Paraopeba	3 acessos
5	040BMG0270	450/MG – 455/MG	Sete Lagoas	4 acessos
6		457/MG		5 acessos
7		467/MG		
8		470/MG		
9	040BMG0330	485/MG – 486/MG		2 acessos
10		500/MG – 508/MG	Ribeirão das Neves	3 acessos
11	040BMG0350 040BMG0360	509/MG – 533/MG		8 acessos

12	040BMG0400	545/MG	Belo Horizonte	
13	040BMG0410 ao 040BMG0470	563/MG – 629/MG	Nova Lima Congonhas Cons. Lafaiete	11 acessos
14	040BMG0490	641/MG	Cristiano Otoni Carandaí Ressaquinha	
15		656/MG		
16		667/MG		
17	040BMG0510	670/MG		
18		675/MG		
19		683/MG		
20		690/MG		
21	040BMG0530	704/MG	Barbacena Oliveira Fortes	2 acessos
22	040BMG0550	716/MG		
23		722/MG		
24		724/MG		
25	040BMG0570	745/MG – 771/MG	Ewbank da Câmara Juiz de Fora	2 acessos

Interseções em 2 níveis (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BDF0010	0,0/DF	Santa Maria	
2	040BDF0015	5,2/DF		
3	040BGO0030	2,0/GO	Valparaíso Luziânia	
4		7,0/GO		
5		10,0/GO		
6		15,0/GO		
7		20,0/GO		
8		24,0/GO		
9		24,1/GO		
10	040BGO0050	28,0/GO		
11		33,0/GO		
12		50,0/GO		
13		58,0/GO		
14		88,0/GO	Cristalina	
15		93,0/GO		
16	040BGO0070	98,5/GO		
17	040BMG0090	40,0/MG	Paracatu	
18	040BMG0093	42,0/MG		
19		44,0/MG		
20	040BMG0130	142/MG	João Pinheiro	

21		143/MG		
22		144/MG		
23	040BMG0170	225/MG	São G. do Abaeté	
24		274/MG	Três Marias	
25	040BMG0195	311/MG	Morada Nova de Minas	
26		340/MG	São José de Buriti	
27	040BMG0200	357/MG	Felixlândia	
28	040BMG0290	413/MG	Paraopeba	
29	040BMG0290 ao 040BMG0370	473/MG – 532,5/MG	Sete Lagoas Ribeirão das Neves	10 interseções
30	040BMG0400	546/MG – 563/MG	Belo Horizonte Nova Lima	4 interseções
31	040BMG0410	576/MG	Congonhas –	
32		578/MG		
33	040BMG0430	600/MG		
34		607/MG		
35		609/MG		
36	040BMG0457	617/MG		
37	040BMG0490	649/MG	Cristiano Otoni Carandaí Ressaquinha	
38		660/MG		
39	040BMG0510	666/MG		
40		667/MG		
41		668/MG		
42		670/MG		
43		681/MG		
44		683/MG		
46	040BMG0565	742/MG	Ewbank da Câmara	
47	040BMG0570	748/MG	Juiz de Fora	
48		762/MG		

Passarela (un)

ID	PNV	km da rodovia	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0/DF – 8,4/DF	Santa Maria	2 passarelas
2	040BGO0030 040BGO0050	0,0/GO – 29,0/GO	Valparaíso Luziânia	8 passarelas
3	040BGO0050 040BGO0070	94,0/GO – 99,0/GO	Cristalina	2 passarelas
4	040BMG0090 ao	39,0/MG – 45,0/MG	Paracatu	4 passarelas

ANTT
FL 234
PROTOCOLO GERAL

	040BMG0097			
5	040BMG0130	127/MG	Ruralminas	1 passarela
6		141/MG – 144/MG	João Pinheiro	2 passarelas
7	040BMG0170	272/MG – 276/MG	Três Marias	2 passarelas
8	040BMG0250	425/MG	Paracopeba	1 passarela
9	040BMG0270	465/MG	Sete Lagoas	1 passarela
10	040BMG0330 040BMG0350	496/MG – 515/MG	Ribeirão das Neves	3 passarelas
11	040BMG0400	550/MG – 555/MG	Nova Lima	2 passarelas
12	040BMG0430 040BMG0450	603/MG – 613/MG	Congonhas	4 passarelas
13	040BMG0490	647/MG – 649/MG	Cristiano Otoni	1 passarela
14	040BMG0490 040BMG0510	660/MG – 667/MG	Carandaí	2 passarelas
15	040BMG0510	681/MG – 683/MG	Ressaquinha	2 passarelas
16	040BMG0530	700/MG – 706/MG	Barbacena	3 passarelas
17	040BMG0570	759/MG	Ewbank da Câmara	1 passarela

Resumo de melhorias

PNV	Vias Marginais (extensão útil m²)	Acessos (un.)	Interseções** (un)	Passarela (un)	Correção de Traçado (un)	Retorno (un)
040BDF0010			1			
040BDF0012						
040BDF0015	16.800		1	2		
040BDF0017						
040BDF0020						
040BGO0030			7			
040BGO0050	61.600		6	10		
040BGO0070			1			
040BMG0090			1			
040BMG0093	6.000		2	4		
040BMG0097						
040BMG0100						
040BMG0110						
040BMG0120						
040BMG0130	5.000		3	3		
040BMG0150					1	
040BMG0170	3.800		2	2		
040BMG0190						
040BMG0195			2		1	
040BMG0200			1			
040BMG0210						
040BMG0217		1				
040BMG0230		2				
040BMG0250				1		
040BMG0262		3				
040BMG0266						
040BMG0270	2.000	11		1		
040BMG0290						
040BMG0330		5		3	2	
040BMG0350	40.000	8	11			
040BMG0360						
040BMG0370						
040BMG0390						
040BMG0400	4.000	1	4	2		

ANTT
FL 376
PROTOCOLO GERAL

040BMG0410			2		3	
040BMG0430	6.000	11	3	4		
040BMG0450						
040BMG0457			1			
040BMG0470						
040BMG0490	3.000	3	2	5		
040BMG0510		4	6		1	
040BMG0530		2		3		
040BMG0550		3			2	
040BMG0565			1			
040BMG0570		2	2	1	2	
Total	**148.200**	**56**	**59**	**41**	**12**	**-**

*A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou *tapers*), faixas de aceleração e desaceleração.

***Nas extremidades de cada cada contorno em pista dupla em trechos urbanos deverão ser implantadas interseções do tipo trombeta, conforme previsto no item Obras obrigatórias em Trechos Urbanos do PER.*

3.2.2 Obras em Trechos Urbanos

3.2.2.1 Obras obrigatórias em Trechos Urbanos

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de duplicação por meio de contornos em trechos urbanos da Rodovia.
- **Período de aprovação do traçado (ANTT/Municípios):** inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e deve ser concluída até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.
- **Período de Obras:** inicia-se a partir da aprovação do traçado pela ANTT e pelos Municípios nos quais o contorno será implantado devendo ser concluída nos 60 (sessenta) meses subsequentes.

A partir da data de assunção do Sistema Rodoviário a Concessionária deverá implantar contornos de pista dupla nos seguintes trechos urbanos:

Quantitativos e localização para implantação de contornos em pista dupla em trechos urbanos

Município	Rodovia	Extensão (km)	Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado (km)	Trecho de travessia urbana em multifaixas a ser contornado (km)
Conselheiro Lafaiete	BR-040/MG	10,0	0	7,5
Santos Dumont	BR-040/MG	5,0	0	5,0

A Concessionária deverá implantar interseções do tipo trombeta nas extremidades de cada contorno em pista dupla, de acordo com o traçado aprovado junto a ANTT e junto aos Municípios.

ANTT
FL 337
PROTOCOLO GERAL

Para aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e junto aos Municípios, será assistido a Concessionária o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, prorrogáveis mediante a apresentação de pedido fundamentado pela Concessionária em que se demonstre a ausência de responsabilidade pelo não atendimento do prazo.

Em caso de alteração na extensão do trecho de travessia urbana em pista simples ou em multifaixas a ser contornado, previsto no quadro acima, por força da aprovação do projeto de contorno pela ANTT e pelos Municípios, as metas de duplicação previstas no item 3.2.1.1 serão recalculadas, observando-se a fórmula abaixo. A alteração na extensão do trecho de travessia urbana em pista simples acarretará a revisão das metas de implantação de pista dupla prevista no item 3.2.1.1 e a alteração na extensão do trecho de travessia urbana em multifaixas acarretará a revisão da meta de conversão de multifaixas.

$$DUP_f = DUP_i + [(TU_i - TU_c)]$$

Onde:

DUP_f = Extensão total da Duplicação para fins de recálculo das metas anuais (km).

DUP_i = Extensão total da Duplicação antes do recálculo das metas anuais (km)

TU_i = Extensão do Trecho Urbano em pista simples ou em multifaixas (conforme o caso), sem previsão de Obras do DNIT, de acordo com o quadro de "Quantitativos e localização para implantação de contornos e pista dupla em trechos urbanos" (km)

TU_c = Extensão do Trecho Urbano em pista simples ou em multifaixas (conforme o caso), sem previsão de Obras do DNIT, efetivamente contornornado de acordo com projeto aprovado pela ANTT

A Concessionária deverá implantar o contorno em trecho urbano dentro do prazo de 60 (sessenta) meses contados da aprovação do traçado do contorno em trecho urbano junto a ANTT e Municípios.

As reduções na Extensão total de Duplicação ou conversão em multifaixas serão deduzidas da meta do 4º ano das Obras de Ampliação ou de conersão em multifaixas, conforme o caso.

3.2.3 Obras de Manutenção de Nível de Serviço

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços de implantação de vias marginais, construção de faixas adicionais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros técnicos.
- **Período:** inicia-se a partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão e estende-se até o prazo final da Concessão.

3.2.3.1 Obras de capacidade condicionadas ao volume de tráfego

A Concessionária deverá executar as obras relativas à implantação de faixas adicionais em trechos em pista dupla, condicionada às regras detalhadas a seguir.

O fator determinante para início da execução das faixas adicionais em subtrechos em pista dupla é o atingimento do VDMA equivalente de gatilho, dos valores constantes na Tabela a seguir, aferidos com base em uma média móvel de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, para os subtrechos em pista dupla indicados, com base nas informações diárias do Sistema de Monitoramento de Tráfego.

ANTT
FL 338
PROTOCOLO

Subtrechos e valores de VDMA equivalente de gatilho (veículos equivalentes/dia, em ambos sentidos de tráfego) que a concessionária deverá considerar como parâmetro para o acréscimo de nova faixa por sentido.

Subtrecho	VDMA equivalente (3 faixas por sentido)
2	42.950
3	48.700
4	63.850
5	50.050
6	50.750
7	55.900
8	52.200
9	39.950
10	48.600
11	52.950
12	47.150
14	49.300
15	49.700
16	49.700
17	55.900
18	52.200

O VDMA equivalente será aferido de acordo com o tipo de veículo que trafega na rodovia, observando-se a categoria de veículos indicados na tabela da subcláusula 18.2.6 do Contrato e o peso atribuído na tabela abaixo:

Categoria de Veículo	Peso VDMAeq (veículos equivalentes/dia)
Categoria 1, 3 e 5	1
Categoria 9	0
Categoria 2, 4, 6, 7 e 8	2
Categoria 10	Peso atribuído conforme enquadramento do veículo oficial nas categorias de 1 a 9

Uma vez atingido o gatilho em qualquer um dos subtrechos especificados, a Concessionária terá um prazo máximo de 12 (doze) meses para a realização e conclusão dos investimentos de faixas adicionais do respectivo subtrecho, incluindo a adequação de OAEs, acessos e interconexões, contado a partir do mês subsequente àquele que o gatilho for atingido.

A Concessionária deverá realizar todos os estudos técnicos e cumprir todas as etapas de aprovação do projeto e licenciamento ambiental requeridas para a implantação das obras com a antecedência necessária ao cumprimento do prazo estipulado.

3.2.3.2 Obras de Melhorias

A partir do início do 61º (sexagésimo primeiro) mês da Concessão e durante todos os meses subsequentes, deverão ser realizadas as obras necessárias para manter o traçado e os acessos necessários para atendimento aos Parâmetros Técnicos.

A Concessionária deverá implantar passarelas, vias marginais, viadutos ou passagens inferiores, nos prazos a serem definidos a critério da ANTT, observados os quantitativos máximos previstos abaixo e os Parâmetros Técnicos.

Melhoria	Quantitativo
Vias Marginais[1 e 2] (Extensão útil em km)	10
Acessos (un)	12
Interseções em 2 níveis (un)	11
Passarelas (un)	9
Correção de Traçado	0
Retorno Operacional (un)	0

[1] O quantitativo refere-se à quilometragem total de vias marginais a serem implantadas com duas faixas de rolamento.

[2] A extensão útil das vias marginais compreende a execução de vias marginais nos dois sentidos da rodovia e não compreende a extensão das alças (ou tapers), faixas de aceleração e desaceleração.

A Concessionária terá o prazo máximo de 12 (doze) meses a contar da solicitação formal da ANTT para concluir a implantação de qualquer uma das melhorias definidas acima, sob pena da aplicação das penalidades e cláusulas previstas no Contrato. Caso a melhoria dependa de desapropriação de imóvel, a Concessionária terá um prazo adicional de 6 (seis) meses para a conclusão das obras.

3.2.4 Obras Emergenciais

- **Objeto:** conjunto de obras e serviços emergenciais necessários para restaurar as condições de tráfego e de segurança afetadas por qualquer evento que gere ou possa gerar impacto no Sistema Rodoviário.
- **Período:** inicia-se à partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o prazo final da Concessão.

As obras emergenciais devem ser executadas pela Concessionária imediatamente após a ocorrência do evento que as motivou, durante todo o prazo da Concessão.

Quando verificada a necessidade de intervenções emergenciais que impliquem na remoção de vegetação para estabilização, em decorrência de quedas de barreiras ou deslizamentos de taludes, deve-se notificar imediatamente aos órgãos ambientais, preferencialmente antes do início das intervenções, sem prejuízo da execução imediata dos trabalhos de emergência. Considera-se emergencial, entre outros, a existência de erosões ou material de escorregamento a menos de 4 m das faixas de rolamento.

Uma vez restauradas as condições de tráfego e de segurança, deverá ser promovida imediatamente a recuperação das áreas eventualmente degradadas pelas atividades desenvolvidas para a ação emergencial.

As ações necessárias à reabilitação ambiental do componente impactado, embora de caráter emergencial, deverão ser revestidas dos cuidados e procedimentos ambientais. No caso das medidas adotadas para sanar os problemas decorrentes da emergência ocorrida terem sido executadas em caráter provisório, a posterior e devida implementação da solução definitiva se condicionará ao atendimento das normas ambientais.

A comunicação da realização das respectivas obras e serviços emergenciais deve ser feita previamente ao seu início para a ANTT, a qual dará aprovação para o início das mesmas, dado o caráter emergencial ou não. Os projetos elaborados para essas obras dispensam a aceitação prévia pela ANTT, devendo ser encaminhados à ANTT para acompanhamento de sua execução

no prazo de até 48 (quarenta e oito) horas da ocorrência do evento, com posterior encaminhamento do projeto "*as built*".

Quando ocorrer uma interrupção, deverá ser restabelecida a circulação entre todas as origens e destinos do sistema, em até 48 (quarenta e oito) horas da ocorrência, ainda que para tanto se faça necessária a implantação de desvios provisórios, mesmo eventualmente utilizando vias externas ao Sistema Rodoviário.

Eventuais acionamentos de coberturas securitárias não serão aceitos como justificativa para postergação do início dos serviços emergenciais de reparo.

3.2.5 Parâmetros Técnicos

3.2.5.1 Parâmetros da Classe da Rodovia

As características geométricas das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço a serem executadas no Sistema Rodoviário deverão ser estabelecidas tendo em vista a Classe I-A, o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.
As pistas principais, marginais, ramos e alças deverão ser projetados dotados de espiral de transição, superlargura e superelevação, adotando como veículo de projeto, no mínimo, o semi-reboque (carreta) com distância entre eixos equivalente de 10,50 m e como velocidade diretriz a maior técnica e economicamente viável, obedecendo sempre aos valores mínimos normativos.

<u>Obrigação de atendimento à Classe I-A:</u> a Concessionária deverá, nos mesmos prazos previstos para concluir as duplicações, adequar as pistas existentes e as novas pistas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, de tal forma que até o 5º (quinto) ano da Concessão toda a rodovia esteja adequada à Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As rampas e curvas verticais das pistas existentes não precisarão ser adequadas. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão também deverão estar adequadas aos parâmetros geométricos aplicáveis às rodovias de Classe I-A, observado o disposto no parágrafo abaixo. As OAEs referidas no PER seguirão o cronograma específico do item 3.1.3.

<u>Exceção à obrigação de atendimento à Classe I-A:</u> considerando as características existentes em determinados trechos da rodovia, a Concessionária poderá apresentar um projeto alternativo, bem como uma justificativa em que demonstre a impossibilidade de atendimento ao parâmetro de rampa máxima, raio mínimo de curvatura horizontal e largura do canteiro central aplicável às rodovias de Classe I-A, podendo a ANTT aprovar a justificativa e o projeto. Esta exceção poderá ser aprovada para o máximo de 43 km de rodovia no Lote, sendo que cada trecho não poderá ser inferior a 500 m. Nessa hipótese, o projeto apresentado pela Concessionária deverá observar as melhores técnicas aplicáveis às características do trecho, garantindo a melhor solução técnica que privilegie o fluxo de veículos, a manutenção da maior velocidade possível e a segurança dos usuários. As faixas adicionais que se fizerem necessárias ao longo da Concessão nos trechos objeto da exceção deverão ser implantadas com as mesmas características da pista duplicada.

Não serão considerados, para cômputo da extensão definida no parágrafo anterior:

a) os subtrechos em multifaixas a serem convertidos em via duplicada;
b) as correções de traçado previstas nas Obras de Melhorias do item 3.2.1.2.
c) os subtrechos em pista dupla definidos no Apêndice A.

Quanto à separação central, as duplicações das pistas que atravessam regiões urbanas não são obrigadas a atender à Classe I-A devendo, contudo, ser implementadas com barreiras rígidas de concreto do tipo *New Jersey*. São consideradas regiões urbanas aquelas assim definidas pela legislação municipal como Zona Urbana, para fins de Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana.
Não será necessária também a adaptação à Classe I-A nos subtrechos com obras em andamento pelo DNIT, estabelecidos no Apêndice D ou apontadas como não concluídas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens.

3.2.5.2 Parâmetros Gerais

No caso de novas interseções e remodelações nos dispositivos existentes, os traçados planialtimétricos deverão permitir velocidades operacionais de, no mínimo, 60 km/h para os ramos direcionais e de 40 km/h para os ramos semidirecionais (*loops*), para os dispositivos de elevado padrão e, respectivamente, de 50 km/h e 30 km/h, para os casos de dispositivos de padrão inferior, que são aqueles nos quais se faz utilização de trincheiras.

De cada interseção a ser detalhada, deverá fazer parte o respectivo estudo de capacidade dos ramos, de acordo com a demanda de tráfego para o horizonte de projeto considerado, que não deverá ser inferior a 20 anos. Assim, o número de faixas por ramo resultará da demanda de tráfego prevista.

As rampas máximas previstas para os ramos das interseções deverão ser de 6,0 % (seis por cento) sempre que possível, admitindo-se um valor máximo de 8,0 % (oito por cento) para os ramos semidirecionais de elevado padrão, e o máximo de 10,0 % (dez por cento) para os ramos semidirecionais de padrão inferior (aqueles que utilizam trincheiras).

Na concordância dos ramos das interseções com as rodovias envolvidas, deverão ser previstas faixas auxiliares seguidas de *tapers* compatíveis com a velocidade de 100 km/h. O comprimento dessas faixas deverá ser corrigido pelo efeito dos greides das referidas rodovias, de acordo com o que recomenda a publicação *A Policy on Geometric Design of Rural Highways*, da AASHTO.

As curvas das interseções deverão ser dotadas de espirais de transição, com exceção do dispositivo do tipo "diamante", no qual as curvas com os menores raios deverão ser, no mínimo, do tipo "compostas de três centros".

Com relação à superelevação nos ramos das interseções, deverá ser adotado, de maneira geral, o valor de 8,0 % (oito por cento), para os casos dos ramos semidirecionais (*loops*). Nos ramos direcionais, a superelevação deverá ser definida em função dos raios adotados e das respectivas velocidades, variando entre 8,0% (oito por cento) e 2,0 % (dois por cento), de acordo com a "terceira hipótese de cálculo de superelevações para raios acima do mínimo", constante das *Instruções para superelevação e superlargura em projetos rodoviários*, do DNIT.

Os greides dos ramos deverão ser previstos obedecendo aos parâmetros K mínimos para as curvas verticais, de modo a garantir distâncias mínimas de visibilidade de parada, de acordo com a velocidade diretriz do ramo.

Os retornos em nível e trevos em nível existentes deverão ser fechados pela Concessionária, mediante prévia aprovação da ANTT. Não será necessário o fechamento dos trevos em nível ou retornos em nível, nos casos em que:

- Os trevos em nível e retornos em nível apresentem condições de geometria de segurança de acordo com as normas do DNIT, considerando: a velocidade de projeto, a distância de visibilidade, o raio mínimo por veículo crítico de projeto, as faixas de aceleração e desaceleração e a distância de entrelaçamento suficiente em relação a acessos na pista; e,
- A ANTT não aprove seu fechamento.

As melhorias em acesso incluem a correção dos raios das curvas, a inserção ou adequação de *tapers* e faixas de aceleração e desaceleração, de dispositivos de canalização de tráfego, da sinalização, dos dispositivos de drenagem, e dos demais elementos necessários para garantir a melhoria da estrutura, da funcionalidade e da segurança do acesso.

As obras de arte especiais deverão ser dimensionadas para o trem-tipo TB-45, da ABNT.

A fim de garantir melhores condições de operação e, principalmente, de segurança aos usuários, poderão ser adotadas modificações nos parâmetros mínimos acima exigidos. Em qualquer caso, estas modificações somente poderão ser implementadas após a apreciação e aceitação da ANTT, com base em solicitação tecnicamente fundamentada pela CONCESSIONÁRIA.

Considerar-se-ão concluídas as obras da **FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO** quando atendidas condições de segurança para abertura ao tráfego.

3.2.6.3 Parâmetros Técnicos das Obras de Melhorias

Passarelas:

- Tela de proteção no trecho de travessia da via, que impeça o pedestre de jogar objetos nos veículos;
- Iluminação;
- Elementos construtivos pré-fabricados;
- Gabarito vertical maior ou igual a 5,50 m;
- Tela no canteiro central da rodovia, de 400 m de extensão e 1,80 m de altura, como obstáculo a travessia em nível;
- Calçadas e passeios de acesso às rampas da passarela devem permitir acesso a portadores de necessidades especiais segundo norma ABNT NBR 9050:2004;

  - Deverão ser implementados sistemas de drenagem e elementos complementares de acesso na saída/entrada das rampas das passarelas.
  - Deverão ser implementados pontos de parada de ônibus na saída/entrada das rampas das passarelas, observadas as disposições do "Manual de projeto Geométrico de Travessia Urbana" do DNIT.
  - Os pontos de parada de ônibus deverão conter baia para acomodação do ônibus fora da faixa de tráfego.
  - O projeto das baias dos pontos de parada de ônibus deverá incluir rampas, plataformas pavimentadas com abrigo para passageiros, sinalização de placas, marcas no pavimento e passeio para direcionamento do fluxo de pedestres.
  - A largura necessária da baia dos pontos de parada de ônibus, incluindo acostamento, deve ser de 6,00 m.
  - As plataformas para os passageiros devem ter largura mínima de 3,50 m, adotando-se 2,00 m como largura padrão de um abrigo mais 1,50 m como largura mínima do passeio.
  - A extensão das baias dos pontos de parada de ônibus, incluindo as faixas de mudança de velocidade e a área de parada, deve ser de 57,00 m.
  - Os pontos de parada serão implementados em todas as passarelas, desde que haja distância mínima entre elas de 3,5 km.

Vias Marginais

- As vias terão alinhamentos adequados às construções existentes e preferencialmente com condições mínimas de cortes e aterros.
- A seção da nova via terá:

  - Pista de rolamento com 8,00 m de largura;
  - Passeio em pelo menos um dos lados, com 2,50 m;
  - Acomodação do talude com 1,00 m de largura para o outro lado.
  - Em ambos os lados deverá haver meio-fio e sarjetas de 0,45 cm.

Os dispositivos das obras de melhoria devem permitir a travessia de pedestres com segurança até os passeios lindeiros.

Os conceitos de passagem superior e inferior definidos neste PER são os seguintes:

- *Passagem superior: quando a rodovia objeto deste PER passar sobre outra via*
-

  - Na passagem superior, a rodovia objeto deste PER deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior à passagem;

ANTT
FL 2383
PROTOCOLO

- As passagens superiores deverão ter pistas separadas por barreiras de concreto e, nos casos em que estiverem em regiões urbanas, deverão ter passeios laterais (o mesmo valendo para as pontes);
- Será de responsabilidade do órgão ou empresa responsável pela via inferior o alongamento da obra-de-arte especial caso necessite ampliar a capacidade da via inferior.

- *Passagem inferior: quando a rodovia objeto deste PER passar sob outra via*

  - Na passagem inferior, a rodovia objeto deste PER deverá ter pistas com faixas e acostamentos com as mesmas dimensões dos segmentos anterior e posterior à passagem;
  - As passagens inferiores deverão ter passeios laterais, nos casos em que estiverem em regiões urbanas;
  - Será de responsabilidade da Concessionária o alongamento da obra-de-arte especial caso necessite ampliar a capacidade da via.

Em todos os casos, as alças de acesso à Rodovia devem ser dimensionadas para que não ocorra interferência na velocidade do tráfego da Rodovia no trecho do dispositivo.

3.2.5.4 Projetos

Salvo referência específica, a concessionária deverá elaborar os projetos e executar as obras de acordo com as normas e especificações adotadas pelo DNIT e, quando cabível, pelos documentos técnicos pertinentes da ABNT ou outras normas aceitas pela ANTT.

Conforme necessário, a implementação de toda obra ou serviço na Rodovia deverá ser obrigatoriamente precedida da implantação de sinalização de obras e serviços, conforme manual do DNIT ou projetos-tipo aprovados pela ANTT.

Ao término dos trabalhos correspondentes a cada obra ou serviço, a Concessionária deverá apresentar à ANTT um relatório detalhado, com registros fotográficos, consolidando todos os serviços efetivamente executados e, havendo alterações em relação ao projeto original, as respectivas quantidades, em projeto *as built*. Após análise desses relatórios e constatação da qualidade e suficiência dos trabalhos executados, a ANTT os aceitará e atestará sua conclusão. Tais elementos deverão ser encaminhados à ANTT em no máximo 60 dias após a conclusão das obras.

ANTT
FL 384
PROTOCOLO GERAL

3.3 *FRENTE DE CONSERVAÇÃO*

- Objeto: conjunto de operações preventivas, rotineiras e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas e físico-operacionais do Sistema Rodoviário e das instalações da Concessionária.
- Período: inicia-se a partir da data de assunção do Sistema Rodoviário e estende-se até o final do prazo da Concessão.

Escopo: as atividades de conservação a serem realizadas pela Concessionária deverão obedecer ao Escopo mínimo previsto abaixo e aos Parâmetros de Desempenho estabelecidos neste PER e os prazos de solução previstos em regulamentação da ANTT. O não cumprimento sujeitará a Concessionária às penalidades previstas na regulamentação da ANTT e no Contrato.

3.3.1 Pavimento

Escopo: conservação do pavimento de pistas, acostamentos, faixas de segurança, acessos, trevos, entroncamentos e retornos. Ações de limpeza, reparos na superfície do pavimento betuminoso, correção de defeitos localizados nas placas do pavimento de concreto. No caso dos pavimentos flexíveis, reparar trincas de classe 3, panelas e afundamentos plásticos em pontos localizados. No caso dos pavimentos de concreto, conservar o sistema superficial de drenagem e recalques de aterros, selagem de juntas e reparos localizados nas placas. Remoção total ou parcial do pavimento, seguida de reconstrução, em áreas localizadas. Fresagem de parte da camada betuminosa e recomposição, em áreas localizadas. Reparos, em áreas localizadas. Selagem de trincas ou rejuvenescimento da camada betuminosa. Varredura constante das pistas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.2 Elementos de proteção e segurança

Escopo: conservação da sinalização horizontal, vertical e aérea (incluindo tachas e tachões retrorrefletivos, balizadores e delineadores), e dos variados dispositivos de segurança, tais como defensas metálicas, barreiras de concreto, dispositivos antiofuscantes e atenuadores de impacto. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.3 Obras de arte especiais

Escopo: preservação da qualidade e características das obras de arte especiais da Rodovia, incluindo pontes, viadutos, passagens inferiores, passarelas e passagens superiores. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza geral das superfícies, roçada e capina dos encontros, pintura de barreiras, limpeza e desobstrução dos dispositivos de drenagem, limpeza e remoção de vegetação nas juntas de dilatação e junto aos aparelhos de apoio, remoção de vestígios de óleo ou graxa no pavimento, substituição eventual de juntas de dilatação e aparelhos de apoio danificados, pequenos reparos em barreiras e no sistema de drenagem, pequenas recomposições em taludes de encontro, pequenas recomposições no pavimento, e pequenos reparos em passarelas. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.4 Sistema de drenagem e obras de arte correntes

Escopo: conservação do sistema de drenagem e das OACs da RODOVIA. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza e enchimento de juntas, selagem de trincas, limpeza de sarjetas e meios-fios, limpeza manual de valetas, limpeza de bueiros, recomposição de obras de drenagem superficial, e recomposição de bueiros. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.5 Terraplenos e estruturas de contenção

Escopo: conservação das obras de contenção, limpeza de seus dispositivos de drenagem, remoção de vegetação e outros detritos. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.6 Canteiro central e faixa de domínio

Escopo: conservação do canteiro central e da faixa de domínio. Deverá abranger os seguintes serviços principais: (i) poda, roçada e capina em toda a extensão e em, no mínimo 4 m da largura da faixa de domínio da Rodovia e em toda extensão e largura do canteiro central; (ii) recomposição de cobertura vegetal, despraguejamento manual de gramados, conservação das faixas de proteção das cercas (aceiros), corte e remoção de árvores, conservação de árvores e arbustos, limpeza e remoção de lixo, entulho e materiais orgânicos, conservação das cercas delimitadoras da faixa de domínio; (iii) preservação da faixa de domínio com relação a novas ocupações irregulares. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.7 Edificações e instalações operacionais

Escopo: reparo e conservação rotineira dos elementos componentes das edificações e instalações de apoio da Concessionária e seus respectivos equipamentos, incluindo os postos e delegacias da PRF, os postos de pesagem, os postos de fiscalização da ANTT e as praças de pedágio. Execução dos seguintes serviços: (i) substituição de lâmpadas e luminárias das áreas internas e externas, bem como tomadas e chaves que apresentem defeito; (ii) reparos ou substituição das louças e metais utilizados nas instalações hidrossanitárias; (iii) limpeza de todas as instalações e áreas utilizadas pela Concessionária, inclusive conservação de ruas e jardins, se for o caso, com coleta de lixo; (iv) limpeza e desobstrução das redes de esgoto e águas pluviais; e pintura constante e eventuais reparos nas estruturas, alvenarias, coberturas, pisos, revestimentos, esquadrias, etc. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

3.3.8 Sistemas elétricos e de iluminação

Escopo: conservação rotineira dos sistemas elétricos (incluindo as linhas de alta e baixa tensão) e de iluminação da Rodovia. Deverá abranger os seguintes serviços principais: limpeza, substituição ou conserto de qualquer peça ou componente defeituoso, desgastado pelo uso ou avariado. Execução dos seguintes serviços: (i) limpeza de luminárias; (ii) substituição de lâmpadas ou luminárias; (iii) tratamento antiferruginoso de postes; (iv) substituição de postes; (v) conservação de postes para garantir sua verticalidade; (vi) substituição de conectores, disjuntores ou fusíveis; (vii) substituição de reatores, contatores e de cabeamento; (viii) reparos na tubulação de passagem de cabos; (ix) reparo ou substituição de painéis de comando e quadros elétricos; (x) conservação dos sistemas de proteção contra descargas atmosféricas; (xi) reparo e substituição de subestações e transformadores; e (xii) reparo e substituição de conjuntos motogeradores. Todos os demais serviços necessários para atender às normas aplicáveis, aos manuais do DNIT e à regulamentação da ANTT.

ANTT
FL 346
PROTOCOLO GERAL

3.4 *FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS*

Objeto: implantação e operacionalização das seguintes infraestruturas e serviços: (i) Centro de Controle Operacional; (ii) Equipamentos e Veículos da Administração; (iii) Sistemas de Controle de Tráfego; (iv) Sistemas de Atendimento ao Usuário; (v) Sistemas de Pedágio e controle de arrecadação; (vi) Sistema de Comunicação; (vii) Sistema de Pesagem; (viii) Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial, bem como execução da reforma dos postos da PRF. Deverão ser implantados e operacionalizados os quantitativos mínimos previstos no Apêndice C. As obrigações a serem atendidas em até 12 (doze) meses consideram-se integrantes dos Trabalhos Iniciais, para os efeitos do Contrato.

Período: inicia-se a partir da data de assunção da Concessão e estende-se até o final do prazo da Concessão, observados os seguintes prazos:

INFRAESTRUTURA / SERVIÇO OPERACIONAL		PRAZO DE ATENDIMENTO / FASE				
		TRABALHOS INICIAIS			18 meses	24 meses
		3 meses	6 meses	12 meses		
Centro de Controle Operacional				X		
Equipamentos e Veículos da administração				X		
Sistemas de controle de tráfego	Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista					X
	Painéis fixos de mensagens variáveis			X		
	Painéis móveis de mensagens variáveis		X			
	Sistema de inspeção de tráfego		X			
	Sistema de detecção de altura					X
	Sistema de Circuito Fechado de TV					X
	Sistema de controle de velocidade			X		
Sistemas de atendimento ao usuário	Atendimento médico de emergência		X			
	Socorro mecânico		X			
	Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio		X			
	Sistema de informações aos usuários		X			
	Sistema de reclamações e sugestões dos usuários		X			
	Estudo sobre pontos de apoio e parada para os usuários	X				
Sistemas de pedágio e controle de arrecadação					X	
Sistema de Comunicação				X		
Sistema de Pesagem	Novos postos de pesagem					X
	Postos existentes			X		
Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial			X			
Posto de fiscalização da ANTT			X			
Veículos de fiscalização da ANTT			X			
Postos da PRF	Novos postos					X
	Reforma de postos existentes			X		

Parâmetros de Desempenho: os serviços deverão ser implantados nos prazos previstos, observados os Parâmetros de Desempenho e os Parâmetros Técnicos especificados a seguir. Os serviços relativos à operação da estrutura administrativa e à conservação de seus elementos deverão ter início a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão. Os serviços relativos à reposição e à constante atualização de seus elementos, de modo a manter sua funcionalidade, deverão se dar a partir de sua implantação e instalação e se estender até o final da Concessão. Todas as edificações e instalações operacionais, postos e delegacias da PRF e Postos de Fiscalização da ANTT deverão seguir as exigências de acessibilidade da NBR 9.050/2004 da ABNT.

ANTT
FL 3851
PROTOCOLO GERAL

3.4.1 Centro de Controle Operacional	
Escopo 1	**Implantação e operacionalização do CCO da Concessionária**
Parâmetros Técnicos	Coordenação geral e monitoração de todas as atividades da Rodovia, mediante recebimento das informações, análise e tomada de decisões para solução dos problemas
	Concentração dos meios de comunicação com os usuários e equipes
	Manutenção de banco de dados informatizado para balizar as ações a serem tomadas
	Gerenciamento do SIG
	Espaço físico capaz de abrigar pessoas e equipamentos eletrônicos de comunicação que utilizem recursos de informática para processar e armazenar os dados recebidos do ambiente rodoviário e transformá-los em informações perceptíveis ao operador, tais como painel com *display* gráfico, monitores de vídeo, mesas e consoles de radiocomunicação, dispositivos de telefonia e de telecomunicações, além de painel eletrônico de situação
	As imagens captadas pelo sistema de CFTV deverão ser visualizadas em painéis de imagens, e permanentemente gravadas, conforme resolução específica da ANTT
	Instalações completas para a PRF, de modo a permitir a comunicação com seus postos ao longo da Rodovia
	Todos os elementos, equipamentos e componentes do CCO deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Ausência de elementos, equipamentos e componentes, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
	O CCO manterá profissionais qualificados e atendimento permanente durante 24 (vinte e quatro) horas por dia, nos sete (07) dias da semana, durante todo o ano, incluindo sábados, domingos e feriados.
Escopo 2	**Implantar um SGO no CCO**
Parâmetros Técnicos	Capacidade de receber dados operacionais e físicos, processar e transformar em informações a serem distribuídas a outros sistemas, subsidiando decisões e ações em todas as atividades da Concessionária, da PRF e da ANTT.
	Utilização das informações para elaboração de relatórios gerenciais sobre: fluxo de veículos (por classe e por hora), estatística de acidentes, dados de pesagem de veículos, condições meteorológicas e condições físicas da rodovia.
	Todos os registros do sistema devem ser invioláveis e disponibilizados em tempo real para a ANTT.
	O sistema deverá permitir a abertura de notificações de falha em tempo real pela ANTT, com registro de data e hora de abertura e encerramento.
	Possibilidade de transferir dados operacionais, incluindo o SGO e as estruturas físicas para o SIG.
	Envio periódico de mensagens aos usuários, através dos PMVs, site da internet, serviço de radiodifusão, sobre as condições de tráfego, condições do tempo, velocidade máxima permitida, avisos de atenção, serviços prestados ao usuário, bem como fornecimento informações completas, precisas, seguras e atualizadas, para divulgação junto aos meios de comunicação locais e regionais
Prazo para implantação e operacionalização dos escopos 1 e 2	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

3.4.2 Equipamentos e Veículos da administração	
Escopo	**Aquisição e instalação de móveis, equipamentos e veículos para a administração da operação da Rodovia**
Parâmetros Técnicos	Dimensionamento dos móveis, equipamentos e veículos conforme a estrutura administrativa da Concessionária
	Veículos de inspeção equipados com GPS, equipamentos de sinalização de emergência noturnos e diurnos
	Todos os móveis, equipamentos e veículos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Ausência de móveis, equipamentos e veículos, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês da Concessão.

ANTT FL 350 PROTOCOLO GERAL

3.4.3 Sistemas de controle de tráfego	
Escopo	**Implantação de um sistema de controle de tráfego com o objetivo de controlar e monitorar o trânsito de veículos no Sistema Rodoviário. Integram o sistema de controle de tráfego: (i) equipamentos de detecção e sensoriamento de pista; (ii) painéis fixos de mensagens variáveis; (iii) painéis móveis de mensagens variáveis; (iv) sistema de inspeção de tráfego; (v) sistema de detecção de altura; (vi) sistema de circuito fechado de TV e (vii) sistema de controle de velocidade**
Parâmetros Técnicos	As informações capiadas pelo sistema de controle de tráfego deverão ser acessadas em tempo real pelo CCO
	Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional. Poderão ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT
	Deverá possuir equipamentos de registro de dados, informações e imagem, integrados ao sistema de telecomunicações, ao Sistema de Assistência ao Usuário, aos demais sistemas de monitoração, e ao CCO, com funcionamento durante 24 horas por dia, a partir de sua implantação e até o final do prazo da Concessão
	Os projetos executivos e os manuais de procedimentos técnicos para implantação do sistema de controle de tráfego deverão ser aceitos pela ANTT antes de sua implantação
	Todos os equipamentos e veículos utilizados nos sistemas de controle de tráfego deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e modernidade
	Ausência de equipamentos e veículos do sistema de controle de tráfego, em qualquer momento, com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis, tal como informadas para efeitos de depreciação
	Os serviços de inspeção de tráfego deverão realizar ciclos com tempo médio de circulação, que é definido como o intervalo de tempo necessário para a viatura de inspeção passar duas vezes, pelo mesmo ponto e no mesmo sentido de tráfego, de pelo menos 90 minutos
	Em qualquer ponto da Rodovia, a somatória dos atrasos com relação à frequência estabelecida para a inspeção de tráfego, a cada 4 viaturas, não poderá ser superior a 1 hora
Parâmetros de Desempenho	A somatória do tempo de interrupção dos sistemas de detecção e sensoriamento de pista, de PMVs fixos e de CFTV não poderá ser superior a 24 horas por mês, em cada sistema
	A somatória do tempo de interrupção de funcionamento dos equipamentos que integram o sistema de controle de tráfego não poderá ser superior a 24 horas por mês
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da concessão, observados os prazos intermediários para implantação e operacionalização de cada componente do sistema de controle de tráfego

3.4.3.1 Equipamentos de detecção e sensoriamento de pista	
Escopo	Instalação dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista. A localização dos equipamentos de detecção e sensoriamento de pista deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação. Após a realização de obras de ampliação de capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional
Parâmetros Técnicos	Os equipamentos deverão realizar contagens volumétricas, bem como medições de velocidade e densidade de veículos no Sistema Rodoviário
	Deverão ser instalados em trechos do Sistema Rodoviário que caracterizem regiões homogêneas ou áreas de maior complexidade operacional, inclusive nos seguintes locais: (i) nas praças de pedágio; (ii) nos locais do Sistema Rodoviário em que seja necessária a obtenção de informações e estatísticas associadas ao cumprimento de suas obrigações contratuais, tal como a obrigação de realizar obras de ampliação condicionadas ao volume de tráfego e monitoração de fluidez e velocidade nos dispositivos, e entroncamentos (iii) principais acessos e entroncamentos do Sistema Rodoviário
	Deverão dispor das funções de análise automática de tráfego
	Instalação de estações ao longo da Rodovia, em pontos estratégicos, de forma a

ANTT
FL 390
PROTOCOLO GERAL

	permitir a caracterização adequada da composição e do comportamento do tráfego
	Os equipamentos com interrelação de dados deverão fornecer as seguintes informações: contagem veicular, velocidade dos veículos, classificação dos veículos, determinação do intervalo de tempo entre veículos, determinação do comprimento dos veículos, densidade de tráfego por intervalo de tempo,.
	Deverão ser fornecidos à ANTT, mensalmente: • Relatórios gerenciais e estatísticos: os dados estatísticos de volume de tráfego serão emitidos e classificados por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus) e por faixas de velocidade e de horário, em modelos e formulários próprios, a serem definidos pela ANTT; • Relatórios de funcionamento de todos os equipamentos instalados
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão

3.4.3.2	**Painéis Fixos de Mensagens Variáveis**
Escopo	Instalação de Painéis de Mensagens Variáveis (PMVs) na Rodovia. Sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação
Parâmetros Técnicos	Instalação em locais estratégicos, com grandes volumes de tráfego, especialmente usuários constantes, possibilitando eventuais tomadas de decisão por parte do motorista, quanto a mudanças no roteiro, ou na sua programação de viagem
	Os trechos de pista dupla, com maiores volumes de tráfego, devem contar com PMVs fixos (para comunicação rotineira, em pontos operacionais críticos e bem definidos)
	Instalação obedecendo preferencialmente ao critério de anteceder em cerca de 2 km acessos estratégicos, como entroncamentos e acessos urbanos. O dispositivo deverá permitir, com conforto e segurança, a opção de saída da Rodovia em casos de interrupção do tráfego por qualquer motivo. Todos os entroncamentos em com outras rodovias nas quais o tráfego é superior à 60% do tráfego da Rodovia da Concessionária deverão contar com painéis fixos de mensagem variável.
	As mensagens deverão ser programadas pelo CCO e exibidas pelos PMVs de forma intermitente, com informações sobre ocorrências ou informes de interesse dos usuários
	As mensagens podem ser: • Permanentes, identificadas com as mensagens básicas para as situações normais de operação (educativas, serviços, regulamentares); • Pré-programadas, identificadas com as mensagens previstas, fundamentadas na experiência operacional, sendo de acionamento rápido (neblina, acidentes, velocidade permitida, proibições, condições da via, interdições de faixas); • Semiprogramadas, identificadas com as mensagens previstas e com necessidade de alguma aferição (por exemplo, acidente na pista a 1 km); • Programáveis, identificadas com as mensagens não repetitivas, utilizadas apenas uma vez, referentes a eventos não rotineiros, podendo ser programadas antecipadamente ou no momento do evento
	Seu regime de operação deverá ser permanente, de modo a não comprometer o padrão de segurança do trecho
	Deverão ser utilizados painéis com dispositivos em tecnologia LED (*Light Emitting Diod*), dispostos na forma de matrizes gráficas, montados sobre estrutura de alumínio resistente a ambiente agressivo
	Os painéis deverão ter as seguintes características técnicas: • Tela com LEDs de alta luminosidade agrupados, cujo índice de luminosidade poderá ser ajustado em função da luminosidade ambiente; • O painel deverá permitir a configuração de sinais de trânsito conforme especificado no CTB, apresentando cluster dos símbolos nas cores verde, vermelha, amarela (âmbar) não ofuscante; • Visibilidade e Legibilidade superior a 300 m à velocidade de 80 km/h, sob qualquer condição climática, durante o dia ou à noite. • Área mínima de 12,6 m², • Conter modos de apresentação fixo, piscante, sequencial, brilhante, "roll-up" e "roll-down"

	Os painéis deverão ser instalados em estruturas de pórticos ou outras estruturas similares de sustentação de sinalização aérea, localizados a distância regulamentar da linha do bordo do acostamento
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

3.4.3.3	**Painéis Móveis de Mensagens Variáveis**
Escopo	Aquisição e operacionalização de painéis do tipo móvel, para atender situações especiais do Sistema Rodoviário
Parâmetros Técnicos	Oferecer ao usuário em tráfego informação instantânea e atualizada sobre as condições de operação do Sistema Rodoviário em locais não contemplados com PMVs fixos
	Os PMVs móveis deverão ser localizados em carretas dotadas de engate e ser acionados e controlados pelo CCO
	A localização deverá ser definida em função da necessidade de fornecimento de informações ao usuário em situações de emergência, de realização de obras e serviços, entre outras
	O regime de operação dos PMVs móveis deverá ser permanente, após entrada em funcionamento, enquanto se configurar sua necessidade
	Os trechos de pista dupla, com maiores volumes de tráfego, devem contar com PMVs móveis, para as situações de emergência em pontos cuja eficácia dos fixos é proporcionalmente menor.
	Os PMVs móveis deverão ter as mesmas características técnicas dos PMVs fixos, à exceção de: • Área mínima de 5 m², • Conter no mínimo os modos de apresentação fixo, piscante e sequencial, • Dispor de alimentação elétrica própria, com autonomia mínima de 12 horas de operação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.3.4	**Sistema de Inspeção de Tráfego**
Escopo	Disponibilização de equipe e de uma frota de veículos de inspeção de tráfego, tipo utilitário, para percorrer diuturnamente toda a extensão da Rodovia, com o objetivo de detectar quaisquer tipos de ocorrências, tanto na pista quanto na faixa de domínio, efetuando o registro de problemas e o eventual acionamento de recursos adicionais de apoio e de sinalização em situações de emergência, para orientação do tráfego
Parâmetros Técnicos	Os veículos deverão percorrer o trecho concedido com velocidade média de cerca de 75% da velocidade máxima da Rodovia. Na hipótese de atendimento de uma ocorrência, com a necessidade de paralisação de uma das viaturas, essa velocidade deverá ser ultrapassada pelas demais, que deverão se adequar à situação, com a inclusão, se necessário, de um novo veículo de inspeção ao sistema, de forma a manter a frequência de inspeção estabelecida
	Os veículos devem dispor de GPS, permanentemente controlados pelo CCO, sinalizador automotivo, dispositivos luminosos de advertência, aparelho de iluminação emergencial, radiocomunicador, dispositivos de sinalização, vassoura, rodo de madeira, cabo de aço com engate, lanterna manual e caixa de ferramentas básicas
	A inspeção de tráfego deverá obedecer a uma escala pré-estabelecida e ser acionada, também, em situações de emergência
	A escala deverá ser definida para que todos os pontos da Rodovia sejam visitados com regularidade pelas equipes de inspeção, com tempo máximo de percurso de 90 minutos para passar no mesmo ponto da Rodovia, se pista simples, e no mesmo ponto e sentido, se pista dupla, em condições normais de operação
	Deverá ser contínua e sem interrupções, durante 24 horas do dia, em todos os dias da semana
	As equipes responsáveis por estes serviços deverão trabalhar uniformizadas
	As atividades deverão estar referenciadas, dentre outras, às seguintes diretrizes

	setoriais: • Identificar eventuais problemas rotineiros de sinalização, de pavimento, de equipamentos eletroeletrônicos, de segurança, detritos na pista, de ocupação irregular da faixa de domínio e área não edificante da Rodovia etc.; • Prestar pronto atendimento aos usuários da Rodovia, orientando-os quanto a situações operacionais críticas; • Acionar mecanismos e recursos operacionais adequados com a máxima urgência; • Propiciar ao usuário condições de segurança e de conforto, especialmente em situações de emergência; • Efetuar sinalização de emergência em situações de risco à circulação
	Uma vez detectada uma ocorrência, a equipe de inspeção deverá prestar auxílio básico no local e deverá acionar os serviços necessários, utilizando os meios de comunicação disponíveis
	Os critérios de utilização e posicionamento dos sinais e dispositivos deverão obedecer ao *Manual de sinalização de obras e emergências* do DNIT
	A sinalização temporária de emergência (acidentes em geral - atropelamentos, abalroamentos, colisões, choques, capotagens, tombamentos - panes em veículos sobre a faixa de rolamento, obstáculos na via, atendimentos aos usuários, e serviços emergenciais de conservação) deverá ter o objetivo de: • Alertar os usuários sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos no volante, frente às mudanças impostas; • Minimizar transtornos no fluxo normal de tráfego decorrentes de situações inesperadas
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.3.5	**Sistema de detecção de altura**
Escopo	Implantação de sistema de detecção de altura junto à entrada de todos os postos de pesagem fixos de detectores de altura de veículos
Parâmetros Técnicos	Capacidade de detecção de eventual ultrapassagem dos limites de altura determinados para a Rodovia
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão

3.4.3.6	**Sistema de circuito fechado de TV**
Escopo	Instalar e operacionalizar o CFTV, que se destina ao monitoramento visual do tráfego nas vias e das edificações existentes na faixa de domínio
Parâmetros Técnicos	As câmeras deverão ser instaladas de modo que todo o Sistema Rodoviário seja monitorado ininterruptamente sem pontos cegos. Deverão ser instaladas ao menos uma câmera a cada 2 km de rodovia
	As câmeras de monitoramento das edificações devem ser instaladas nas praças de pedágio e auxiliares, postos de pesagem fixos, postos da PRF, de fiscalização fazendária, de postos de fiscalização da ANTT e nas passarelas de pedestres, além de outros locais estrategicamente definidos pela Concessionária, e devidamente aceitos pela ANTT
	As especificações técnicas dos equipamentos do Sistema de CFTV devem atender a resolução específica da ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 24º mês do prazo da Concessão Para as edificações, praças de pedágio e auxiliares, postos de pesagem fixos, postos da PRF, de fiscalização fazendária, de postos de fiscalização da ANTT e nas passarelas de pedestres com prazo distinto de implantação, os elementos do sistema de circuito fechado de TV devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva infraestrutura

3.4.3.7	**Sistema de Controle de Velocidade**
Escopo	Implantação de um sistema de controle automático de velocidade de veículos, composto pelas unidades de monitoração eletrônica de velocidade fixas, podendo ser do tipo radar fixo ou "barreira eletrônica". Os serviços a serem realizados

	compreendem: (i) disponibilização, instalação, manutenção e permanente reposição de equipamentos das unidades de monitoração eletrônica de velocidade; (ii) coleta e processamento de imagens e dados captados pelos equipamentos; (iii) envio das imagens captadas à ANTT para validação e obtenção de dados dos veículos/proprietários; (iv) processamento dos dados e imagens validados pela ANTT; (v) impressão das notificações de infração e, posteriormente, das notificações de penalidade; (vi) envio das notificações à ANTT para postagem; (vii) geração de relatórios estatísticos e gerenciais a partir dos dados coletados pelos equipamentos e sistema de processamento; e (viii) disponibilização à ANTT de todas as imagens captadas e dados processados
Parâmetros Técnicos	As unidades de monitoração eletrônica de velocidade deverão ser instaladas em trechos do Sistema Rodoviário que se caracterizem como críticos e sua localização deverá ser proposta pela Concessionária e apresentada à ANTT para aceitação, de acordo com as resoluções 146/03 e 214/06 do CONTRAN ou posteriores. Após a realização de obras de ampliação da capacidade no local de sua instalação, a ANTT poderá solicitar à Concessionária sua reinstalação em novo local, sem ônus adicional
	Unidade de monitoração eletrônica de velocidade é o equipamento que cobre no mínimo duas faixas de rolamento, durante 24 horas por dia, e realiza a coleta, armazenamento e tratamento de dados volumétricos, classificatórios e de velocidade de todos os veículos passantes, e registro da imagem dos veículos com excesso de velocidade
	Os equipamentos, ferramentas e sistemas de controle eletrônico de velocidade deverão atender às seguintes premissas: • Basear-se em padrões determinados pelo CONTRAN, dentro do conceito de equipamentos de monitoração eletrônica de velocidade fixos; • Assegurar interface amigável ao usuário, equipamentos e sistemas de informações; • Permitir a integração das diversas funcionalidades dos equipamentos e sistemas; • Garantir a integridade dos dados e a segurança física e lógica das informações obtidas, bem como permitir a auditoria dos equipamentos e sistemas; • Garantir a agilidade na disponibilização das informações
	Equipamento fixo de medição de velocidade é aquele com portaria de aprovação de modelo emitida pelo INMETRO, que possua estrutura rígida fixa, tendo como referência também a Portaria no 115/98 do INMETRO
	A coleta de imagens e dados deve possuir, no mínimo, as seguintes características: • Descriptografia da imagem coletada e conferência da assinatura digital da mesma; • Envio de arquivo com imagens à ANTT, para consulta de características de veículos e proprietários identificados; • Identificação do veículo, mediante comparação da visualização das imagens com os dados do cadastro; • Envio do arquivo das imagens para validação pela ANTT; • Impressão da notificação de infração, conforme *layout* da ANTT, após sua solicitação; • Disponibilização para consulta pela ANTT; • Possibilidade de emissão das notificações pela ANTT
	O *software* de processamento deverá atender, no mínimo, aos seguintes requisitos: • A base de dados do sistema de processamento deverá possuir a informação referente ao número de ordem de cada uma das imagens capturadas, de maneira a possibilitar a verificação do relacionamento entre os dados e as imagens coletadas em campo; • Acessar e permitir a visualização das imagens criptografadas capturadas pelos equipamentos; • Confirmar a assinatura digital das imagens garantindo sua integridade e características originais; • Possuir função de identificação e registro de usuários e agentes de trânsito, com controle de acesso e com senhas protegidas; • Gerar arquivo de placas de veículos infratores, para posterior envio à ANTT, que realizará as consultas necessárias para obtenção dos dados cadastrais e características dos mesmos junto aos DETRAN conveniados;

	• Conferir os dados e características de veículos identificados pela ANTT com as imagens e dados do cadastro; • Imprimir a notificação de infração após a validação das imagens pela ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do pára-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes; • Imprimir a notificação de penalidade após solicitação da ANTT, com a distorção e/ou encobrimento da região do pára-brisa do veículo, para garantir a privacidade de seus ocupantes; • Fornecer à ANTT arquivo de consulta dos dados da infração, acessado pelos seguintes dados: a. Número do auto de infração, b. Número de aviso de recebimento, c. CPF ou CNPJ, d. Placa do veículo, e. Número do RENAVAM
	O arquivo disponibilizado à ANTT deverá conter, no mínimo, os seguintes dados: • Dados do proprietário (CPF/CNPJ, nome e endereço completo); • Dados do veículo (placa, marca/modelo/espécie); • Dados da infração (número do auto de infração, código e descrição da infração, tipificação, pontuação, velocidades: aferida e permitida, local, data e hora da infração, valor da multa, código do equipamento medidor de velocidade); • As informações capturadas pelos equipamentos
	As imagens capturadas pelos equipamentos deverão registrar: • Imagem do veículo no momento do cometimento da infração, com possibilidade de verificação de sua placa; • Velocidade aferida no momento da infração, em km/h; • Data (dia, mês e ano) e horário (horas, minutos e segundos) da infração. • Velocidade regulamentada para o local, em km/h; • Local da infração; • Identificação do equipamento utilizado; • Data de verificação do equipamento pelo INMETRO
	Os relatórios estatísticos e gerenciais deverão compreender, no mínimo: • Dados relativos às notificações de infração e notificações de penalidade, emitindo estatísticas quantitativas das imagens e dos dados consistentes e inconsistentes; • Dados consolidados de fluxo de veículos obtidos por meio dos equipamentos, gerando informações de fluxo de veículos, velocidades praticadas, infrações e notificações; • Relatórios de fluxo de veículos por: a. Intervalo de faixa de velocidade, b. Intervalo de faixa horária (mínimo de 15 em 15 minutos), c. Intervalo de data (dia, semana ou mês), d. Por tipo de veículos (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus), e. Por intervalo de comprimento dos veículos
	Deverão ser fornecidos à ANTT, semanalmente: • Notificações de infração e notificações de penalidade, disponibilizadas em meio digital, contendo a imagem (após a validação pela ANTT) do respectivo veículo no momento do cometimento da infração, conforme prescreve o CTB e as normas vigentes pertinentes do DENATRAN e CONTRAN; • Imagens e dados de todos os veículos infratores, que compõem os respectivos autos de infração, os quais serão armazenados em mídia digital para eventual impressão, de forma que as informações contidas não sejam alteradas sob nenhuma hipótese; • Todas as imagens captadas pelos equipamentos e seus dados
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão

ANTT FL 314 PROTOCOLO GERAL

3.4.4 Sistemas de Atendimento ao Usuário	
Escopo	Disponibilização de Sistemas de Atendimento ao Usuário (SAU), compreendendo, no mínimo, os serviços de assistência a seguir definidos: (i) atendimento médico de emergência; (ii) socorro mecânico; (iii) combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio; (iv) sistema de informações aos usuários; (v) sistema de reclamações e sugestões dos usuários.
Parâmetros Técnicos	O SAU deverá contar com equipes locadas em Bases Operacionais (BSOs), implantadas pela Concessionária ao longo da Rodovia
	As BSOs deverão ser dotadas de infraestrutura básica para seus ocupantes, de meios de comunicação para contato com as viaturas e órgãos envolvidos com a operação da Rodovia (CCO, PRF, Corpo de Bombeiros, etc.) e equipamentos de proteção e segurança para as equipes ali atocadas, para a realização dos serviços emergenciais (coletes retrorrefletivos, luvas, extintores de incêndio, cones, cavaletes etc)
	As BSOs deverão dispor de local próprio para a guarda de animais, que ali deverão ser depositados pelos veículos de apreensão de animais e permanecer até sua destinação final
	As BSOs deverão dispor de instalações de atendimento aos usuários, através de atendentes ou totens eletrônicos, 24 horas por dia todos os dias do ano. Deverão estar disponíveis, também, estacionamentos, banheiros, fraldários, água potável, área de descanso e telefone público, além de *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc..
	Todas as informações coletadas e as ações adotadas em resposta deverão ser registradas, de forma inviolável, e integrar o banco de dados dos sistemas de monitoração dos processos gerenciais e de gerenciamento operacional, podendo ser acessadas, a qualquer instante, pela ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.4.1 Atendimento médico de emergência	
Escopo	Disponibilizar serviço de atendimento médico de emergência 24 horas por dias, inclusive sábados, domingos e feriados
Parâmetros Técnicos	Atendimento à portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde
	Permanente supervisão e orientação de um médico regulador, a partir do CCO ou de uma das BSOs do Sistema de Atendimento ao Usuário (SAU)
	Os pedidos de socorro médico que derem entrada por quaisquer vias de comunicação entre o usuário e a Concessionária, assim como a visualização de sua necessidade pelo CFTV, deverão ser imediatamente registrados e transmitidos à BSO que deverá atender à solicitação, com a orientação do médico regulador, que definirá as condições e procedimentos para o atendimento
	O médico regulador poderá participar, também, de uma das equipes de atendimento de emergência, designando, nos casos em que houver necessidade de se ausentar da BSO, o seu substituto em outra BSO
	As ambulâncias para o atendimento de emergência deverão atender às especificações contidas na portaria GM 2.048/2002, para os tipos C e D, com as seguintes equipes e indicações: • Tipo C, ambulância de resgate: veículo de atendimento de urgências pré-hospitalares de pacientes vítimas de acidentes ou pacientes em locais de difícil acesso, com capacidade de realizar o suporte básico de vida e equipamentos de salvamento contando com equipe formada de acordo com os termos da portaria GM 2.048/2002 do Ministério da Saúde; • Tipo D, ambulância de suporte avançado: veículo destinado ao atendimento e transporte de pacientes de alto risco em emergências pré-hospitalares e/ou de transporte inter-hospitalar que necessitam de cuidados médicos intensivos. Deve contar com os equipamentos médicos necessários para esta função e com equipe formada de acordo com os termos da referida portaria.
	As ambulâncias do tipo C e do tipo D deverão conter aparelhos para salvamento, com condições de retirar rapidamente acidentados das ferragens, bem como deverão estar equipados com equipamentos hidráulicos, motosserra com sabre e corrente, cortador a disco, além de equipamentos auxiliares como extintores, correntes, faróis auxiliares, ferramentas e máscaras contra gases
	Tendo em vista a particularidade do atendimento em tela, os equipamentos como

ANTT
FL 346
PROCESSO

	cadeira de rodas, incubadora de transporte para recém-natos e bomba de infusão, estipulados na referida Portaria para as ambulâncias do tipo D, não serão necessários
	Os veículos deverão dispor de mapa de localização dos hospitais e de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	Todos os registros de atendimento médico de emergência deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT
Parâmetros de Desempenho	*Para a ambulância do tipo C*: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Para a ambulância do tipo C nos subtrechos com obras do DNIT (Apêndice D): tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos em 100% das ocorrências antes do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato, e, 15 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.
	Para a ambulância do tipo D: tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos em 100% das ocorrências até o final do 5º ano da data de assunção da Concessão e 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do início do 6º ano do prazo da Concessão. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Para a ambulância do tipo D nos subtrechos com obras Obras do DNIT (Apêndice D): tempo máximo de chegada ao local igual a 90 minutos em 100% das ocorrências antes do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato, e, 60 minutos, em 100% das ocorrências mensais a partir do recebimento das obras listadas no Apêndice D pela Concessionária, na forma do Contrato. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência.

3.4.4.2	**Socorro mecânico**
Escopo	Disponibilizar serviço de guinchos leves e pesados, com equipes treinadas, em regime de prontidão nas Bases Operacionais, para reboque de veículos e realização de troca de pneus
Parâmetros Técnicos	Em todas as BSOs deverão estar de prontidão os utilitários com guincho leve do tipo plataforma de serviços mecânicos, com equipamentos para guinchar veículos leves para a prestação do serviço de socorro mecânico a veículos em pane ou acidentados na RODOVIA
	Os guinchos pesados, destinados à remoção localizada de veículos pesados, deverão ter capacidade para remoção de veículos de até 60 toneladas
	Os veículos de socorro mecânico deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços
	Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	As equipes de atendimento, alocadas em unidades móveis, deverão atuar sob regime de prontidão, durante 24 horas por dia, inclusive sábados, domingos e feriados
Parâmetros de Desempenho	*Serviço de guincho leve*: tempo máximo de chegada ao local igual a 20 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 30 minutos em até 10% das ocorrências,. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência
	Serviço de guincho pesado: com tempo máximo de chegada ao local igual a 60 minutos, em ao menos 90% das ocorrências mensais e 72 minutos em até 10% das ocorrências. O tempo de chegada será calculado do momento de identificação do incidente até o momento de chegada do veículo no local da ocorrência

3.4.4.3	**Combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio**
Escopo	Disponibilização de caminhões pipa e caminhões guindauto adaptados para a

ANTT
FL 347
PROTOCOLO GERAL

	apreensão e transporte de animais
Parâmetros Técnicos	*Carro pipa*: caminhão com tanque com capacidade de, no mínimo 6.000 l, equipado com bomba e mangueira para lançamento. Suas equipes somente deverão dar apoio às equipes do Corpo de Bombeiros, que deverão ser acionados pelo CCO, evitando o alastramento dos incêndios até sua chegada
	Veículo guindauto adaptado para apreensão e transporte de animais: caminhão com carroceria em madeira, com a estrutura tipo "gaiola", com 2 compartimentos interligados, com tampa basculante, para propiciar a entrada/saída dos animais com capacidade da lança de 1,8 toneladas e da lança extensora de 1,5 toneladas. Suas equipes deverão fornecer apoio à PRF, sendo que os animais que se encontrarem na faixa de domínio da Rodovia, colocando os usuários em situação de risco, deverão ser presos pelas equipes da CONCESSIONÁRIA, que aguardarão equipe da PRF, acionada pelo CCO, para sua devida apreensão
	Os veículos deverão ser equipados com todas as ferramentas, materiais auxiliares, materiais de sinalização e equipamentos necessários à prestação dos serviços
	Todos os veículos deverão dispor de GPS, permanentemente monitorados pelo CCO
	Todos os registros de combate a incêndios e apreensão de animais na faixa de domínio deverão compor um relatório mensal, encaminhado à ANTT
Parâmetros de Desempenho	Tempo máximo de chegada ao local igual a 100 minutos, em 100% das ocorrências mensais

3.4.4.4	**Sistema de informações aos usuários**
Escopo	Produção e edição de um boletim periódico, permanentemente atualizado, a ser disponibilizado gratuitamente aos usuários, especialmente nas praças de pedágio e bases operacionais, divulgando os aspectos importantes da Concessão, valores das tarifas de pedágio, pesos máximos permitidos, locais de acessos e saídas, atrações turísticas ao longo da Rodovia, mapa linear com a localização de postos de serviços, restaurantes e áreas de descanso e lazer, notícias sobre o progresso das obras e os serviços em implantação, além de matérias sobre assuntos diversos ligados à Rodovia
Parâmetros Técnicos	Com enfoque jornalístico, essa publicação deverá fornecer informação de todas as formas de comunicação dos usuários com a Concessionária e com a ANTT, além de oferecer espaço para a manifestação dos usuários, podendo conter publicidade, tratada como receita acessória
	O boletim deverá ser disponibilizado em local visível e acessível em cada cabine de praça de pedágio ou auxiliar e nas BSOs, assim como no *site* da *internet* da CONCESSIONÁRIA
	Sempre que necessário, deverão ser distribuídos folhetos, explicando aos usuários os trabalhos em andamento, eventuais bloqueios ou interdições e, principalmente, situações que afetem o conforto ou a segurança dos usuários
	O sistema de informações ao usuário envolve, também, os serviços oferecidos através de rádio, site na internet, rede de fibra óptica, telefone, sinalização viária, PMVs fixos e variáveis, entre outros dispositivos a serem implantados
Parâmetros de Desempenho	O boletim periódico deverá ser editado mensalmente

3.4.4.5	**Sistema de reclamações e sugestões dos usuários**
Escopo	Os serviços abrangerão as reclamações e sugestões dos usuários, tendo como objetivo o recebimento, análise, tomada de decisão e emissão de resposta em relação às reclamações e sugestões emitidas espontaneamente pelos usuários, consistindo das seguintes atividades: recebimento rotineiro de reclamações e sugestões dos usuários, avaliação das reclamações pela Concessionária, encaminhamento de propostas de intervenção nas áreas pertinentes da Concessionária, e emissão de respostas e comunicações em geral aos usuários e à ANTT
Parâmetros Técnicos	A Concessionária deverá receber as reclamações e sugestões por vários canais de comunicação, que deverão ser colocados à disposição dos usuários, incluindo: (i) cartas, *e-mails* ou faxes, entregues diretamente à Concessionária (com divulgação do endereço por meio de distribuição de folhetos); (ii) cartas, *e-mails*, faxes ou outros registros, entregues diretamente à ANTT, posteriormente encaminhadas à Concessionária; (iii) livros de registro de reclamações e sugestões, a serem colocados à disposição dos usuários nas BSOs; e (iv) serviço

	telefônico gratuito
	Os livros de registro deverão estar disponíveis, permanentemente, para atender aos usuários que desejem registrar alguma reclamação ou sugestão, nas BSOs
	As reclamações e sugestões dos usuários deverão ser registradas, analisadas, respondidas, informando ao usuário quanto às providências tomadas, e permanentemente monitoradas. O tratamento dado às reclamações dos usuários deve seguir as normas vigentes
	A Concessionária deverá implantar placas da Ouvidoria da ANTT ao longo da rodovia, conforme padrão, quantidade e localização estabelecidas pela ANTT
	Todos os registros de reclamações e sugestões dos usuários, por todos os meios, e suas respectivas respostas, deverão compor um relatório trimestral, encaminhado à ANTT, juntamente com os boletins mensais e folhetos distribuídos aos usuários no período
	O nível de desempenho para o serviço de atendimento gratuito deverá seguir o disposto no Decreto Federal nº 6.523/2008

3.4.4.6	Estudo sobre pontos de apoio e parada para os usuários
Escopo	Desenvolvimento de um estudo de implantação e operação de pontos de apoio e parada para os usuários da RODOVIA, incluindo cronograma de implantação de obras e atividades.
Prazo para implantação do escopo	Até o final do 3º mês do prazo da Concessão.

ANTT
PROTOCOLO FL 399

3.4.5 Sistemas de pedágio e controle de arrecadação	
Escopo	A Concessionária deverá implantar e operar o sistema de arrecadação de pedágio, os edifícios de apoio e as praças de pedágio, ao longo do trecho a ser concedido, com localização de acordo com o Apêndice E, podendo sua posição ser alterada em até 5 km Caso a Concessionária julgar conveniente a alteração de qualquer praça de pedágio, deverá submeter à ANTT, para sua aprovação, estudo técnico e análise do impacto no tráfego local que justifique a alteração da localização da praça de pedágio
Parâmetros Técnicos	Os sistemas de arrecadação do pedágio contemplarão duas modalidades, ambas com condições de identificar eixos com rodagem dupla e eixos suspensos de qualquer veículo. • Sem parada de veículos: cobrança automática; • Com parada de veículos: cobrança manua. Fica facultada à Concessionária a implantação de um sistema de cobrança semi-automática
	As praças de pedágio deverão possuir toda a infraestrutura básica e edificações de modo a oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, inclusive iluminação em cada direção da Rodovia, bem como sinalização indicativa, entre outros
	Toda a operação das praças de pedágio deverá ser permanentemente acompanhada por câmeras de vídeo (independentemente do sistema de CFTV), com recursos de gravação, em todas as pistas e em todas as cabines
	Deverão ser apresentadas para aceitação da ANTT as normas operacionais que estabelecerão as instruções para os procedimentos de rotina e para casos excepcionais
	Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de arrecadação de pedágio deverão estar consubstanciados em manual próprio, que deverá ser elaborado pela Concessionária e submetido à ANTT para sua aceitação
Parâmetros de Desempenho	Filas máximas nas praças de pedágio, limitadas a 200 metros de extensão, limite que deverá ser visualizado por meio de faixa sinalizada no pavimento. Para aferição deste parâmetro será analisado, durante 15 minutos, se as filas ficam permanentemente maiores do que o patamar estipulado de 200 m, caracterizando, desta maneira, infração
	Filas máximas limitadas a 400 metros nos horários de pico, sendo esta extensão também demarcada na rodovia. Mantém-se a forma de aferição de ambos os parâmetros
	Os horários de pico serão definidos a critério da ANTT de acordo com as particularidades de cada trecho concedido
	Caso a Concessionária observar que qualquer desses limites foi atingido, deverá liberar a passagem de veículos sem cobrança de pedágio, sem que isto possa gerar qualquer pedido de ressarcimento
	Os sistemas de iluminação das praças de pedágio, tanto internos como externos, deverão oferecer padrão de iluminação compatível com as funções específicas e condições climáticas, nos períodos requeridos durante o dia ou à noite.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 18º mês do prazo da Concessão

3.4.5.1 Parâmetros técnicos para implantação e instalação das praças de pedágio	
Sinalização	Área de aproximação sinalizada a 2 km antes da praça (por pórtico ou bandeira)
	Sinalização: placas de sinalização aérea em pórticos, antecedendo o pedágio em 1 km; placas de regulamentação (redução de velocidade) e proibição para estacionar e parar; placas indicativas de administração; placas de advertência de estreitamento de pista
	Tarifas informadas a 1 km e a 500 m antes das cabines de pedágio (sinalização vertical)
	Linhas de canalização para as cabines e *by pass* na entrada e saída da praça (sinalização horizontal)
	Linhas de canalização nos vértices das ilhas seguidas de linha contínua por 30 m (sinalização horizontal)
	Sinalização semafórica piscante de advertência nos vértices dos submarinos)
	Sinalização semafórica de cores vermelha e verde indicativa do status de

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT PROTOCOLO GERAL FL. 400

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos o encerramento deste volume nº 02 **do processo**

nº 50501.335226/2018-93 **contendo** 400 **folhas,**

abrindo-se em seguida o volume nº 03 **.**

Felipe de Farias Nunes , Téc. Adm.

Nome do servidor **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT FL-401 PROTOCOLO GERAL

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos a abertura deste volume nº 03 **do processo**

nº 50501.335226/2018-93 **que se inicia com a folha**

nº 401 **para constar, eu**

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor — **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

ANTT
FL 402
GERAL

	operação da cabine, localizada na marquise da praça, acima de cada cabine	
	Displays para veículos parados junto às cabines com valor da tarifa	
	Sinalização semafórica para retenção e liberação dos veículos parados na cabine	
	Identificação do arrecadador na cabine	
	Faixas transversais a 200 e a 400 m a montante do eixo das cabines	
Pavimento	Nas áreas próximas às cabines das praças de pedágio, o pavimento deverá ser do tipo rígido	
	Dispositivos de drenagem superficial deverão ser implementados em toda a área da praça	
Elementos de proteção e segurança	Implementação de barreiras e/ou defensas no afunilamento dos garrafões presentes nas ilhas, assim como cones e/ou barreiras plásticas removíveis (com dispositivos luminosos) para segregação dos sentidos de tráfego na aproximação e saída dos veículos	
	A área da praça de pedágio será iluminada em uma extensão de, no mínimo, 300 m da aproximação e 300 m da saída da praça	
Edificações	As edificações deverão estar conectadas à rede pública de energia elétrica, provendo tanto a sua iluminação como a iluminação da própria praça	
	As edificações devem possuir um grupo gerador que permitirá a alimentação para um funcionamento satisfatório dos equipamentos elétricos e eletrônicos caso houver interrupção do fornecimento de energia elétrica	
	Um túnel ou passarela permitirá o acesso pelos funcionários da Concessionária do prédio administrativo até as cabines de cobrança	
	Cada cabine de arrecadação deverá ser equipada de uma ilha e submarino para permitir o afunilamento dos veículos	
	A cabine deverá obedecer a padrões estéticos, estruturais, ergonômicos, de *design* de acordo com as normas pertinentes. Deverá conter um dispositivo de ar condicionado assim como permitir, de forma segura, o acesso ao túnel ou à passarela	
	No caso das faixas específicas para cobrança automática, serão previstas grades de proteção	
	Será implementada área de estacionamento junto às praças	
Prédio administrativo	Sanitários distintos para os funcionários e para os usuários	
	Vestiários, com sinalização e acabamento adequados	
	Sistema de ar condicionado	
	Conferência de numerário e caixa-forte, com boca de lobo e passa-malote	
	Câmeras de monitoramento	
	Segurança predial inclusive a acessibilidade do carro-forte	
	Copa e refeitório para os funcionários	
	Dispositivo para proteção do cabeamento	
	Sistema de comunicações	
	Sala exclusiva para o grupo gerador	
	Reservatório de reuso e suprimento de água	
	Lixeiras para coleta seletiva	
	Alambrado e jardins	
Controle de arrecadação	Para cada pista	Detectores de eixos
		Detectores de eixo suspenso
		Detectores de rodagem
		Detectores de composição de veículos
		Câmeras
		Cancelas
		Antenas para identificação dos veículos equipados com etiqueta eletrônica (para pistas AVI)
		Estações de trabalho das cabines
		Impressoras de recibos
	Para a sala de controle	Estações de trabalho
		Impressoras de relatórios
		Software de controle da arrecadação
		Modelo de relatórios
Comunicação	Radiotransmissores portáteis para os funcionários	
	Interfone entre a sala de controle e as cabines	
	Radiocomunicação entre a sala de controle e o CCO	
Recursos humanos	Os funcionários deverão estar devidamente uniformizados, identificados (crachá) e possuir equipamentos de proteção individuais	

ANTT
FL403
PROTOCOLO

3.4.5.2	Parâmetros Técnicos para operação das praças de pedágio
Sistema de cobrança manual	Operação com a ajuda do arrecadador, que cobrará do usuário a correspondente tarifa e executará o processamento da cobrança
	Operação com equipamentos de cobrança que permitam minimizar o tempo de espera e pagamento
Sistema de cobrança automática	Possibilitar o pagamento da tarifa de pedágio sem necessidade de parada ou de redução significativa na velocidade do veículo, mediante utilização de etiqueta eletrônica ou equipamento detector de sinal de rádio, emitido por um dispositivo instalado no veículo ou outros dispositivos com resultados semelhantes
	Os equipamentos empregados na cobrança automática deverão permitir a transmissão de informações sobre a categoria do veículo, registrar sua passagem, calcular a tarifa a ser paga e permitir o pagamento antecipado, ou por débito em conta corrente ou cartão de crédito
	Os equipamentos deverão ainda armazenar os dados relativos à operação
	Deverão ser disponibilizados no mínimo dois sistemas distintos de cobrança automática,
	A velocidade dos veículos durante a cobrança automática deverá obedecer a limite a ser estabelecido pela ANTT
	No início, deverá ser implantado, no mínimo, 1 equipamento automático por sentido, por praça de pedágio para posterior substituição gradativa dos equipamentos existentes
Sistema de cobrança semi-automático	Implantação facultativa
	Caracteriza-se pela passagem do veículo por cabine que dispõe de equipamento de leitura eletrônica de dados, o qual deverá identificar as informações contidas em cartão eletrônico sem contato, pré-pago, ou cartão bancário
	No caso de uso de cartão bancário, de débito ou credito, este deverá contar com sistema de processamento que libere o usuário em tempos inferiores aos relativos ao pagamento manual
	Em qualquer caso, a liberação da passagem do veículo deverá ser feita automaticamente
Padrão dos sistemas automático e semi-automático	Os sistemas de cobrança automática e semi-automática de pedágio deverão ser padronizados para que ocorra interoperabilidade com os demais sistemas existentes
	Os equipamentos terão sua frequência de transmissão e protocolo de comunicação padronizados pela ANTT
Sistema de controle de violações	Qualquer que seja o sistema de arrecadação empregado, deverá ser implantado um sistema de controle de violações que registrará a imagem de veículos infratores, que permita identificar, inequivocamente, o local, a data e a natureza da infração, como também o veículo infrator (placa e marca)
Parâmetros aplicáveis aos sistemas de cobrança automática, semi-automática e manual	Permitir que a capacidade de vazão das praças de pedágio seja suficiente para o fluxo atual e possíveis ampliações quando ocorrer o aumento deste fluxo
	Permitir a cobrança em função das características físicas dos veículos, tais como quantidade de eixos, tipo de rodagem, por peso ou ainda pela composição de dois ou mais itens
	Permitir pagamento antecipado, concomitante ou posterior ao uso da RODOVIA
	Inibir as tentativas de fraudes
	Registrar, de forma inequívoca, as violações ao sistema
	Apresentar facilidades de supervisão, controle, operação e manutenção
	Apresentar recursos para facilitar auditoria financeira
	Permitir integração com outros sistemas já existentes
	Disponibilizar, em tempo real, no CCO da Rodovia e da praça de pedágio, assim como para a ANTT, informações sobre o fluxo de veículos (quantidade e tipo)
	Permitir a fiscalização de quesitos dos veículos, conforme preconizado na legislação de trânsito existente
	Permitir modernização, sem necessidade de troca total do sistema
	Ser flexível para a inclusão de novas funções e controles
	Apresentar recursos audiovisuais para instruir e informar os usuários, sem comprometer a vazão do sistema
	Apresentar recursos que sinalizem, local e remotamente, a ocorrência de falhas no sistema
	Permitir telecomando
Dimensionamento das cabines e dos equipamentos de cobrança	O dimensionamento inicial da quantidade de cabines de arrecadação e dos equipamentos de cobrança, inclusive automática, de modo a proporcionar um nível de serviço satisfatório e atender aos Parâmetros de Desempenho, deve ser apresentado à ANTT para aceitação, antes de sua execução

ANTT
FL 4104
PROTOCOLO GERAL

	Deve ser adequado o número de cabines ao crescimento do tráfego durante o prazo da Concessão e atendimento aos Parâmetros de Desempenho
Sistema de arrecadação de pedágio	A operação das cabines deve ser adequada às variações de fluxo que ocorrem nas horas-pico e dias de maior demanda (feriados prolongados, início e término de férias escolares etc.)
	A operação das praças de pedágio envolverá a adoção de procedimentos especiais nos casos de isenção, tais como veículos oficiais, que poderão dispor de pista especial ou utilizar as cabines de cobrança manual, onde deverá ser feito o registro visual para posterior identificação do veículo e consequente confirmação de isenção
	A Concessionária, diretamente ou por meio de terceiros, deverá comercializar os cartões e etiquetas eletrônicas para a cobrança automática
	Será aceito o pagamento da tarifa de pedágio de acordo com os modelos de Vale-Pedágio habilitados pela ANTT, nos termos da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001 e de regulamentação específica da ANTT
	A ANTT poderá realizar auditoria nos equipamentos e *softwares* de controle empregados para controlar e gerenciar as transações efetuadas nas praças de pedágio
Controle e operação do pedágio	Implantação e manutenção de sinalização indicativa dos valores atualizados das tarifas de pedágio, em pontos adequados próximos das praças de pedágio
	Sinalizar as pistas
	Controlar a abertura e o fechamento de pistas e cabines
	Fiscalizar a arrecadação
	Garantir a segurança da circulação de valores e sua transferência para a sede da Concessionária, ou banco
	Elaborar mapas estatísticos de tráfego e receita
	Registrar as ocorrências principais e mais significativas
	Controlar e manter vigilância sobre os equipamentos
	Controlar a arrecadação e o recolhimento de numerário por cabine, por turno de trabalho e por agente arrecadador
	Prestar atendimento ao usuário
	Garantir o cumprimento das normas operacionais aprovadas pela ANTT

ANTT
FLAGS
PROTOCOLO GERAL

3.4.6 Sistema de Comunicação	
Escopo	Implantar um sistema de comunicação, para suportar o sistema operacional da Rodovia, para atender aos serviços de atendimento emergencial, de informações, de assistência ao usuário e de guarda e vigilância patrimonial, devendo abranger toda a Rodovia e integrar os diversos serviços de forma flexível, modular e capaz de suprir as necessidades a curto, médio e longo prazo
Parâmetros Técnicos	A fibra óptica será o principal meio de transmissão entre as instalações fixas do sistema operacional, inclusive da ANTT e da PRF
	O sistema de comunicação deverá atender a solicitações de dados e informações de modo geral, e servir como base e meio de integração dos sistemas de controle que serão implantados, devendo ser projetados de forma que possam servir à interconexão de equipamentos e sistemas diversos com sinais de voz, dados e vídeo
	Qualquer dos sistemas ou equipamentos implantados, total ou parcialmente, deverá ser inteiramente compatível com os sistemas definitivos
	Todos os sistemas, meios de comunicação, protocolos e equipamentos deverão ser especificados de forma a garantir a compatibilidade com expansões e modificações futuras, com simples adições de equipamentos ou módulos e a respectiva reprogramação operacional dos sistemas
	Para a passagem de cabos sob a Rodovia, deverão ser utilizados métodos não destrutivos, sempre que possível aproveitando-se de pontes e viadutos, ou utilizando-se máquinas perfuratrizes
	O sistema de comunicação deverá ser dimensionado para atender aos sistemas que deverão ser implantados, abrangendo os seguintes serviços: (i) dados para PMVs; (ii) coleta de dados de detectores de tráfego e sensores diversos; (iii) coleta de imagens de TV; (iv) praças de pedágio; (v) postos de pesagem; (vi) postos da PRF; (vii) postos da ANTT; (viii) BSOs (SAUs, etc.); (ix) CCO; (x) sistema de informações aos usuários; e (xi) comunicação com viaturas
	Todos os equipamentos deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Os equipamentos não devem, em qualquer momento, ter idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
	Para o serviço de atendimento gratuito, o parâmetro deverá seguir o disposto no Decreto Federal nº 6.523/2008
Prazo para Implantação e operacionalização do escopo	Até o 12º mês do prazo da Concessão Para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação

3.4.6.1 Parâmetros técnicos dos demais elementos do Sistema de Comunicação	
Estação de Telecomunicações	A estação de telecomunicações deverá ser o ponto de acesso digital com a rede de comunicação ou rádio digital
	O sistema de detectores de veículos poderão ser integrados através de uma estação de telecomunicações
	Deverá ter como princípio básico a modularidade e conectividade de sistemas
	As entradas e saídas da estação de telecomunicações deverão prever: (i) energia; (ii) interface de comunicações; (iii) analisadores de tráfego; (iv) sensores meteorológicos; e (v) PMVs
	As funções da estação de telecomunicações compreenderão: (i) condicionamento dos sinais digitais e analógicos; (ii) autoteste; (iii) autoinicialização; (iv) formatação das mensagens de acordo com o protocolo definido para a rede; (v) codificação e decodificação de voz; (vi) transmissão de dados dos analisadores de tráfego; (vii) transmissão das mensagens destinadas ao PMV; (viii) fonte de alimentação AC e DC (bateria)
Radiocomunicação	Deverá assegurar agilidade operacional
	Deverá ser constituído por estações fixas ao longo da Rodovia, móveis (viaturas) e portáteis (individuais), que deverão operar em frequência a ser definida pelo projeto técnico da rede
	As estações móveis dos veículos de atendimento e apoio operacional devem possibilitar a comunicação entre si, com o CCO e com as BSOs
	As unidades móveis deverão ser instaladas em todos os veículos da Concessionária, PRF e ANTT
	Deverão ser instaladas estações fixas nas praças de pedágio, postos de pesagem fixos, BSOs do SAU, no CCO, nos postos da PRF e nos postos de fiscalização da

ANTT
PROCESSO GERAL FL 906

	ANTT
	As unidades portáteis devem estar distribuídas nas praças de pedágio, postos de pesagem, PRF, ANTT e outros
	A rede deverá utilizar repetidoras com antenas omnidirecionais, localizadas em posições tais que realizem toda a cobertura da Rodovia
Telefonia operacional	Uma rede de telefonia comutada privada deverá atender à comunicação operacional entre o CCO e praças de pedágio, BSOs e outras edificações da Concessionária
	A central deverá ser interligada à rede pública, objetivando estender-se o serviço para telefonia geral (PABX) e como mais um meio de atendimento aos usuários, pela utilização de sistema telefônico gratuito
Telefonia celular	Poderá ser pleiteada a implementação, juntamente com as Operadoras de telefonia celular de sistema de abrangência total na rodovia, criando assim, mais um canal de comunicação entre os usuários e a Concessionária
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o 6º mês do prazo da Concessão Para as edificações com prazo distinto para implantação, os elementos do sistema de comunicação devem ser instalados e operacionalizados juntamente com a entrega da respectiva edificação

3.4.6.2 Cabos de Fibra Óptica	
Escopo	**Implementação de 01 (um) cabo de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras**
Parâmetros Técnicos dos Cabos Ópticos	Implementação de 01 (um) cabo de fibra óptica de 36 (trinta e seis) fibras, que deverá atender às especificações da ABNT e ser do tipo CFOA-NZD-DD revestido em Acrilato para instalação direta em dutos.
	As fibras ópticas empregadas no cabo óptico ao longo da rota deverão atender integralmente às exigências da norma G.665 do ITU-T
	Em locais onde seja constatada a presença de roedoras, a capa do cabo deverá receber proteção adicional contra este tipo de praga.
	O núcleo e elementos ópticos do cabo poderão ser preenchidos com Gel ou com outro elemento hidrofugante, testado e garantido pelo fabricante do cabo.
	Além das marcações convencionais, o cabo utilizado deverá trazer a marca "EPL – ANTT", para efeito de identificação em caso de acidente ou roubo.
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Parâmetros Técnicos dos Dutos	Os dutos utilizados deverão ser de polietileno de alta densidade (PEAD) quádruplos, com diâmetro externo de 40 mm, 3 mm de espessura.
	As linhas de dutos a serem construídas deverão possuir, no mínimo, quatro (04) furos, podendo ser usados dutos singelos ou quádruplos. Deverão ser utilizados dutos de cores distintas, para facilitar atividades de identificação e recuperação em casos de acidentes.
	As linhas de dutos deverão ser instaladas numa profundidade mínima de oitenta (80) centímetros e atender as normas NBR 14.683-1,NBR 15.155-1, NBR 13.897/1398 e NBR 14.692
Parâmetros Técnicos das Caixas Subterrâneas	A canalização disporá de caixas subterrâneas, para passagem do cabo e acomodação de emendas e de reservas técnicas de cabo. As caixas poderão ser construídas em concreto ou alvenaria de tijolos, podendo ser também utilizadas caixas pré-fabricadas em concreto.
	As caixas deverão possuir dimensões de 1,20 m x 1,20 m x 1,30 de altura
	As caixas subterrâneas deverão ser afastadas em, no máximo, 2.000 m umas das outras, observando-se que devem ser obrigatoriamente construídas caixas em todos os entroncamentos e cruzamentos que a rodovia faça com ferrovias ao longo de seu trajeto.
	As tampas das caixas deverão ser de concreto armado e ter espessura mínima de oito (08) centímetros. A tampa deverá possuir quatro (04) olhais de aço zincado a quente. Estes olhais deverão ser fundidos à massa de concreto da tampa e ser fabricados a partir de vergalhões de aço, # 1/2".
	As caixas serão numeradas de acordo com a quilometragem da via (no Km 105 +.855 m, a caixa receberá o número 105.855, por exemplo). As numerações deverão ser pintadas de forma indelével ou constar de plaquetas a serem fixadas numa das paredes internas e também deverão ser gravadas de forma apropriada numa das laterais da tampa.

ANTT
FL 907
PROC
GER.

Parâmetros Técnicos dos Pontos de terminação de cabos	Ao longo da rota, nos pontos de terminação do cabo, todas as fibras serão conectadas a cordões de terminação equipados com conectores SC/APC, homologados pela ANATEL.
	Deverá ser instalado bastidor (rack) de 44U, equipado com porta acrílica e chave, onde houver a necessidade de amplificação de sinal óptico. Nos demais pontos de terminação, os bastidores (racks) poderão ser de parede, com 10U ou 20 U de altura, também equipados com portas de acrílico e chave.
	Sub-bastidores destinados à terminação de fibras deverão possuir, além dos alojamentos para fixação dos conectores, de estojo para acomodação de sobras de fibras e fusões.
	Cada sub-bastidor instalado deverá ser complementado com bandeja auxiliar, destinada à acomodação de cordões ópticos de manobra.
	Os bastidores (racks) destinados a equipamentos ativos deverão possuir tomadas para alimentação elétrica desses equipamentos.
	As salas destinadas a terminação de rede e equipamentos deverão ter área mínima de seis (06) metros quadrados, e ser dotadas de porta com chave, para controle de acesso. Todas as salas deverão dispor de tomada de energia regularizada e ponto de aterramento.
	Bastidores e sub-bastidores deverão contar com garantia de fábrica contra corrosão e outros defeitos.
Parâmetros Técnicos das Emendas	As conexões serão obrigatoriamente realizadas por fusão das fibras, com atenuação igual ou inferior a 0,10 dB.
	As emendas deverão ser devidamente numeradas e cadastradas em sistema, onde constem: (a) local da emenda; (b) quantidade de fibras emendadas; (c) origem e destino das fibras; (d) tipo de caixa de emenda; (e) data da emenda; (f) valor de atenuação registrado no OTDR; (g) executor da emenda.
	As caixas de emenda podem ser de topo ou lineares.
	As caixas de emenda utilizadas deverão possuir dimensões e capacidades compatíveis com as capacidades dos cabos empregados nas rotas.
	As caixas de emenda devem possuir mecanismo que permita a verificação da hermeticidade.
	A caixa deve permitir a retirada de derivações sem a necessidade de interferência em fibras já emendadas.
	As caixas devem dispor de gavetas que permitam receber até três unidades básicas (tubetes) cada e acomodar emendas por fusão, emendas mecânicas e divisores ópticos passivos, Em caso de dano em qualquer parte da caixa, esta deverá poder ser substituída por outra, sem causar dano ao conjunto.
	A(s) caixa(s) de emenda deve(m) ser fornecida(s) com todos acessórios necessários para montagem na capacidade nominal e, quando necessário, permitir a continuidade elétrica da blindagem do cabo e seu aterramento, assim como sua vinculação com o elemento metálico de tração, quando este existir, através de conector de blindagem.
	A(s) caixa(s) de emenda deve(m) permitir a substituição dos elementos selantes e de vedação e deve vir equipada com sistema de fixação para poste ou caixa subterrânea.
	Os conjuntos de emenda devem permitir acomodar até 50% mais de fusões determinadas pela capacidade do cabo usado (conjunto de emenda para cabo de 36 fibras deve ter capacidade para acomodar 54 fusões, por exemplo).
	Os estojos ou bandejas devem permitir o armazenamento um metro (01 m) de cada fibra de cada lado do ponto de fusão.
	As caixas de emenda utilizadas deverão possuir garantia de fábrica para uso externo e interno, aéreo ou subterrâneo.
	As caixas de emenda devem garantir a proteção das fibras emendadas contra a entrada de umidade e eliminar esforços mecânicos que possam ser provocados pelas atividades de instalação e durante sua vida útil.
Parâmetros Técnicos para testes	Para garantir a qualidade do cabo e serviços executados, a Concessionária executará testes e medições nas fibras ópticas. Os testes deverão ser realizados com OTDR em todos os segmentos de cabo entre dois pontos de terminação, chamados de ponto A e ponto B. Os testes deverão ser feitos em todas as fibras, nos dois sentidos, de A para B e vice-versa.

ANTT
FL 408
PROC. 0050.043

	Os testes serão executados nos comprimentos de onda de 1310 nm e 1550 nm e gravados em mídia eletrônica, de A para B e de B para A. Os dados devem ser apresentados em forma de relatório, de forma clara e concisa e entregues impressos e em mídia eletrônica, logo após o término dos testes realizados.
	A Concessionária executará os seguintes testes e medições nas fibras ópticas: a) Antes do lançamento do cabo: teste OTDR de pré-lançamento para a verificação da continuidade e possíveis avarias causadas na manipulação do cabo óptico antes do seu lançamento nos dutos; b) Teste de enlace: para avaliar a integridade das fibras, se há inversão de fibras, fibras rompidas e atenuação causada por emendas, conectores e pela distância; c) Teste de potência óptica: para verificar a diferença da potência emitida e da recebida, mantendo o registro dos testes realizados para controle.
	Nos testes de aceitação final da rede, além dos testes realizados com OTDR e Power Meter, deverão ser realizados testes de PMD (Phase Mode Dispersion) em todas as fibras.
	Procedimentos de testes e manutenção deverão respeitar como condição mínima, as especificações de desempenho do fabricante dos equipamentos de testes utilizados para as fibras ópticas disponibilizadas.
Parâmetros de Desempenho	Tempo de reparo não superior a 8 horas em caso de notificação de falha apresentada no período das 06:00 às 21:59 horas.
	Tempo de reparo não superior a 12 horas em caso de notificação de falha apresentada no período das 22:00 às 05:59 horas.
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	O cabo de fibra óptica deverá ser implantado em toda a extensão do lote rodoviário nos percentuais e prazos definidos no item 3.2.1.1 do PER.

ANTT
FL 409
PROC.

3.4.7 Sistema de Pesagem	
Escopo	Implantar e operacionalizar o sistema de pesagem na modalidade fixa com condições de verificar situações de excesso de peso em qualquer veículo, efetuar autuações e transbordo das cargas em excesso, sendo auxiliado pela pesagem dinâmica permanente
Parâmetros Técnicos	Os postos existentes na Rodovia poderão ser recuperados e reformados, sendo que os projetos devem ser apresentados para aceitação pela ANTT
	Os postos de pesagem fixos deverão ter dimensões compatíveis com o fluxo de tráfego de veículos de carga, inclusive com relação aos locais para estacionamento e transbordo de cargas em excesso, além de *tapers* de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Os postos de pesagem fixos deverão dispor de todo o equipamento necessário para a pesagem dinâmica, inclusive para a autuação, a ser efetuada pela ANTT, que deverá contar com sala própria e isolada do restante, e rede de transmissão de dados
	Dispor de sistema de câmeras fotográficas, estrategicamente posicionadas, com sensores associados aos semáforos, de modo a registrar as placas dos veículos que se evadirem sem pesagem ou evitarem a autuação
	A Concessionária deverá fornecer todos os recursos, materiais e humanos, para a operação dos postos de pesagem fixos
	A Concessionária deverá instalar todos os recursos necessários para implementação de um sistema de autuação remota por parte da ANTT.
	Os Pátios para Transbordo de Produtos Perigosos deverão ser instalados em áreas contíguas a cada Posto de Pesagem Fixa, porém sem interferência ou relacionamento direto com as áreas destinadas à pesagem normal dos caminhões. Esses pátios deverão ser devidamente isolados, pavimentados, vedados e iluminados.
	Todos os equipamentos utilizados nos sistemas de pesagem deverão permanentemente atender às suas funções com elevado padrão de qualidade e de modernidade
	Os equipamentos não devem, em qualquer momento, ter idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
	Todas as balanças fixas deverão ser objeto de permanente aferição pelo INMETRO, com periodicidade máxima de 1 ano
	Os postos de pesagem fixos deverão operar permanentemente, durante 24 horas, todos os dias da semana
	Não será admitida, em hipótese alguma, a formação de filas de veículos em áreas externas às áreas dos postos de pesagem (veículos em espera nos acostamentos ou faixas de tráfego) e também o estacionamento de veículos retidos fora do espaço de estacionamento previsto para esta finalidade
Parâmetros de Desempenho	Qualquer equipamento ou elemento das balanças fixas que apresente problema deverá ser reparado ou substituído em, no máximo, 24 horas
	Qualquer balança não deverá sofrer paralisação superior a 120 horas por ano, exceto se por determinação da ANTT
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Os serviços relativos à operação dos sistemas de pesagem fixos, caso a Concessionária opte pela implantação de novos postos de pesagem fixos, deverá se dar até o término do 2º ano do prazo da Concessão Os postos existentes deverão ser mantidos em operação pela Concessionária até que os novos postos entrem em operação. Caso os postos existentes sejam mantidos, eles deverão estar adequados aos parâmetros de desempenho até o término do 1º ano do prazo da Concessão

3.4.8 Sistema de Guarda e Vigilância Patrimonial	
Escopo	Implantação de uma estrutura de vigilância patrimonial, que fiscalizará as estruturas físicas, inclusive os postos de pesagem e de fiscalização da ANTT
Parâmetros Técnicos	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

ANTT
FL 410
PROC.

3.4.9 Posto de fiscalização da ANTT	
Escopo	Implantação e operacionalização de postos de fiscalização da ANTT, em local a ser definido pela ANTT até a data de assunção
Parâmetros técnicos	Os postos de fiscalização da ANTT terão, no mínimo, 250 m² de área edificada, área de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como *tapers* de entra e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade e características necessárias para atuar como servidor de banco de dados e/ou aplicação, integrado à plataforma computacional da Concessionária, de modo a obter informações em tempo real do tráfego que passa pelas praças de pedágio e auxiliares, e de todas as atividades gerenciadas pelo CCO. Os equipamentos, conexão à internet e mobília aqui previstos deverão atender um total de 10 técnicos
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

3.4.10 Veículos de fiscalização da ANTT	
Escopo	Fornecimento e manutenção de veículos para os postos de fiscalização da ANTT
Parâmetros técnicos	Deverão ser fornecidas viaturas de cor branca caracterizadas, com capacidade para 5 ocupantes, tração nas 4 (quatro) rodas, direção hidráulica, ar-condicionado e vidros e travas elétricas, com sistema de comunicação entre os veículos e o posto, com sinalizador automotivo e com GPS, obedecendo ao disposto pela ANTT. Demais características dos veículos serão definidas pela ANTT
	A Concessionária será responsável pela manutenção e conservação dos veículos, pelo pagamento de taxas, impostos e serviços correlatos, excluindo-se o pagamento de multas de trânsito relativas à condução do veículo
	Os veículos serão isentos da cobrança de pedágio
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 6º mês do prazo da Concessão

ANTT
FL 411
PROTOCOLO GERAL

3.4.11 Posto da Polícia Rodoviária Federal	
Escopo	Reforma, implantação e operacionalização de postos da PRF
Parâmetros técnicos	Os postos da PRF terão, no mínimo, 120 m² de área edificada, área de 200 m² para estacionamento, com pavimento flexível, sendo 50 m² com cobertura simples, além de todos os demais elementos necessários à sua operacionalização, tais como tapers de entrada e saída, iluminação, sinalização indicativa etc.
	Deverá ser disponibilizada conexão à internet, mobília e a instalação de microcomputadores, com capacidade para 10 funcionários
	Pátios de Apreensão de Veículos deverão ser instalados em áreas contíguas ou integrantes dos Postos de Policiamento Rodoviário da PRF, existentes e/ou a serem implantados ao longo das rodovias sob concessão. Os pátios devem ser cercados e iluminados.
	Padrão de qualidade e de modernidade, com todos os equipamentos, pessoal necessários e adequados
	Ausência de equipamentos com idade (contada a partir de sua aquisição pela Concessionária) superior às suas respectivas vidas úteis informadas para efeitos de depreciação
Prazo para implantação e operacionalização do escopo	Até o final do 12º mês do prazo da Concessão para reforma dos postos e até o 24º mês para a construção de novos postos.

4 MONITORAÇÃO E RELATÓRIOS

4.1 RELATÓRIOS INICIAIS

Ao final do 3º mês do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar à ANTT 4 (quatro) relatórios, sendo:

4.1.1. Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia
4.1.2. Cadastro Inicial da Rodovia
4.1.3. Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais
4.1.4. Relatório de Operações

4.1.1 Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia

O Relatório de Riscos Iminentes deverá identificar os trechos da Rodovia em que existem riscos iminentes de desabamentos ou graves comprometimentos à infraestrutura rodoviária; os locais críticos de acidentes de trânsito e uma avaliação precisa do tráfego atual da Rodovia, incluindo um plano de controle e monitoração do tráfego na Rodovia durante o próximo ano.

4.1.2 Cadastro Inicial da Rodovia

O cadastro inicial da Rodovia deverá conter o cadastro completo dos elementos funcionais da rodovia, suficientes para avaliação dos Parâmetros de Desempenho e demais informações dos Relatórios de Monitoração, incluindo:

- Pavimento,
- Elementos de proteção e segurança,
- Obras de arte especiais,
- Sistemas de drenagem e obras de arte correntes,
- Terraplenos e estruturas de contenção,
- Canteiro central e faixa de domínio, incluindo passivos ambientais
- Edificações e instalações operacionais,
- Sistemas elétricos e de iluminação.

O cadastro do pavimento deverá compreender, no mínimo:

- Levantamento das condições estruturais dos pavimentos, com identificação de suas camadas, espessuras, data de execução do pavimento original e subsequentes intervenções;
- Levantamento do Módulo de Resiliência ou MR (em MPa) e Índice de Suporte Califórnia ou CBR;
- Determinação da largura das faixas de tráfego, de segurança e dos acostamentos;
- Avaliação do estado dos pavimentos, incluindo:

    - Deflectometria, utilizando o FWD,
    - Avaliação da irregularidade longitudinal, com obtenção do IRI,
    - Levantamento do estado de superfície dos pavimentos pelo uso das metodologias LVC (Levantamento Visual Contínuo) e DNIT-PRO 06/2003,
    - Levantamento das condições de aderência dos pavimentos, em segmentos críticos,
    - Levantamento do estado dos acostamentos existentes, inclusive quanto ao desnível em relação à pista de rolamento.

ANTT
FL413
PROTOCOLO GERAL

O Cadastro das OAEs deverá compor banco de dados informatizado com dossiês individualizados para cada OAE existente; com, no mínimo, os seguintes tópicos de informações:

- Cadastramento de campo, detalhado, com informações técnicas precisas e objetivas, além de documentação fotográfica;
- Projetos originais, de recuperação e reforço, estudos e relatórios, quando existentes.
- Estudo sobre o regime hídrico dos cursos de água sob as pontes, avaliando a suficiência dos vãos existentes.

A concessionária deverá ainda encaminhar estudo de drenagem considerando o histórico pluviométrico verificado nos últimos 100 anos.

O cadastro dos terraplenos e estruturas de contenção deverá conter classificação de risco dos terraplenos e estruturas de contenção e especificar se integra passivo ambiental.

O cadastro do canteiro central e da faixa de domínio deverá ser georreferenciado, contendo a explicitação dos limites e da área não edificante, e a identificação precisa de todos os acessos (autorizados e não autorizados) e de todas as ocupações (regulares e irregulares), como moradias, pontos comerciais, instalações de equipamentos, torres, dutos, cabos, posteamentos, entre outros. No caso dos acessos não autorizados, indicará se há possibilidade técnica de regularização. Com relação às ocupações irregulares, apresentará localização e característica das benfeitorias, levantamento sócio-econômico dos ocupantes, tempo de posse e outros dados relevantes para eventuais processos de indenização e reassentamento.

O cadastro dos sistemas elétricos e de iluminação deverá ser acompanhado de um estudo relativo à complementação dos sistemas de iluminação existentes dos principais acessos, trevos, entroncamentos, retornos, passagens subterrâneas, trechos urbanos, locais de travessia de pedestres e todas as passarelas. O estudo deverá ser apresentado à ANTT.

O cadastro da Rodovia deverá ser atualizado com a mesma periodicidade da entrega dos Relatórios de Monitoração.

4.1.3 Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais

Com base no Cadastro Inicial da Rodovia e no Relatório de Riscos Iminentes e Tráfego da Rodovia, a Concessionária deverá preparar um Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais que vise atender as especificações do PER para os Trabalhos Iniciais, priorizando as áreas de maior risco e maior índice de acidentes.

Este Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais deverá assegurar a ANTT de que a Concessionária atenderá todos os Parâmetros de Desempenho e o Escopo definidos para os Trabalhos Iniciais.

Ao final dos 12 (doze) primeiros meses do prazo da Concessão, a Concessionária deverá entregar uma avaliação do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais indicando com registros objetivos o atendimento das metas propostas. A avaliação deste plano deverá apresentar o mesmo conteúdo e formato do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais indicando para cada ação prevista sua execução, não-execução ou execução de intervenção substituta. No caso da execução de intervenção substituta, a Concessionária deverá apresentar um anexo que demonstra a adequação da alternativa instalada em detrimento da programada. Caberá à ANTT julgar a adequação desta alternativa.

A avaliação do Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais deverá identificar o atendimento dos Parâmetros de Desempenho estipulados no PER para o período. A aferição dos parâmetros de desempenho deverá verificar a data em que foram cumpridos cada um dos parâmetros, garantindo avaliação do atendimento dos prazos estipulados.

Caso a ANTT julgue que o Plano de Ação dos Trabalhos Iniciais não foi devidamente cumprido, a Concessionária deverá apresentar revisões mensais do Plano até que a ANTT julgue que todas as atividades previstas foram realizadas. Uma vez verificado o cumprimento integral das obrigações indicadas como integrantes dos Trabalhos Iniciais, a ANTT emitirá o Termo de Vistoria.

ANTT
FL 9 4
PROTOCOLO

4.1.4 Relatório de Operações

O Relatório de Operações deverá conter os seguintes capítulos:

A. Relatório de implantação do Sistema de Gestão da Qualidade previsto no Contrato,
B. Projeto executivo operacional ,
C. Plano de monitoramento de tráfego ,
D. Manual com todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes ao sistema de arrecadação de pedágio

Sem prejuízo do cumprimento dos requisitos de qualidade previstos no PER, a concessionária deverá implantar, até o final do 2º ano da Concessão, um Sistema de Gestão de Qualidade dos Serviços e Obras, com base na norma NBR ISO 9.004, da ABNT, equivalente à norma ISO 9.004, e suas atualizações. A concessionária deverá apresentar um relatório que demonstre a implantação do sistema. Tanto a implantação quanto a execução do sistema serão permanentemente acompanhadas e controladas pela ANTT.

O Projeto Executivo Operacional deverá propor um modelo de operação do Sistema Rodoviário, que abranja o planejamento executivo e a implantação e integração dos sistemas de gerenciamento operacional, comunicação, monitoração, sensoriamento, pesagem, arrecadação de pedágio e de atendimento aos usuários. Serão apresentados nesse projeto o plano de contingência para situações de emergência, com propostas de medidas a serem implementadas na eventual ocorrência de obras ou serviços emergenciais levando a interdições de pista, inclusive relativas a acidentes com cargas perigosas. O projeto também deverá contemplar o melhoramento contínuo dos equipamentos e sistemas.

O plano de monitoração do tráfego deve conter informações sobre as tecnologias selecionadas, localização dos equipamentos, estrutura do banco de dados e formato dos relatórios, bem como proposta de segmentos homogêneos para fins de monitoração do tráfego, devendo ser aprovado pela ANTT.

Todos os procedimentos técnicos, operacionais e administrativos referentes às funções operacionais deverão estar consubstanciados em um manual específico, detalhado e elaborado pela concessionária.

4.2 RELATÓRIOS DE MONITORAÇÃO

Todos os relatórios de monitoração deverão ser enviados à ANTT até o 12º (décimo segundo) mês do prazo da Concessão. A partir da entrega do 1º relatório, os Relatórios de Monitoração seguintes deverão atender à frequência indicada na tabela abaixo. A entrega dos Relatórios de Monitoração deverá ser realizada até 30 (trinta) dias após a avaliação de campo.

Todas as informações dos relatórios deverão ser apresentadas por meio de SIG.

Todos os relatórios deverão conter os seguintes capítulos mínimos:

- Avaliação de todos os Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos previstos neste PER;
- Descrição detalhada da metodologia empregada para avaliar estes parâmetros;
- Atualização do Cadastro dos Elementos Funcionais do Sistema Rodoviário.

4.2.1 Relatórios de Monitoração de Pavimento

Para os Relatórios de Monitoração de Pavimento deverão ser definidos segmentos homogêneos de, no máximo, 1 (um) km com base nos seguintes aspectos:

- Estrutura do pavimento (dimensões e materiais);
- Características estruturais e funcionais;
- Tráfego do trecho;
- Geometria do trecho;
- Características de suporte do subleito;

ANTT
FL 415
PROCESSO

- Clima (pluviometria).

A avaliação estrutural do pavimento compreenderá o levantamento das deflexões com equipamento do tipo FWD, de acordo com a norma DNER-PRO 273/96, com espaçamentos máximos, em uma mesma faixa de tráfego, de 200 m. Para as faixas de tráfego que apresentam maior utilização pelos veículos comerciais, tais como terceira faixa e outras com participação em relação ao Volume Médio Diário superior a 30%, o espaçamento máximo deverá ser de 100 m.

O levantamento dos defeitos nos pavimentos flexíveis deverá seguir o procedimento DNIT 006/2003 – PRO, aplicando-se a terminologia de defeitos definida pela norma DNIT005/2003 – TER.

As condições de conforto ao rolamento do pavimento flexível deverão ser verificadas a partir da medição da irregularidade longitudinal, com utilização de equipamento do tipo perfilógrafo laser, classe I, da ASTM E 950, contendo, no mínimo, 2 (dois) sensores lasers e 2 (dois) acelerômetros, que permitam a obtenção de valores na escala internacional de irregularidade em tempo real, durante os levantamentos de campo, ou equipamento tecnicamente superior. Os valores de irregularidade longitudinal para a obtenção do IRI deverão ser integrados em lances máximos de 200 m, em todas as faixas de tráfego.

Para os pavimentos rígidos, o levantamento de defeitos deverá ser efetuado de acordo com o *Manual de pavimentos rígidos* do DNIT, com o cálculo do ICP. Para fins de monitoração, todas as placas deverão ser codificadas e representadas graficamente, associadas aos marcos quilométricos.

O levantamento de área trincada seja realizado de acordo com a norma técnica DNIT 007/2003-PRO.

Para a avaliação do ICP, deverá ser realizada a "inspeção em todo o trecho" definida na norma DNIT 062/2004 – PRO, ou seja, o levantamento deverá ser realizado em todo o trecho em pavimento rígido da RODOVIA, com o número de placas das amostras definido na norma DNIT 060/2004 – PRO, que também deverá ser utilizada para a avaliação do grau de severidade dos defeitos.

O cálculo de irregularidade longitudinal deverá ser feito por análise estatística, realizado por faixa de tráfego, em segmentos homogêneos de 1 (um) km de extensão, obedecendo aos seguintes critérios:

- 100% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido, com tolerância de 10%;
- 80% dos valores individuais devem atender ao limite estabelecido;
- A média dos valores individuais deve atender ao limite estabelecido.

Valore individuais são a média das medidas do IRI nas trilhas de roda interna e externa de cada lance de integração.

4.2.2 Relatórios de Monitoração dos Elementos de Proteção e Segurança

A monitoração deverá atentar para os aspectos específicos de fixação, corrosão e balizamento retrorrefletivo dos equipamentos de proteção e segurança.

Com relação à sinalização horizontal, a Concessionária deverá executar controle permanente do índice de retrorrefletância das marcas viárias, por inspeção através de um retrorrefletômetro, executado à luz do dia. Essa monitoração indicará a curva de desgaste da sinalização horizontal, podendo indicar falhas executivas, propiciando o desenvolvimento de materiais mais adequados e permitindo o planejamento das intervenções, com maior precisão. Para os elementos retrorrefletivos (tachas e tachões), sua monitoração será executada, inicialmente, por inspeção visual, que buscará detectar falhas ou deficiência em seu funcionamento adequado. Quando observados locais desgastados, sua verificação deverá ser feita com a utilização do retrorrefletômetro para tachas, em laboratório, que deverá permitir área de medição de 10 cm x 25 cm, com campo de medição de 0,01 até 199,00 cd/lx, e permitir sua utilização à luz do dia.

A monitoração da sinalização vertical e aérea deverá ser executada quanto à retrorrefletividade, através de um retrorrefletômetro, executado à luz do dia.

4.2.3 Relatórios de Monitoração de Obras de Arte Especiais

Os procedimentos de inspeção e intervenção deverão respeitar as normas da ABNT e as normas, parâmetros e manuais do DNIT.

A monitoração das OAEs deverá abranger, no mínimo, as seguintes atividades: observação da abertura de fissuras, do comportamento das fissuras injetadas, e de infiltrações de água por fissuras nas lajes ou juntas nos tabuleiros; análise da carbonatação do concreto e da presença de cloretos; detecção de pontos de desagregação do concreto e de armaduras expostas; integridade e adequado funcionamento dos aparelhos de apoio e das juntas de dilatação; verificação da limpeza geral da superestrutura, principalmente nas juntas e drenos, e dos berços, nas zonas de apoio, sobre os pilares e encontros; defeitos por acidentes; danos devidos à ação predatória do homem, principalmente em "pés" de pilares; existência de trincas no pavimento e desníveis na entrada e na saída das OAEs; condições do pavimento; infiltrações e erosões nos encontros; estado de deformação da estrutura; estabilidade dos taludes adjacentes; acompanhamento do nível dos cursos d'água.

4.2.4 Relatórios de Monitoração do Sistema de Drenagem e Obras de Arte Correntes

O relatório também deverá apresentar a avaliação das condições de funcionamento das bacias hidrográficas, a partir de restituição aerofotogramétrica e imagens de satélites, sempre que forem detectados condições anormais de vazão, nos cursos d'água cortados pela Rodovia.

A Concessionária também deverá encaminhar estudo de drenagem considerando o histórico pluviométrico verificado nos últimos 100 (cem) anos.

A Concessionária também deverá manter um banco de dados da monitoração dos sistemas de drenagem e OACs da Rodovia, alimentado com os elementos definidos anteriormente, permitindo:

- A análise das condições de segurança do tráfego;
- A análise das condições de proteção do pavimento;
- A análise das condições de proteção dos acostamentos;
- A análise das necessidades, complementarmente às ações de conservação, de limpeza e desobstrução das seções de vazão;
- A análise das condições de vazão das bacias hidrográficas.

4.2.5 Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção

A Concessionária deverá realizar visitas de campo e levantar dados remotos sistematicamente de modo a identificar o risco associado a cada terrapleno e estrutura de contenção da Rodovia.

Os Relatórios de Monitoração deverão conter uma análise aprofundada das áreas consideradas de risco incluindo resultados de dispositivos do tipo piezômetro, inclinômetro, placas de recalque, medidores de nível de água e demais dispositivos, instalados em áreas de risco.

A geração periódica de informação deverá manter atualizado um banco de dados contendo:

- A monitoração geológica;
- O registro das condições funcionais das obras de contenção;
- O registro das condições estruturais das obras de contenção;
- O registro dos processos morfológicos predominantes, como erosão e acumulação;
- Os estudos de estabilidade das encostas;
- Os estudos das áreas susceptíveis a inundações;
- Os estudos de áreas susceptíveis a movimentos de massa nas vertentes;
- A definição das áreas de risco quanto à estabilidade de taludes e inundações.

4.2.6 Relatórios de Monitoração de Canteiro Central e Faixa de Domínio

O Relatório de Monitoração deverá conter o registro das inspeções rotineiras realizadas pela Concessionária para identificar tentativas de ocupação irregular da faixa de domínio, construções em áreas não edificantes e de acessos não autorizados.

O Relatório de Monitoração deverá também observar as condições dos acessos regulares e autorizados da Rodovia e compreenderá a realização de inspeções periódicas de modo a verificar a compatibilidade de suas características geométricas, considerando o fluxo de tráfego avaliado nos respectivos locais e a estatística de acidentes, em função das necessidades operacionais..

A avaliação das ocupações autorizadas da faixa de domínio deverá verificar qualquer problema que possa comprometer as condições de segurança dos usuários. Deverão ser verificadas e acompanhadas as condições das ocupações irregulares não-retiradas.

4.2.7 Relatórios de Monitoração de Instalações Operacionais

Dentre os elementos das edificações, deverão ser objeto do Relatório de Monitoração os seguintes:

- Fundações e estruturas;
- Revestimentos de pisos, paredes e forros;
- Coberturas;
- Instalações elétricas, inclusive acessórios e iluminação;
- Instalações hidrossanitárias e seus acessórios;
- Esquadrias de madeira;
- Caixilhos metálicos;
- Vidros;
- Pinturas;
- Instalação de telefonia;
- Pisos externos;
- Paisagismo;
- Pára-raios;
- Cercas e alambrados.

O banco de dados da monitoração de edificações e instalações operacionais da Rodovia deverá ser capaz de permitir:

- A análise das condições das estruturas e infraestruturas das áreas edificadas;
- A análise das condições das instalações elétricas e hidráulicas das edificações;
- A análise das condições dos equipamentos;
- A avaliação das alternativas para melhoramento tecnológico;
- O planejamento das atividades de manutenção.

De acordo com a monitoração das edificações e respectivas instalações, deverão ser definidas as intervenções necessárias para sanear problemas identificados, com orientações detalhadas dos serviços a executar, incluindo:

- A orientação para projeto, obra ou serviços de conservação;
- A priorização das ações preventivas e corretivas;
- Alternativas para melhoramento tecnológico.

4.2.8 Relatórios de Monitoração de Sistemas Elétricos e de Iluminação

A monitoração dos sistemas de energia e iluminação deverá, entre outros aspectos, analisar a estabilidade de tensão, o equilíbrio do consumo de energia, a eficiência do sistema de aterramento, a necessidade de reposição de componentes, o reforço de sistemas, etc.
Os componentes integrantes dos sistemas de energia e iluminação, ou seja, subestações, transformadores, geradores, quadros elétricos, painéis de controle, cabos, luminárias, postes,

ANTT
FL 419
PROTOCOLO

dispositivos e sinais luminosos deverão ser monitorados através de inspeção visual e por instrumentos de medição, por rede de detectores automáticos.

4.2.9 Relatórios de Monitoração de Acidentes

O primeiro Relatório de Monitoração de Acidentes deverá apresentar um programa de longo prazo para a redução de acidentes de trânsito, incluído adaptações em sistemas da Rodovia e estratégias de gestão de obras, principalmente durante os primeiros ano da concessão.

Assim, para o acompanhamento dos resultados desse programa e a verificação da necessidade de adequação ou melhorias, deverão ser entregues anualmente relatórios de acompanhamento, contendo, no mínimo:

- As informações mensais de acidentes por trecho homogêneo considerado;
- Acompanhamento do número de acidentes por km nos 12 (doze) meses corridos para cada mês do ano e identificação das intervenções realizadas pela Concessionária nos km em que o número de acidentes for superior a 3 (três) no período;
- Todas as informações georreferenciadas e em mapas, a fim de se ter uma visão espacial dos acidentes e tratamentos realizados.
- Cálculo do IS, conforme previsto no Contrato, indicando o Volume de tráfego de cada trecho homogêneo da rodovia e a evolução do IS da rodovia ao longo dos últimos 3 anos.

Ao longo do período da Concessão, deverá ser realizada a Monitoração dos trechos homogêneos, a fim de que sejam identificados e tratados trechos homogêneos ou locais pontuais com elevação do número de acidentes ou de sua gravidade/severidade.

4.2.10 Relatórios de Sistema de Gerenciamento Operacional

A ANTT poderá exigir que a Concessionária envie relatório para o acompanhamento do tráfego em determinados trechos da Rodovia. Estes relatórios podem incluir informações suficientes para determinar com precisão a velocidade média de tráfego, nível de serviço, contagem volumétrica entre outros.

Área funcional	Relatório	Frequência
Pavimento	Relatório de monitoração para avaliar as condições funcionais e estruturais do pavimento (IRI, TR, resistência à derrapagem, macrotextura)	Anualmente
	Relatório de monitoração para avaliar a deflexão característica	Anualmente do 1º ao 5º e do 26º ao 30º ano-concessão e quinquenalmente do quinto ao 25º ano-concessão
	Relatório de monitoração para avaliar as condições do pavimento rígido (levantamento de defeitos e cálculo do ICP)	Anualmente
Elementos de proteção e segurança	Relatório de monitoração da sinalização horizontal	Semestralmente
	Relatório de monitoração da sinalização vertical e aérea	A cada 2 anos
	Relatório de monitoração dos demais elementos de proteção e segurança	Anualmente
Obras de arte especiais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de drenagem e obras de arte correntes	Relatório de monitoração	Semestralmente
Terraplenos e estruturas de contenção	Relatório de monitoração	Anualmente
Canteiro central e faixa de domínio	Relatório de monitoração	Anualmente
Edificações e instalações operacionais	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas elétricos e de iluminação	Relatório de monitoração	Anualmente
Sistemas de Gerenciamento Operacional	Relatório de Monitoramento de Tráfego	Periodicidade definida pela ANTT
Redução de acidentes	Relatório de monitoração	Anual

ANTT
FL420
PROTOCOLO

4.3 RELATÓRIO TÉCNICO, OPERACIONAL, FÍSICO E FINANCEIRO

Conforme previsto nos normativos da ANTT, a Concessionária deverá apresentar mensalmente o Relatório Técnico-Operacional Físico (RETOF) à ANTT.
A Concessionária deverá cumprir todas as obrigações previstas em normativos da ANTT quanto às datas, metodologias e conteúdo destes relatórios.

4.4 PLANEJAMENTO ANUAL DE OBRAS E SERVIÇOS, PROGRAMAÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS e EXECUÇÃO MENSAL DE OBRAS E SERVIÇOS

Após o termino do 6º (sexto) mês do prazo da Concessão e conforme a Resolução nº 1.187 da ANTT e futuras atualizações, a Concessionária deverá enviar anualmente um Planejamento Anual de Obras e Serviços e, mensalmente, a Programação Mensal de Obras e Serviços. As datas, conteúdos e metodologia destes documentos deverão obedecer as obrigações previstas em normativos da ANTT.

A Concessionária deverá apresentar até o 5º (quinto) dia de cada mês, a Execução Mensal de Obras e Serviços identificando todas as intervenções de fato realizadas na Rodovia no mês anterior. Esse relatório deverá contrastar as atividades programadas com as atividades executadas e apresentar todas as informações necessárias para a realização do cálculo do Indicador de Disponibilidade de Pista, conforme anexo do contrato. A Concessionária deverá indicar a natureza de todas as intervenções, o numero de faixas de rolamento indiponibilizadas durante em cada intervenção, o tempo de duração de cada intervenção, o horário em que as faixas de rolamento estarão indisponibilizadas e as datas de cada intervenção. Ao final de cada relatório, a Concessionária deverá realizar o cálculo de Disponibilidade de Pista, conforme especificado neste Contrato.

No último relatório de Execução Mensal de Obras e Serviços anterior à Revisão Ordinária, a Concessionária deverá apresentar o cálculo anual do Indicador de Disponibilidade de Pista, conforme descrito neste contrato.

4.5 PLANEJAMENTO DE OBRAS DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MELHORIAS DA RODOVIA

Em até 4 (quatro) meses do início do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar o Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia especificadas até o 60º (sexagésimo) mês do prazo da Concessão. Este planejamento deverá compreender todas as obras descritas na seção Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias.

Todas intervenções na rodovia deverão também estar previstas no Planejamento Anual de Obras e Serviços e na Programação Mensal de Obras e Serviços e as informações apresentadas nestes documentos deverão ser consistentes entre si.

O Planejamento de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias da Rodovia deverá identificar marcos intermediários de execução, incluindo elaboração e eventual apresentação de anteprojetos e projetos executivos, pedido de licenciamento ambiental, execução de estudos ambientais, terraplanagem, asfaltamento, sinalização e conclusão. Os prazos intermediários serão vinculantes e poderão ensejar penalidades ou Desconto de Reequilíbrio conforme previsto no Contrato.

4.6 PLANEJAMENTO DA IMPLANTAÇÃO E GESTÃO DE FIBRAS ÓPTICAS

Em até 12 (doze) meses do início do prazo da Concessão, a Concessionária deverá apresentar os seguintes documentos:

(i) Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER;

(ii) Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas.

O Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER deverá demonstrar o satisfatório cumprimento dos Parâmetros Técnicos e dos Parâmetros de Desempenho especificados no item

ANTT
GERAL
421
PROTOCOLO

3.4.6.2 do PER. Os dados devem ser apresentados em forma de relatório, de forma clara e concisa e entregues impressos e em mídia eletrônica, logo após o término dos testes realizados.

O Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas deverá conter as medidas e ações voltadas ao pleno reestabelecimento operacional das fibras ópticas em caso de interrupções, garantindo a pronta recuperação da integridade física das rotas. Além do Relatório dos testes especificados no item 3.4.6.2 do PER e do Plano de contingência e restauração emergencial das fibras ópticas, havendo a ocorrência de 3 (três) falhas originadas pela mesma causa, num intervalo de 60 (sessenta) dias, a Concessionária enviará à ANTT um Plano de melhoramento, no prazo máximo 30 (trinta) dias contados a partir da terceira falha. O Plano de melhoramento deverá identificar as ações e medidas voltadas a prevenir a reincidência das falhas, bem como o prazo para sua implantação.

4.7 OUTROS RELATÓRIOS

Adicionalmente, a Concessionária deverá enviar os relatórios especificados abaixo com a frequência indicada na tabela.

Relatório	Frequência	Início
Relatório a ser apresentado em caso de remoção de material proveniente de deslizamento em corte e limpeza da plataforma	Mensal	A partir do início do prazo da Concessão
Relatório de todos os registros de reclamações e sugestões dos usuários, por todos os meios, e suas respectivas respostas, juntamente com os boletins mensais e folhetos distribuídos aos usuários no período	Trimestral	A partir do início do prazo da Concessão
Relatórios gerenciais estatísticos sobre o volume de tráfego Relatório de funcionamento de todos os equipamentos instalados	Mensal	A partir do 3º ano do prazo da Concessão
Relatório de Sistema de Controle de Velocidade com: notificações de infração e notificações de penalidade re Imagens e dados de todos os veículos infratores Demais informações exigidas no item 3.4.3.7	Semanal	A partir do 2º ano do prazo da Concessão
Relatório com o resultado da aferição de todas as balanças fixas previstas no Sistema de Pesagem pelo INMETRO	Anual	A partir do 2º ano do prazo da Concessão

4.8 SISTEMA DE INFORMAÇÕES GEOGRÁFICAS (SIG)

O gerenciamento dos dados que darão sustentação à monitoração do Sistema Rodoviário deverá contar com um Sistema de Informações Geográficas (SIG), utilizando tecnologia de geoprocessamento, que fará a integração entre os sistemas de monitoração das estruturas físicas e dos processos gerenciais.

O SIG deverá ser implantado e estar em funcionamento até o final do 6° (sexto) mês do prazo da Concessão. Como primeira etapa para a implantação do SIG, deverá ser realizado um recobrimento aerofotogramétrico de todo o Sistema Rodoviário.

Os dados serão incorporados ao SIG mediante restituição digital, obtendo-se a base de dados primária do Sistema Rodoviário, incluindo-se os arquivos gráficos (contendo as informações espaciais cadastradas) e os arquivos tabulares (contendo os atributos de cada elemento cadastrado).

Em caso de elementos não cadastrados, deverá ser utilizado equipamento do Sistema de Posicionamento Global (GPS), de modo a prover os dados de localização com aproximação suficiente para sua perfeita definição.

5 GESTÃO AMBIENTAL

A Concessionária deverá observar e cumprir, às suas expensas, a legislação ambiental vigente, incluindo eventuais providências exigidas pelos órgãos ambientais competentes, nos níveis federal, estadual e municipal, incluindo todas as instruções de serviço, normas, regulamentos e resoluções, tais como instruções e procedimentos do DNIT, a base legal adotada pelo IBAMA e pelos órgãos ambientais estaduais e municipais, leis federais, estaduais e municipais de Meio Ambiente, portarias, resoluções do CONAMA e resoluções da ANTT.

Sem prejuízo de outros dispositivos legais e regulamentares, devem ser seguidos os seguintes dispositivos, tal como alterados:

- Lei nº 6.938/1981: dispõe sobre a política nacional do Meio Ambiente;
- Decreto nº 99.274/1990: regulamenta a Lei nº 6.938/1981;
- Decreto nº 96.044/1988: aprova o regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos e dá outras providências;
- Resolução CONAMA nº 237/1997: regulamenta os aspectos de licenciamento ambiental estabelecidos na política nacional do Meio Ambiente;
- Resolução ANTT nº 420/2004: aprova as instruções complementares ao regulamento do transporte terrestre de produtos perigosos;
- Resolução ANTT nº 1.187/2005: dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT;
- ABNT NBR 14.095/2003: área de estacionamento para veículos rodoviários de transporte de produtos perigosos;
- DNIT/2005: instruções de proteção ambiental das faixas de domínio e lindeiras das rodovias federais;
- DNIT/2005: manual para atividades rodoviárias ambientais;
- DNIT/2005: manual rodoviário de conservação, monitoramento e controle ambientais.

A Concessionária deverá encaminhar à ANTT cópia de todas as licenças ambientais e autorizações exigidas ou informar quando as mesmas não forem necessárias.

Os custos e os encargos decorrentes do processo de licenciamento ambiental regular, da imposição de penalidades por descumprimento de exigências contidas na legislação ambiental e das cláusulas estabelecidas em termos de ajustamento de conduta, serão assumidos integralmente pela Concessionária.

A Concessionária deverá enviar à ANTT, semestralmente, relatório de acompanhamento ambiental, com todas as informações relativas aos aspectos ambientais dos serviços e obras previstos e executados no Sistema Rodoviário no período, inclusive com relação aos respectivos licenciamentos ambientais. O relatório de acompanhamento ambiental deverá ser elaborado pela Concessionária de acordo com modelo da ANTT e deverá abranger os meios físico, biótico e sócio-econômico, para os serviços relevantes executados no Sistema Rodoviário, especialmente os referentes às obras e serviços de recuperação, manutenção e de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço.

A Concessionária deverá implantar, até o final do 24º (vigésimo quarto) mês da Concessão, um Sistema de Gestão Ambiental, com base na norma NBR ISO 14.001, da ABNT, equivalente à norma ISO 14.001 da ISO, e suas atualizações, o que será comprovado mediante apresentação de certificado de entidade credenciada, que deve ser renovado anualmente.

O Sistema de Gestão Ambiental deverá conter um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) e um Plano de Ação de Emergência (PAE) para o transporte de produtos perigosos, que deverão ser elaborados sob a orientação dos órgãos ambientais federal, estaduais e municipais com jurisdição sobre o trecho concedido, e deverão ser apresentados à ANTT para aceitação.

ANTT
FL 424
PROC

6 GESTÃO SOCIAL

A CONCESSIONÁRIA deverá estabelecer um Plano de Gestão Social para conduzir os processos de deslocamento de atividade econômica, reassentamento involuntário de população e indenizações resultantes da implementação do Contrato com base nas melhores práticas de mercado, garantindo que as condições de vida das Pessoas Afetadas pelo Projeto (PAPs) não fiquem piores do que eram quando do início do projeto. Este Plano deverá ser entregue até o final do 24º (vigésimo quarto) mês do prazo da Concessão à ANTT.

A Concessionária deverá executar um levantamento detalhado das ocupações da faixa de domínio, incluindo pelo menos as seguintes atividades:

- Identificação e cadastramento da população e das atividades econômicas que serão diretamente afetadas pelo Projeto (PAPs);
- Levantamento do perfil socioeconômico global das PAPs;
- Quantificar as necessidades de deslocamentos;
- Definir as elegibilidades de PAPs com relação a cada medida indenizatória, compensatória e/ou assistencial prevista;
- Estabelecer os valores indenizatórios mediante aplicação das normas de avaliação pertinentes;
- Estabelecer o cronograma detalhado de implantação;

Sem prejuízo de outros dispositivos legais, devem ser seguidos os seguintes dispositivos:

- Lei Federal Nº 3.365/41 e Complementações;
- As normas de avaliação de bens listadas a seguir:

  - NBR 14.653-1/01 – Avaliação de Bens – Parte 1: Procedimentos;
  - NBR 14.653-2/04 – Avaliação de Bens – Parte 2: Imóveis urbanos;
  - NBR 14.653-3/04 – Avaliação de Bens – Parte 3: Imóveis rurais;
  - NBR 14.653-4/04 – Avaliação de Bens – Parte 4: Empreendimentos;
  - NBR 14.653-5/06 – Avaliação de Bens – Parte 5: Máquinas, equipamentos, instalações e bens industriais em geral;
  - NBR 14.653-6/08 – Avaliação de Bens – Parte 6: Recursos naturais e ambientais.

Os trechos de travessias urbanas deverão ser objeto de um Programa de Requalificação Urbanística de Travessias Urbanas a ser desenvolvido pela Concessionária em parceria com o Poder Público Municipal, envolvendo a adequação do trecho urbano afetado, seu asfaltamento, pintura, sinalização e paisagismo.

ANTT
FL 425
PROTOCOLO

7 APÊNDICES

Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário
Apêndice B – Subtrechos do Sistema Rodoviário
Apêndice C – Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais
Apêndice D – Subtrechos com obras de duplicação em andamento pelo DNIT
Apêndice E – Localização das praças de pedágio

ANTT
FL 426
PROC
GERAL

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código PNV[1]	Local de início e fim	Início	Fim	S.F.
040BDF0010	ENTR BR-050(A)/251/DF-001/003 (BRASILIA) - P/ SANTA MARIA	000,0	002,2	DUP
040BDF0012	P/ SANTA MARIA - ENTR VICINAL - 371	002,2	005,0	DUP
040BDF0015	ENTR VICINAL – 371 - ENTR DF-495	005,0	005,6	DUP
040BDF0017	ENTR DF-495 - ENTR DF-290	005,6	008,2	DUP
040BDF0020	ENTR DF-290 - ENTR BR-050(B) (DIV DF/GO)	008,2	008,4	DUP
040BGO0030	ENTR BR-050(A) (DIV DF/GO) - ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA)	000,0	024,1	DUP
040BGO0050	ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA) - ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA)	024,1	095,7	PAV
040BGO0070	ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA) - DIV GO/MG	095,7	157,3	PAV
040BMG0090	DIV GO/MG - ENTR MG-188(A) (PARACATU)	000,0	040,6	PAV
040BMG0093	ENTR MG-188(A) (PARACATU) - ENTR MG-188(B) (P/ SÃO SEBASTIÃO)	040,6	044,1	PAV
040BMG0097	ENTR MG-188(B) (P/ SÃO SEBASTIÃO) - ACESSO ENTRE RIBEIROS	044,1	050,6	PAV
040BMG0100	ACESSO ENTRE RIBEIROS - ACESSO MORRO AGUDO	050,6	068,5	PAV
040BMG0110	ACESSO MORRO AGUDO - ACESSO VAZANTE	068,5	087,8	PAV
040BMG0120	ACESSO VAZANTE - ENTR MG-410 (P/ PONTO DIAMANTE)	087,8	118,9	PAV
040BMG0130	ENTR MG-410 (P/ PONTO DIAMANTE) - ENTR MG-181 (JOÃO PINHEIRO)	118,9	145,2	PAV
040BMG0150	ENTR MG-181 (JOÃO PINHEIRO) - ENTR BR-365	145,2	224,9	PAV
040BMG0170	ENTR BR-365 - ENTR MG-220 (TRÊS MARIAS)	224,9	286,0	PAV
040BMG0190	ENTR MG-220 (TRÊS MARIAS) - ACESSO MORADA NOVA DE MINAS	286,0	311,2	PAV
040BMG0195	ACESSO MORADA NOVA DE MINAS - ACESSO SÃO JOSÉ DO BURITI	311,2	340,0	PAV
040BMG0200	ACESSO SÃO JOSÉ DO BURITI - ENTR BR-259 (FELIXLÂNDIA)	340,0	361,0	PAV
040BMG0210	ENTR BR-259 (FELIXLÂNDIA) - P/ CANABRAVA	361,0	384,8	PAV
040BMG0217	P/ CANABRAVA - ENTR MG-420 (P/ ANGUERETA)	384,8	413,8	PAV
040BMG0230	ENTR MG-420 (P/ ANGUERETA) - ENTR BR-135(A)	413,8	424,0	PAV

Código PNV[1]	Local de início e fim	Início	Fim	S. F.
040BMG0250	ENTR BR-135(A) - INÍCIO PISTA DUPLA	424,0	442,9	PAV
040BMG0262[2]	INÍCIO PISTA DUPLA - ACESSO SUL PARAOPEBA	442,9	445,6	DUP
040BMG0266[2]	ACESSO SUL PARAOPEBA - ENTR MG-231 (PARAOPEBA)	445,6	447,6	PAV
040BMG0270	ENTR MG-231 (PARAOPEBA) - ENTR MG-424 (P/ SETE LAGOAS)	447,6	471,1	PAV
040BMG0290	ENTR MG-424 (P/ SETE LAGOAS) - ENTR MG-238 (P/ SETE LAGOAS)	471,1	473,1	DUP
040BMG0330	ENTR MG-238 (P/ SETE LAGOAS) - ENTR MG-432 (P/ ESMERALDAS)	473,1	508,9	DUP
040BMG0350	ENTR MG-432 (P/ESMERALDAS) - INÍCIO PISTA DUPLA	508,9	525,0	DUP
040BMG0360	INÍCIO PISTA DUPLA - ENTR BR-135(B)/262(A)/381(A) (ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE)	525,0	532,9	DUP
040BMG0370	ENTR BR-135(B)/262(A)/381(A) (ANEL RODOVIÁRIO DE BELO HORIZONTE) - ENTR BR-262(B)/381(B)	532,9	535,5	DUP
040BMG0390	ENTR BR-262(B)/381(B) - ENTR BR-356(A) (P/ BELO HORIZONTE)	535,5	543,5	DUP
040BMG0400	ENTR BR-356(A) (P/BELO HORIZONTE) - ENTR BR-356(B)	543,5	563,6	DUP
040BMG0410	ENTR BR-356(B) - ENTR MG-442 (P/ BELOVALE)	563,6	597,2	PAV
040BMG0430	ENTR MG-442 (P/ BELOVALE) - ACESSO CONGONHAS	597,2	611,9	PAV
040BMG0450	ACESSO CONGONHAS - ACESSO OURO BRANCO	611,9	615,5	PAV
040BMG0457	ACESSO OURO BRANCO - ENTR BR-383(A)	615,5	617,2	PAV
040BMG0470	ENTR BR-383(A) - ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE)	617,2	629,5	PAV
040BMG0490	ENTR BR-383(B)/482 (CONSELHEIRO LAFAIETE) – ENTR MG-275 (P/ CARANDAÍ)	629,5	665,4	PAV
040BMG0510	ENTR MG-275 (P/ CARANDAÍ) - ENTR BR-265 (P/ BARBACENA)	665,4	700,5	PAV
040BMG0530	ENTR BR-265 (P/ BARBACENA) - ENTR MG-448	700,5	715,8	PAV
040BMG0550	ENTR MG-448 - ENTR MG-452	715,8	734,4	PAV
040BMG0585	ENTR MG-452 - ENTR BR-499 (SANTOS DUMONT)	734,4	745,5	PAV
040BMG0570	ENTR BR-499 (SANTOS DUMONT) - ENTR ANT UNIÃO E INDÚSTRIA (B. TRIUNFO)	745,5	773,5	PAV

ANTT
FL 428
PROCESSO

Legenda (Superfície Federal ou S. F.):

DUP – Rodovia pavimentada, duplicada

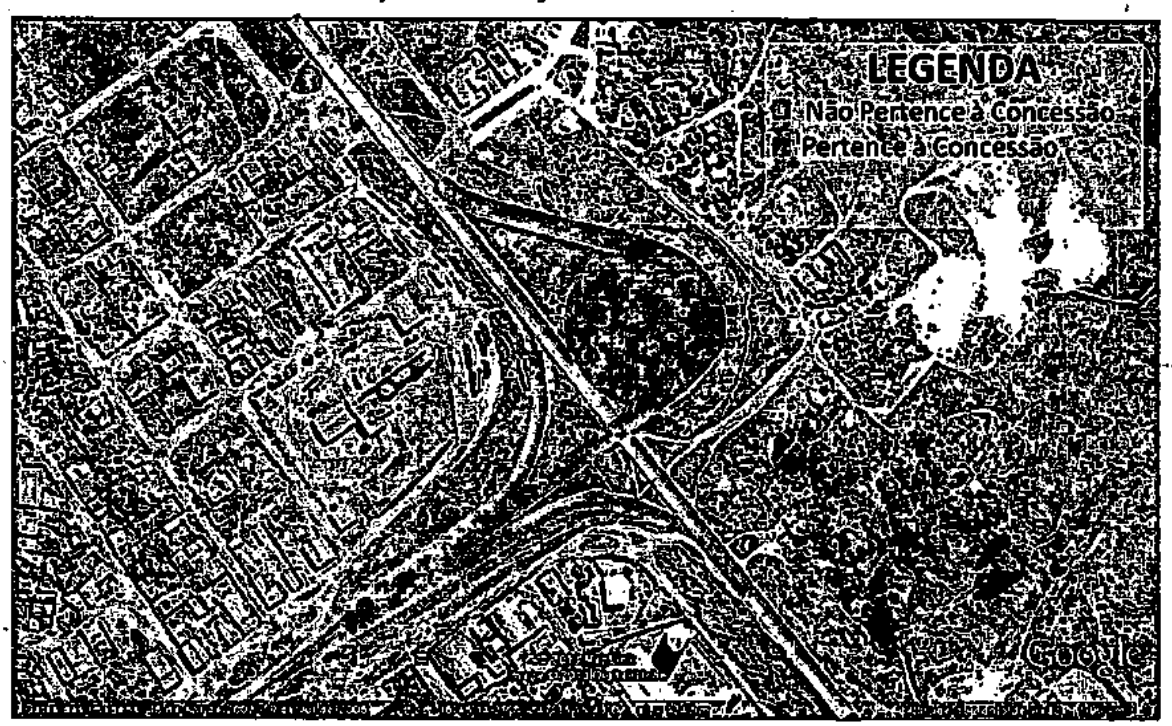
PAV – Rodovia pavimentada, pista simples

Observações:

(1) Os dados acima apresentados baseiam-se em informações oriundas do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006.

(2) Em relação ao trecho de Paraopeba, destaca-se que o segmento SNV 2012 040BMG0250 está incluído na Concessão, enquanto que o código SNV 2012 040BMG9100 não está incluído na Concessão.

Croqui 1 - Interseção com a BR-050/GO



APÊNDICE B – SUBTRECHOS DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Subtrecho		km inicial	km final	Extensão (km)	De	Para	Pista[2]	km
1	a	000,0	008,4	08,4	Brasília	Divisa DF/GO	Dupla	032,5
	b	000,0	024,1	24,1	Divisa DF/GO	Luziânia		
2		024,1	095,7	71,6	Luziânia	Cristalina		
3	a	095,7	157,3	61,6	Cristalina	Divisa GO/MG		
	b	000,0	040,0	40,0	Divisa GO/MG	Paracatu		
4		040,0	145,2	105,2	Paracatu	João Pinheiro		
5		145,2	224,9	79,7	João Pinheiro	BR-365	Simples	557,2
6		224,9	286,0	61,1	BR-365	Três Marias		
7		286,0	361,0	75,0	Três Marias	Felixlândia		
8	a	361,0	413,8	52,8	Felixlândia	MG-420		
	b	413,8	424,0	10,2	MG-420	BR-135		
9		424,0	442,9	18,9	BR-135	Paraopeba	Dupla	018,9
10	a	442,9	445,6	02,7	Paraopeba	km 445,6	Dupla	002,7
	b	445,6	473,1	27,5	km 445,6	Sete Lagoas	Dupla	027,5
11		473,1	508,9	35,8	Sete Lagoas	MG-432		
12		508,9	532,9	24,0	MG-432	Anel Viário BH	Dupla	090,5
13		532,9	543,5	10,6	Anel Viário BH	Anel Viário BH		
14		543,5	563,6	20,1	Anel Viário BH	BR-356		
15	a	563,6	597,6	34,0	BR356	MG-442		
	b	597,6	629,5	31,9	MG-442	Cons. Lafaiete		
16		629,5	700,5	71,0	Cons. Lafaiete	Barbacena	4F[1]	207,5
17		700,5	745,5	45,0	Barbacena	Santos Dumont		
18		745,5	771,1	25,6	Santos Dumont	Juiz de Fora		

Observação:

(1) O trecho da Rodovia BR-040 compreendido entre o km 563,6/MG e o km 771,1/MG, predominantemente com 4 faixas de tráfego (multifaixas), sem separação central, apresenta 50,2 km em pista duplicada em segmentos múltiplos isolados.

(2) A tabela acima indica os 18 subtrechos utilizados como referência para localização das intervenções necessárias no sistema rodoviário. As referências quilométricas indicadas na 3ª e 4ª colunas indicam os km inicial e final reais de cada subtrecho, medida com hodômetro de precisão, que pode não ser equivalente à diferença quilométrica entre os códigos PNV inicial e final, apresentados no Apêndice A.

A classificação contida na tabela deste apêndice, entre pista simples, pista dupla e 4 faixas por sentido baseia-se em levantamento em loco realizado em 2012, e pode divergir em relação ao apresentado no Apêndice A, correspondente ao PNV 2006.

ANTT
Fl. 931

APÊNDICE C - QUANTITATIVOS MÍNIMOS DAS INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS DA FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

SAUs	
Bases Operacionais	21

Recursos Operacionais	
Ambulâncias do tipo C	21
Ambulâncias do tipo D	7
Guinchos Pesados	8
Guinchos Leves	23
Inspeção de Trânsito (caminhonete 4 x2)	21
Caminhões – Pipa	6
Caminhões Apreensão de Animais	6

*Veículos a cada 2 km, 4 por praça de pedágio, 1 por posto da PRF e 1 por posto de pesagem

Postos de Pesagem	
Fixos	6
Móveis	0

Edificações Administrativas e de apoio Operacional	
Centro de Operações da Concessionária (COC+CCO)	1
Base ANTT	0
Bases da PRF	12

Veículos	
ANTT	4

Equipamentos Operacionais	
ITS	
Call Box	0
PMV Fixo	10
PMV Móvel	8
CFTV Cameras*	1094
Estações Meteorologicas	5
Sensoreamento de Trafego	10

Detecção de Altura	6
CCO(monitores, software e mobiliário)	1
Radar Fixo	20
Radar Móvel	12
[illegible]	
Estação Repetidora	32
Estação Fixa	43
Estação Fixa (PRF)	12
Estação Móvel	120
Estação Fixa (ANTT)	13
Estação Móvel (ANTT)	0
Portátil	4
Central de Radiocomunicação (CCO)	57

*câmeras a cada 2 km, 4 por passarela, 1 por posto da PRF e 1 por posto de pesagem

Nota: os equipes operacionais deverão ter equipamentos necessários para deslocamento e limpeza de pista tais como: mini pá carregadora, bobcat, etc.)

APÊNDICE D – SUBTRECHOS COM OBRAS DE DUPLICAÇÃO A SEREM EXECUTADAS PELO DNIT

Não há subtrechos com obras a serem executadas pelo DNIT.

ANTT
FL. 434
PROCESSO Nº
CERTIDÃO

APÊNDICE E – LOCALIZAÇÃO DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO

Nº	Denominação	km
1	Cristalina	095,0GO
2	Paracatu	016,0MG
3	Lagoa Grande	094,0MG
4	João Pinheiro	172,0MG
5	Canoeiras	250,0MG
6	Felixlândia	328,0MG
7	Curvelo	406,0MG
8	Sete Lagoas	484,0MG
9	Itabirito	575,1,0MG
10	Conselheiro Lafaiete	640,0MG
11	Juiz de Fora	718,0MG

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.017684/2018-34
23/03/2018 16:17

VIA 040 ANTT FL 435 PROTOCOLO

Lima, 23 de março de 2018

OF.GCC.0104.2018

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

Gerência de Engenharia e Investimento de Rodovias - GEINV

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luciano Esteves Ferreira de Assis**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio - 2018**

DOC 5.1

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem apresentar o Relatório Técnico GEINV/GEROR – Revisão do PER 2018 – Volume I, e seus anexos, em mídia impressa e digital, conforme relação abaixo.

1. INTRODUÇÃO
2. EQUILÍBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO E REVISÕES CONTRATUAIS
3. PREMISSAS E CONSIDERAÇÕES
4. PRESTAÇÃO DE CONTAS DE VERBA PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO - CONVÊNIO APARELHAMENTO DA PRF- 1º, 2º, 3º E 4º ANO DE CONCESSÃO
5. ROT – RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DO 4º ANO DE CONCESSÃO
6. MANUTENÇÃO E CONSERVA DOS 4 RETORNOS EM NÍVEL
7. ATRASO LICENCIAMENTO DE AMBIENTAL
8. ALTERAÇÃO DO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E DIESEL – 2017
9. ADEQUAÇÃO A IN RFB 1731 - EMISSÃO DE NOTA FISCAL NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO.

10 ROTA DE FUGA - CRISTALINA

11. AUMENTO NO VALOR DA RENOVAÇÃO DO SEGURO GARANTIA DO CONTRATO
12. EVASÃO DE PEDÁGIO
13. APLICAÇÃO DO FATOR D SOBRE A TBP DA PROPOSTA
14. EIXO SUSPENSO – DIFERENÇA DO PERCENTUAL ESTIMADO E REALIZADO NO 4º ANO DE CONCESSÃO
15. ISSQN – DIFERENÇA DE ALÍQUOTA DE ISSQN
16. SUSPENSÃO COBRANÇA PEDÁGIO – CONSELHEIRO LAFAIETE
17. FATOR Q
18. REEQUILIBRIOS SOLICITADOS PELA VIA 040, PORÉM, NÃO RECONHECIDOS PELA ANTT
19. CONCLUSÃO

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.156289/2017-12

13/03/2017 16:06

VIA 040

ANTT FL 437 PROCESSO GERAL

Nova Lima, 13 de março de 2017

OF.GCC.130.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

Gerência de regulação e Outorga Da Exploração de Rodovias - GEROR

A/C.: **Ilma. Sra. Mirian Ramos Quebaud**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio**

Referência: **Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em atendimento ao Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF, vem apresentar o Relatório Técnico GEROR – Revisão do PER 2017 – Volume I, e seus anexos, em mídia impressa e digital, conforme relação abaixo.

1. INTRODUÇÃO
2. EQUILÍBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO E REVISÕES CONTRATUAIS
3. FLUXO DE CAIXA MARGINAL E FATOR C: PREMISSAS UTILIZADAS
4. APLICAÇÃO DO FATOR D SOBRE A TBP DA PROPOSTA
5. EIXO SUSPENSO – DIFERENÇA DO PERCENTUAL ESTIMADO E REALIZADO NO 3º ANO DE CONCESSÃO
6. ARREDONDAMENTO – APLICAÇÃO DO FATOR C
7. ISSQN – DIFERENÇA DE ALÍQUOTA DE ISSQN
8. POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL – PRF
9. CAMPANHA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO
10. RECURSO DE DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO -RDT
11. RECEITA EXTRAORDINÁRIA

DOC 5.2

ANTT FL 438 PROCESSO

12. SUSPENSÃO COBRANÇA PEDÁGIO – CRISTALINA E CONSELHEIRO LAFAIETE
13. EVASÃO DE PEDÁGIO
14. PERDAS DE RECEITA
15. ALTERAÇÃO DE ALÍQUOTA DE IOF SOBRE OPERAÇÕES DE CRÉDITO DO BNDES
16. PIS/COFINS SOBRE RECEITAS FINANCEIRAS
17. ALTERAÇÃO DO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E DIESEL
18. AUMENTO EXTRAORDINÁRIO CAP
19. CUSTOS ADICIONAIS COM A ROLAGEM DO EMPRÉSTIMO PONTE - BNDES
20. CONCLUSÃO

Cabe destacar que, de acordo com o ofício circular nº 012/2017/GEINV/SUINF, as datas limites para a Concessionária apresentar (i) as informações relativas ao inciso III, do art.2º, da Resolução 675/2004 (GEINV) e (ii) para atualização da proposta e envio das informações relativas à GEROR são 12/03/2017 e 22/03/2017, respectivamente.

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos

Gerente do Contrato de Concessão

ANTT
FL 439
PROTOCOLO GERAL

CONSESSIONÁRIA VIA 040

RELATÓRIO TÉCNICO GEROR

REVISÃO DO PER 2017

ANEXOS

Março de 2017

PROCESSO Nº RT-GCC-001-2017

PROTOCOLS GENEVA
440
JUN

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.156291/2017-83
13/03/2017 16:07

ANTT
VIA 040
5941
PROTOCOLO

Nova Lima, 13 de março de 2017

OF.GCC.131.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

Gerência de Engenharia e Investimento de Rodovias - GEINV

A/C.: **Ilmo. Sr. Luciano Esteves Ferreira de Assis**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio**

Referência: **Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em atendimento ao Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF, vem apresentar o Relatório Técnico GEINV – Revisão do PER 2017 – Volume I, e seus anexos, em mídia impressa e digital, conforme relação abaixo.

1. INTRODUÇÃO
2. EQUILÍBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO E REVISÕES CONTRATUAIS
3. PREMISSAS E CONSIDERAÇÕES
4. LEI DOS CAMINHONEIROS – ADICIONAL MANUTENÇÃO PAVIMENTO DE VIAS MARGINAIS, DISPOSITIVOS E ACESSOS
5. MANUTENÇÃO E CONSERVA DOS 45 RETORNOS EM NÍVEL
6. IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO E CONSERVA DE 7 RETORNOS EM NIVEL ADICIONAIS
7. IMPLANTAÇÃO DE 4 RETORNOS PROVISÓRIOS
8. CREMA (CONTRATO DE RESTAURAÇÃO E MANUTENÇÃO)
9. AUMENTO EXTRAORDINÁRIO CAP
10. ALTERAÇÃO DO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E DIESEL
11. BLACKOUT COPA DO MUNDO E ELEIÇÕES

DOC 5.3

VIA 040
ANTT
442
070

12. ATRASO LICENCIAMENTO DE AMBIENTAL
13. ELABORAÇÃO DE PROJETOS ADICIONAIS - FLUIDEZ BRASILIA
14. ELABORAÇÃO DE ESTUDOS/ANALISES - ANEL RODOVIARIO BH
15. ADEQUAÇÃO DO DISPOSITIVO DO KM 615+500
16. CONCLUSÃO

Cabe destacar que, de acordo com o ofício circular nº 012/2017/GEINV/SUINF, as datas limites para a Concessionária apresentar (i) as informações relativas ao inciso III, do art.2º, da Resolução 675/2004 (GEINV) e (ii) para atualização da proposta e envio das informações relativas à GEINV são 12/03/2017 e 22/03/2017, respectivamente.

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

ANTT
VIA 040
443
PROTOCOLO

CONSESSIONÁRIA VIA 040

RELATÓRIO TÉCNICO GEINV

REVISÃO DO PER 2017

ANEXOS

Março de 2017

PROCESSO Nº RT-GCC-001-2017

ATF
EL 444
PHOTOCOPY

ANTT - URMG
50510.020192/2017-45
Em 14/03/2017

VIA 040

ANTT
945
PROTOCOLO

Nova Lima, 13 de março de 2017

OF.GCC.133.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

Gerência de Engenharia e Investimento de Rodovias - GEINV

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luciano Esteves Ferreira de Assis**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio – Verba de Aparelhamento da PRF**

Referência: **OF.GCC.0130.2017 - 50500.156289/2017-12**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em razão da correspondência OF.GCC.0130.2017, protocolada em 13/03/2017 junto à GEROR, para fins de apresentação dos pleitos de reequilíbrio tarifário, vem se manifestar nos termos abaixo.

De acordo com a mencionada correspondência, dentre as propostas de revisão tarifária apresentadas, a Concessionária requereu o reconhecimento dos gastos realizados com Verba de Aparelhamento da PRF, referente aos exercícios de 2014/2015 e 2015/2016, conforme mídia digital em anexo (doc. 1).

Adicionalmente e, conforme alinhado com essa Gerência de Investimento, a Via 040 apresenta preliminarmente, também através da mídia digital anexa (doc. 1), a prestação de contas parcial referente ao exercício 2016/2017.

Vale ressaltar que o exercício atual (2016/2017) finda em 22/04/2017, com prazo de prestação de contas até 22/05/2017.

Desta forma, visando dar celeridade ao processo de análise de prestação de contas e de reconhecimento dos valores gastos com a verba de aparelhamento da PRF, no exercício

DOC 5.4

Inveepar

VIA 040 ANTT 946 PROTOCOLO

2016/2017, a Via 040 encaminha a documentação anexa, para análise e aprovação desta Gerência, em elação à aprovação dos valores gastos em relação à verba de aparelhamento da PRF (exercícios 2014/2015; 2015/2016; e 2016/2017).

Por fim, em relação ao exercício 2016/2017, a Concessionária se reserva no direito de enviar as devidas complementações, no momento oportuno.

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

VIA 040 ANTT FL 447 FOTOCÓPIA

Doc. 1

Mídia Digital

FL 448
PROTOCOLO

ANTT - URMG
50510.020190/2017-56
Em 14/03/2017

VIA 040

FL. 499

Nova Lima, 13 de março de 2017

OF.GCC.134.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimento de Rodovias - GEINV

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luciano Esteves Ferreira de Assis**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio – Verba de Campanha de Segurança no Trânsito**

Referência: **OF.GCC.0130.2017 - 50500.156289/2017-12**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em razão da correspondência OF.GCC.0130.2017, protocolada em 13/03/2017 junto à GEROR, para fins de apresentação dos pleitos de reequilíbrio tarifário, vem se manifestar nos termos abaixo.

De acordo com a mencionada correspondência, dentre as propostas de revisão tarifária apresentadas, a Concessionária requereu o reconhecimento dos gastos realizados com Verba de Campanha de Segurança no Trânsito, referente aos exercícios de 2014/2015 e 2015/2016, conforme mídia digital em anexo (doc. 1).

Por fim, em relação ao exercício 2016/2017, a Concessionária informa que não houve qualquer valor despendido pela Concessionária.

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

VIA 040 - 450 - PROTOCOLO

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos

Gerente do Contrato de Concessão

VIA 040
PROTOCOLO GERAL

Doc. 1

Mídia Digital

MIT
VEL 452
PHOTOCOPY

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.122797/2016-16
05/04/2016 13:58

ANTT
VIA 040
453
Proc.

Nova Lima, 04 de abril de 2016
OF-GCC 0148/2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de regulação e Outorga Da Exploração de Rodovias - GEROR

CÓPIA

A/C.: Ilma. Sra. Mirian Ramos Quebaud

Assunto: Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio

Referência: Ofício Circular nº 019/2015/GEINV/SUINF
Ofício Circular nº 003/2016/GEINV/SUINF

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em atendimento ao Ofício Circular nº 003/2016/GEINV/SUINF, vem apresentar o Relatório Técnico GEROR – Revisão do PER 2016 – Volume I, e seus anexos, em mídia impressa e digital, conforme relação abaixo.

VOLUME I -	DOCUMENTO PRINCIPAL
ANEXO A:	VOLUMES REAIS DE TRÁFEGO
ANEXO B:	TRÁFEGO EQUIVALENTE / EVTE ANO 3
ANEXO C:	TRÁFEGO VEICULOS EQUIVALENTE / 1ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA
ANEXO D:	DEMONSTRATIVO MÉDIA PONDERADA ALÍQUOTA ISSQN
ANEXO E:	HISTÓRICO DE CORRESPONDÊNCIAS PRF
ANEXO F:	HISTÓRICO CORRESPONDÊNCIAS RDT
ANEXO G:	RECEITA EXTRAORDINÁRIA
ANEXO H:	DOCUMENTO DE PERDA DE RECEITA
ANEXO I:	DOCUMENTAÇÃO IOF
ANEXO J:	DOCUMENTAÇÃO EIXO SUSPENSO
ANEXO K:	DOCUMENTAÇÃO SUSPENSÃO DE COBRANÇA DE PEDÁGIO

Cabe destacar que, de acordo com o ofício circular nº 019/2015/GEINV/SUINF, as datas limites para a Concessionária apresentar (i) as informações relativas ao inciso III, do art.2º, da Resolução 675/2004 (GEINV) e (ii) para atualização da proposta e envio das informações relativas à GEROR era 05/04/2016 e 15/04/2016, respectivamente.

Contudo, por meio do ofício circular nº 003/2016/GEINV/SUINF, as datas para a apresentação destas informações foram significativamente adiantadas comprometendo a

ANTT
FL 454
PROCESSO

capacidade de resposta da Concessionária. Neste sentido, a Via 040 esclarece que as informações, em anexo, não se apresentam de forma exaustiva, de modo que, assim que finalizar outros estudos, solicita a concessão do benefício de apresentar informações complementares, sobretudo em razão das verbas regulatórias referentes à Verba de Segurança no Trânsito e de Recurso de Desenvolvimento Tecnológico, cujo prazo de execução finda em 22/04/2016 (exercício 2015/2016).

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita análise e aprovação dessa Agência do pleito ora apresentado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50501.174218/2018-64

29/05/2018 13:47

1 455

Nova Lima, 29 de maio 2018.

OF.GCC.0158.2018

DOC 5.7

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre - ANTT

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

A/C.: **Ilmo. Sr. Fabio Luiz Lima de Freitas**

Assunto: **Revisão e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP): 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP – Concessionária Via 040 – Rodovia BR-040/DF/GO/MG**

Referência: **Ofício nº 214/2018/SUINF**

Ofício nº 372/2018/GEINV/SUINF

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, em razão do ofício nº 214/2018/SUINF, que trata da Proposta da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, vem se manifestar nos termos abaixo.

Em análise a proposta da SUINF, se verifica tão somente a apuração dos itens abaixo, referentes ao Fator C:

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 3ª RO e 5ª RE – Valores em R$

Resumo Eventos	
PRF	-1.281.327
Redução de Acidentes	-427.799
RDT	-460
Arredondamento	-905.701
ISSQN	-1.391.581
Eixos Suspensos	-435.395
Isentos	79.036

DNIT FL 456 PROTOCOLO

Em que pese a consideração dos itens acima, a Concessionária não teve acesso as notas técnicas e/ou pareceres que motivaram tais apurações, o que dificulta a análise e manifestação em relação a proposta de revisão tarifária encaminhada pela SUINF.

Contudo, através do ofício nº 372/2018/GEINV/SUINF, é possível identificar a análise de alguns dos itens acima.

Desta forma, a Concessionária se manifestará, primeiramente, em relação ao ofício nº 372/2018/GEINV/SUINF, que trata dos impactos apurados por meio do Fator C e, posteriormente, acerca dos impactos gerados pela análise realizada pela GEROR e que só foi recebida pela Concessionária no dia 22/05/2018, através de planilha enviada por meio eletrônico.

I – Ofício nº 372/2018/GEINV/SUINF – FATOR C

Por meio do ofício nº 372/2018/GEINV/SUINF, foi encaminhada a nota técnica nº 015/2018/GEINV/SUINF, contendo os itens que foram considerados em sede da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO) e 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE).

Em relação à 3ª RO, a GEINV considerou os seguintes itens em sua análise, quais sejam:

- Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – Ano 1 ao Ano 4 de concessão;
- Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programa de Redução de Acidentes – Ano 4 de concessão;
- Manutenção e Conserva dos 4 Retornos em nível;
- Atraso de Licença Ambiental; e
- Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal nas Praças de Pedágio.

Já em relação à 5ª RE, os itens analisados foram os seguintes:

- Controladores de Velocidade do DNIT; e

ANTT FL 457 4

- Controladores de Velocidade PER.

Vale esclarecer que, em que pese a Nota Técnica se basear apenas nos itens acima, os pleitos da Concessionária foram além do analisado pela GEINV, que apenas informou que itens que não seriam de sua alçada foram encaminhados para análise de outras Gerências, como: (i) o caso da Prestação de Contas do RDT –Ano 4; (ii) alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre gasolina e diesel-2017; (iii) Rota de Fuga – Cristalina; (iv) Aumento no Valor da Renovação do Seguro-Garantia do contrato; (v) Evasão de Pedágio; Aplicação do Fator D sobre TBP da Proposta; (vi) Eixo Suspenso – Diferença de percentual estimado e realizado no 4º Ano de Concessão; (vii) ISSQN – diferença de alíquota; (viii) Suspensão de Cobrança de Pedágio (Conselheiro Lafalete); (ix) Fator Q, todos em encaminhados a antiga GEROR.

Por fim, a Concessionária esclarece que necessitará de prazo para se manifestar em relação aos itens que não foram analisados pela ANTT e que gerem reflexo na presente revisão tarifária, sem se limitar aos itens descritos no parágrafo anterior.

- Desta forma, conforme relatório anexo, a Concessionária também manifestará acerca de cada um dos itens supramencionados.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,

Guilherme Campos

Gerente do Contrato de Concessão

4 PROC. 0000
FL 459

DOC. 1

MÍDIA DIGITAL CONTENDO A REPLICA DA PROPOSTA DA RESPOSTA 3ª RO E 5ª RE

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.042106/2016-74
22/07/2016 15:59

ANTT
VIA 040
459
PROTOCOLO

Nova Lima, 22 de julho de 2016
OF-GCC 0367-2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

A/C.: **Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho**

Assunto: **Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio**

Referência: **Nota técnica 021/2016/GEINV/SUINF**
Nota técnica 133/2016/GEROR/SUINF

CÓPIA

DOC 5.8

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem se manifestar a respeito dos posicionamentos da ANTT em relação a 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária do Contrato, emitidos nas Notas Técnicas nº 021/2016/GEINV/SUINF, de 11 de julho de 2016 e 133/2016/GEROR/SUINF de 13 de julho de 2016, que consolidaram os impactos tarifários, a saber:

1. VERBA APARELHAMENTO POLÍCIA RODOVIARIA FEDERAL

Em análise às prestações de contas da Verba de Aparelhamento da PRF, apresentada pela Concessionária para os biênios de concessão de 2014/2015 e 2015/2016, a ANTT reconheceu apenas o valor de R$869.147,91, referente ao Ano 1 e R$0,00 para o ano, de um total de R$1.980.000,00.

Com isso, R$1.110.852,09 foram computados no Fator C.

Ocorre que, mais uma vez, a Via 040 entende que o posicionamento apresentado por essa Agência merece ser revisto.

Primeiramente, porque em relação ao Ano 1, a Via 040 desembolsou o valor total de R$986.559,33, que é o valor que a Via 040 efetivamente desembolsou para fins de cumprimento de suas obrigações contratuais previstas no Convênio.

Pelo exposto, a Via 040 entende e requer que que seja facultado o direito de reapresentar estas comprovações, para que estas sejam devidamente reconhecidas na próxima revisão tarifária, com os devidos ajustes.

Já em relação ao Ano 2 (2015/2016) em que a Agência não reconheceu nenhuma comprovação de gastos ante a não apresentação da prestação de contas final, a Via 040 informa que o valor de R$ 965.288,56 foi efetivamente desembolsado pela Concessionária, de modo que, para a prestação de contas final, restaria, na data 20/07/2016, pendente apenas a assinatura dos Termos de Entrega e Doação de alguns bens.

Sobre a prestação de contas, a Via 040 sugere a abertura de discussão para o aperfeiçoamento de processo de prestação de contas, sobretudo em razão dos prazos para apresentação das informações, para fins de revisão tarifária. Para tanto, a Via 040 sugere a realização de uma reunião conjunta com essa Agência e com a presença da PRF, para proposição dos ajustes.

Por isso, a sugestão da Concessionária é que, quando do processo de revisão tarifária, sejam considerados os seguintes documentos:

- Ofícios de solicitação da PRF;
- Ofício de aprovação da GEINV, quando for o caso;
- Três cotações;
- Nota Fiscal; e
- Comprovante de pagamento.

Desta forma, os termos de entrega e de doação dos bens adquiridos seriam apresentados posteriormente, uma vez que estes dois documentos geralmente levam

um prazo maior para sua emissão e coleta de assinaturas. Ainda, entendemos que tal sugestão não traz qualquer prejuízo, uma vez que as aquisições são feitas dentro do exercício, com nota fiscal emitida antes de seu vencimento, conforme regra desta própria Agência.

Com isso, os valores apresentados referentes aos itens elencados acima, deverão ser aceitos, de modo que apenas a sua diferença será incluída no cálculo do Fator C, desde que a Concessionária apresente, no exercício seguinte, num prazo máximo de 120 dias, os termos de entrega e doação.

Aliás, conforme orientação dessa ANTT, os pagamentos podem inclusive ocorrer fora do exercício, desde que a nota fiscal seja emitida dentro do mesmo exercício.

Por fim, a Via 040 requer que lhe seja facultado o direito de reapresentar as prestações de contas dos anos de 2014/2015 e de 2015/2016, referente à Verba de Aparelhamento da PRF, para que seja considerado os valores efetivamente despendidos pela Concessionária, visando a manutenção do equilíbrio da equação contratual.

2. VERBA DE PROGRAMAS DE REDUÇÃO DE ACIDENTES

Em relação à Verba para Programa de Redução de Acidentes, esta Nota Técnica apresentou o mesmo raciocínio para utilizado para a Verba de Aparelhamento da PRF. Ou seja, glosou (i) alguns valores referentes ao exercício de 2014/2015 e (ii) a integralidade dos valores referentes ao exercício 2015/2016.

Cabe aqui reiterar o disposto no tópico acima, de que a Concessionária efetivamente desembolsou os valores aprovados por esta Agência, contudo, neste caso, diferentemente da PRF, esta Concessionária apresentou a prestação de contas que ocorreu no prazo de 60 (sessenta) dias após o vencimento do exercício do Ano 2.

VIA 040 FL 962 PROTOCOLO

Desta forma, o raciocínio desenvolvido por essa Agência merece ser revisto para a glosa do Ano 2 da Verba de Aparelhamento da PRF, por ausência de prestação de contas, pois, reitera-se, no caso da Verba do Programa de Redução de Acidentes, a prestação de contas foi devidamente protocolada junto a essa Agência, em 22/06/20116, por meio da correspondência OF.GCC.0320.2016, sob o protocolo nº 50500.220658/2016-49.

Assim, pelo exposto, a Via 040 requer, também, que lhe seja facultado o direito de reapresentação destes valores para que sejam devidamente considerados na próxima revisão tarifária, de modo a manter o equilíbrio da equação contratual.

3. CUSTOS COM DESAPROPRIAÇÕES

A Concessionária vem ratificar que, visando a revisão da nota técnica 021/2016/GEINV/SUINF todos os documentos comprobatórios, anteriormente glosados, foram encaminhados à ANTT, sendo estes, Notas Fiscais, Boletins de Medição, e discriminação da atividade desenvolvida conforme tabela abaixo:

Ano	Data Pagamento	Motivo do Documento	Número do Documento / Comprovante	Nome do Indenizado ou Empresa Prestadora do Serviço	Valor Atual	Boletim de Medição	Objeto	Discriminação do serviço
2014	08/08/14	Elaboração de Laudo de Avaliação	NF 2014/46	Maranhão Engenharia Ltda	315.632,99	BM 01	Prestação de Serviços de Elaboração de Projetos de Desapropriação das Praças de Pedágio	Minuta de decreto e cadastro individual de propriedades das praças de pedágio P1, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10 e P11
2014	29/08/14	Elaboração de Laudo de Avaliação	NF 2014/73	Maranhão Engenharia Ltda	38.331,31	BM 02	Prestação de Serviços de Elaboração de Projetos de Desapropriação das Praças de Pedágio	Minuta de decreto P4, P8 e P9. Cadastro individual de propriedade P8. Laudo de avaliação P1
2014	20/10/14	Elaboração de Laudo de Avaliação	NF 2014/77	Maranhão Engenharia Ltda	58.844,01	BM 03	Prestação de Serviços de Elaboração de Projetos de Desapropriação das Praças de Pedágio	Minuta de decreto P5. Laudo de avaliação P1, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10 e P11

Insta enfatizar que foram encaminhados de forma complementar, em mídia digital, pastas e subpastas contendo: as cópias das Notas Fiscais, boletins de medição, laudos elaborados pelo técnico e os ofícios com as publicações de DUP no Diário Oficial da União.

Desta forma, pela documentação complementar apresentada através do Relatório Técnico RT-GCC-0004-2016, onde foi demonstrado que as diretrizes dessa Agência foram devidamente atendidas, a concessionária vem apresentar sua não concordância ao valor verificado

pela agência de R$ 1.511.583,59, sendo o valor correto a ser considerado na revisão um total de R$ 2.041.892,30.

4. PRESTAÇÃO DE CONTAS DOS CUSTOS EM ESTUDOS AMBIENTAIS

A ANTT, através de sua Nota técnica 021/2016/GEINV/SUINF, esclarece que o saldo contratual referente à prestação de contas dos custos em estudos ambientais no valor de R$ 12.997.378,66, a preços iniciais, será mantido; não sendo necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, uma vez que a Concessionária ainda não apresentou a prestação de contas da verba em questão.

Sobre o assunto em epígrafe, a concessionária informa que conforme entendimentos estabelecidos em reunião realizada na sede da ANTT, em 25/05/16, juntamente com representantes da GEPRO, apresentou, através do Ofício GCC-0353-2016, sob protocolo 50500.245711/2016-14, a proposta de procedimento a ser adotado para prestação de contas dos estudos ambientais.

Informa ainda que serão considerados como Estudos Ambientais aqueles realizados pela empresa EPL para o processo de emissão da Licença de Instalação, bem como os estudos arqueológicos, indígenas, de comunidades quilombolas e espeleológicos, além dos decorrentes em caso de demora na obtenção da licença ambiental, tais como: inventários florestais para emissão de Autorização de Supressão de Vegetação – ASV e outros estudos ou custos relativos aos processos de licenciamento e gestão ambiental.

5. EXECUÇÃO DE SERVIÇOS PERTENCENTES AO PROGRAMA DO CREMA

Conforme relatado, em 18/04/2013, o DNIT firmou contrato com a empresa Construtora Ápia Ltda para execução de dos serviços de revitalização de (recuperação, restauração e manutenção) – CREMA – Lote 1: Rodovia BR-040/MG, BR-356 – Conselheiro Lafaiete (Km 543,6 a 637,71), para execução de serviço de restauração que deveria ser executado nos primeiros 12 (doze) meses, com previsão de conclusão até abril de 2014.

Em face da não execução total dos serviços pela construtora Ápia, contratada pelo DNIT, houve a necessidade da intervenção não prevista pela Via 040 nos trechos compreendidos entre os km's 586+600 ao 616+000 e do 624+780 ao 632+710.

Percebe-se que na ocasião do cadastro inicial, em novembro de 2013, o pavimento já se encontrava em condição inadequada, mas não poderia ser objeto de precificação pela Via040 exatamente em razão da programada intervenção do DNIT no trecho em comento, que em abril de 2014, deveria entregar o trecho devidamente restaurado em sua totalidade.

Todavia, ao longo do segundo semestre de 2014, foi notada uma rápida evolução da degradação do pavimento que indicavam o fim da vida útil do pavimento de forma prematura e, consequentemente, em desacordo com as premissas de projeto e de qualidade (vida útil de pelo menos 2 anos) que deveriam ser garantidas pelo DNIT.

Desta maneira, para que a segurança e fluidez fosse garantida aos usuários, a Concessionária se viu obrigada a promover os serviços de recuperação (trechos em que não houve intervenção do DNIT) e manutenção (nos trechos em que houve intervenção do DNIT) de pavimento, através da contratação de 4 (quatro) construtoras para adequação dos mencionados segmentos.

Resta evidente que o intuito do Programa CREMA não foi alcançado, já que o que se verificou na Rodovia BR-040 foi (i) a ausência de conclusão de alguns trechos e (ii) degradação prematura do pavimento que foi restaurado pelo DNIT, frustrando o planejamento de investimento da Concessionária quando da elaboração da proposta vencedora, gerando um dispêndio financeiro não previsto e/ou programado pela Concessionária quebrando o equilíbrio econômico financeiro do contrato, já que não foram mantidas as condições pré-licitatórias.

O Contrato de Concessão não imputa obrigação à Concessionária no que tange à notificação em 30 dias após o recebimento do trecho, nos termos do que dispõe a subcláusula 10.5.3 conforme entendimento da Agência referente ao qual deve ser reconsiderado após as considerações aqui apresentadas.

A Agência afirma que a Concessionária teria recebido o trecho em questão juntamente com os demais bens da concessão, ou seja, quando da assunção dos bens que integram o sistema rodoviário e, a partir dali, teria 30 (trinta) dias para promover o questionamento quanto aos defeitos porventura existentes, e não o fazendo naquele momento perderia o direito ao reequilíbrio do contrato.

Ocorre que a redação que a cláusula 10.5.1 possuía no Anexo V do Edital 006/2013 era diversa e não atribuía a obrigação, já que não haviam obras descritas no Apêndice D:

ANTT
FL 965
PROTOCOLO GERAL

VIA 040

10.5 Obras executadas pelo DNIT

10.5.1 A execução das obras listadas no Apêndice D do PER são de responsabilidade do DNIT, sendo transferidas à Concessionária, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.

10.5.3 Quando da transferência total ou parcial das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, à Concessionária, esta terá 30 (trinta) dias para encaminhar à ANTT documento de recebimento provisório, onde deverão ser apontadas:

Desta maneira, em razão do Princípio da Vinculação ao Instrumento Convocatório, não há que se falar em exigência de notificação de recebimento de obras no prazo de 30 dias, considerando que não havia nenhuma obra elencada no mencionado Apêndice.

Por outro lado, de exame da subcláusula 10.5.6, verifica-se que o Contrato estabelece que, durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens transferidos a Concessionária, ainda que não constatados por ocasião dos eventos previstos nas subcláusulas 10.5.2 e 10.5.3, deverão ser comunicados a ANTT.

Sendo assim, não resiste o argumento da Agência no sentido de que a Concessionária teria a obrigação de ter feito a comunicação em 30 dias após o recebimento dos bens da concessão, já que não foram listadas quaisquer obras no Apêndice D do Contrato de Concessão e para os casos de vício oculto, como de fato é o presente, tanto o contrato quanto a legislação aplicável ao tema disciplinam que o termo inicial a ser considerado para o questionamento é a partir da ciência dos vícios.

Note-se que a alocação de riscos estabelecida no Contrato de Concessão assinado com o Poder Concedente é clara quanto à responsabilização deste pelos vícios ocultos e em relação às obras do DNIT:

21 Alocação de Riscos

21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

VIA 040
ANTT
FL 466
PROTOCOLO

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao DNIT pelo Contrato ou pelo Edital, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a Concessionária e o DNIT; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do DNIT, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

(...)

21.2.12 vícios ocultos do Sistema Rodoviário e dos Bens da Concessão, vinculados à manutenção e operação, transferidos à Concessionária na Data de Assunção;

A Concessionária, consoante o princípio da boa-fé, interviu de forma emergencial visando assegurar as condições de segurança e fluidez aos usuários da rodovia, cumprindo as disposições do Contrato, razão pela qual discorda do posicionamento exposto pela Agência, devendo ser reequilibrado o Contrato no valor de R$ 35.544.004,30 (trinta e cinco milhões quinhentos e quarenta e quatro mil e quatro reais e trinta centavos), por ser medida de direito.

6. BLACKOUT COPA DO MUNDO E ELEIÇÕES

No que tange ao pleito em epígrafe, a Agência, na Nota Técnica 021/2016/GEINV, manteve seu posicionamento de que, tanto a eleição, quanto a Copa do Mundo, seriam situações que se enquadrariam como manifestações sociais e/ou públicas, atraindo a aplicação da subcláusula 21.1.12.

Ocorre que, conforme demonstrado anteriormente, manifestação consiste *"no ato de manifestar-se, manifestação do pensamento; movimento popular, ajuntamento de pessoas destinado a exprimir publicamente um sentimento, uma opinião política; homenagem coletiva a uma pessoa eminente"* (definição dicionário Aurélio), ou seja, trata-se de um ajuntamento de pessoas visando exteriorizar uma vontade, opinião ou sentimento.

Da simples verificação da definição acima, resta evidente que nem as Eleições e muito menos a Copa do Mundo podem ser consideradas manifestações sociais e/ou públicas. Ora vejamos.

Eleição é o processo de escolha de determinados indivíduos para exercerem o poder soberano, concedido pelo povo através do voto, devendo estes, assim, exercerem o papel de

representantes da nação, ou seja, é um processo organizado pelo Estado para que possam ser escolhidos os representantes mandatários.

Já a Copa do Mundo trata-se de evento esportivo, que acontece a cada quatro anos, possuindo como sede um país escolhido, como foi o caso do Brasil em 2014.

Analisando os conceitos acima, tanto de "Eleição" como de "Copa do Mundo" não podem de maneira alguma serem considerados como manifestações sociais e/ou públicas. Ambas se referem a eventos oficiais programados e organizados diretamente pelo ente Público, atraindo a aplicação da subcláusula 21.2.21:

> *"21.2.21 – fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico financeiro no Contrato."*

Não merecem acolhida também as tênues alegações de que não houve ordem de parada das obras em questão, haja vista o recebimento dos Ofícios 041/2014/SUINF e 063/2014/SUINF, que expressamente solicitavam a não realização de obras de infraestrutura que pudessem impactar nas redes de fibra ótica e de energia. Há que se ressaltar que, no que tange às redes de fibra ótica, as concessionárias responsáveis sequer possuem o competente *as built* necessário para localização das mesmas, razão pela qual a realização de qualquer intervenção representaria risco de rompimento, como se verificou das fotografias acostadas aos autos.

No mesmo sentido, a Via040 expressamente não concorda com as alegações de que poderia trabalhar em "outras frentes de trabalho", já que o cronograma programado não era esse, e readequar o mesmo em razão de expressa solicitação da SUINF, implica em modificar o cronograma por solicitação da Agência, alterando o custo inicial projetado e consequentemente o equilíbrio econômico financeiro do contrato.

Há que se destacar que a Concessionária informou através da correspondência Carta PC 066/2014, que atenderia as solicitações de paralisação durante o período de Copa do Mundo, enviou o novo cronograma de execução, considerando tais impactos, entretanto, não obteve nenhuma resposta.

Com relação às Eleições, encaminhou a Carta PC 0162/2014, ratificando o compromisso de paralisação de obras em execução que causassem interferência nas redes de fibra óptica, e reiterou que a suspensão das atividades de terraplanagem, previstas para outubro de 2014, ficariam comprometidas. Ressaltou ainda que a desmobilização das equipes coincidiria com o momento de início de operação viária e que apresentaria em momento oportuno os eventuais desvios ocorridos e impactos que tais eventos iriam causar à concessionária. Nesse caso, também não obteve resposta.

Assim, em atenção à Nota técnica 021/2016/GEINV/SUINF apresentada pela ANTT, a Via 040 vem registrar sua não concordância sobre o pleito em tela, uma vez que essa douta agência estava ciente que a concessionária paralisaria suas frentes de trabalho em atendimento à União, impactando assim a entrega das praças de pedágio e trechos de duplicação.

Considerando o exposto, a Concessionária não concorda com o posicionamento apresentado pela Agência, considerando (i) a expressa determinação de interrupção das obras, (ii) os custos extras gerados em razão de tal determinação (iii) e (iv) o patente desequilíbrio econômico financeiro do contrato e, finalmente, (v) a recente convocação desta Superintendência para que esta Concessionária paralisasse suas atividades de obras com vistas a proteção de sistemas de fibra ótica para a garantia da integridade das mesmas durante os eventos das Olimpíadas e Paraolimpíadas, por motivação expressa da ANATEL.

7. ATRASO NA EMISSÃO ASV PRAÇA P-09

A Concessionaria reitera que, em referência ao atraso na liberação da ASV da Praça de Pedágio nº 09, foi demonstrado pela Via 040 a data do primeiro protocolo realizado no IBAMA em 29/04/2014 até a data do recebimento da autorização de supressão vegetal, para estes, soma-se o total de 161 dias, deve-se desconsiderar o prazo de 90 dias previsto no site do Ibama para conclusão do processo, obtém-se um atraso de 71 dias imputáveis ao órgão ambiental.

É fato que houveram mais dois protocolos de revisão das áreas para liberação de ASV, com redução das mesmas, um realizado no dia 19/05/2014 e outro no dia 14/07/2014. Porém, sem alteração significativa que inviabilizasse a primeira análise da documentação protocolada em 29/04/2014, contendo todas as informações necessárias para que o IBAMA solicitasse a anuência da referida área da Praça de Pedágio nº 09.

Esta praça está localizada dentro da zona de amortecimento do Monumento Natural (MONA) Serra da Moeda, distante cerca de 350 m do limite da unidade.

Cabe mencionar, que a resolução CONAMA nº 428/2010 determina que:

"Empreendimentos não sujeitos a EIA/RIMA, o órgão ambiental licenciador deverá dar ciência ao órgão responsável pela administração da UC, quando o empreendimento:

I – puder causar impacto direto em UC;

II – estiver localizado na sua ZA."

Além disso, citamos a portaria 289 do Ministério de Meio Ambiente que fala:

Art. 19. Ficam autorizadas, para as rodovias federais pavimentadas, duplicadas ou não, regularizadas ou aquelas em processo de regularização, a partir da assinatura do Termo de Compromisso e dentro de seu período de vigência, as seguintes intervenções:

...

II - as atividades de melhoramento, desde que tenham extensão de até 5 km e não se enquadrem na exigência de que trata o art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981;

...

§4º Os casos que impliquem em supressão de vegetação de rendimento lenhoso e de áreas de preservação permanente- APP dependerão de Autorização de Supressão de Vegetação específica, a ser emitida pelo IBAMA.

Diante no exposto, a Via 040 não concorda com o posicionamento da GEINV, tendo em vista que não foram consideradas as informações complementares enviadas no Relatório Técnico Complementar nº RT- GCC - 0003 -2016. Solicitamos que seja realizada nova consulta a COAMB/GEPRO que deverá se pronunciar com base nos esclarecimentos adicionais prestados pela Concessionária em sua defesa.

8. ATRASO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Apesar da ANTT reconhecer que a Concessionária foi prejudicada em relação ao atraso do licenciamento ambiental, e que faz jus ao direito a recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro do Contrato de Concessão, o valor aprovado não condiz com o prejuízo arcado pela Concessionária.

Isso fica evidente quando comparamos o valor pleiteado e demonstrado pela Concessionária de R$ 99.000.885,45 (noventa e nove milhões, oitocentos e oitenta e cinco reais e quarenta e cinco centavos) e o valor aprovado pela Agencia de R$ 7.141.727,64 (sete milhões, cento e quarenta e um mil, setecentos e vinte e sete reais e sessenta e quatro centavos), ambos os valores a preços iniciais.

Quando analisamos o valor reconhecido para mobilização e desmobilização de mão de obra e equipamentos no montante de R$ 1.389.509,61, esta distorção fica ainda mais clara, considerando que em seu pico, a Concessionária esteve mobilizada com mais de 3.000 homens e 850 equipamentos.

Além disso não podemos considerar que os impactos do atraso no licenciamento ocorreram exclusivamente sobre os investimentos referentes a duplicação. Quando a Concessionária elaborou sua proposta, o fez como empreendimento, e somente conseguiu ofertar o deságio no patamar oferecido, ponderando os ganhos de produtividade e aproveitamento das frentes de serviço, em um planejamento construtivo extremante otimizado e sincronizado.

Estas premissas consideraram a continuidade dos recursos do Ano 01 (incluindo os serviços referentes aos Trabalhos Iniciais e Recuperação), que posteriormente seriam alocados para a execução dos serviços de ampliação de capacidade (que dependem da emissão da Licença Ambiental), haja visto que em sua totalidade, se tratam de obras rodoviárias.

Tanto o Edital, quanto posteriormente o Contrato de Concessão, definem claramente que o risco pelo atraso no processo de licenciamento ambiental é de exclusividade do poder concedente, fato este inclusive, já reconhecido por esta estimada agencia em sua Nota Técnica. É notório que o atraso no licenciamento ambiental impactou o planejamento da Concessionária, modificou os planos de ataque e alterou as condições iniciais da Proposta, acarretando em desequilíbrio econômico e financeiro do Contrato, que devem ser analisados em todo o seu contexto. Não foram celebrados vários contratos para a execução de obras independentes, mas sim um único Contrato, que prevê a execução de um conjunto de obras, bem como os ganhos e interferências de umas nas outras. Portanto, não é possível avaliar uma obra isoladamente e/ou por ano.

ANTT FL 471 PROCESSO

Outro ponto em questão é que diferentemente da posição da ANTT, a Via040 considera que a mobilização de pessoal e equipamento antes da emissão da Licença, ou seja, antes do início das obras, não é um risco da concessionária, mas sim uma obrigação, já que esta tem que estar apta a iniciar as obras assim que a licença for emitida, de forma que seja possível cumprir o cronograma contratual em prazo tão exíguo. E não resta dúvidas que executar pico de 149 km de duplicação por ano é desafiador.

Face ao exposto, solicitamos que seja revista a metodologia proposta e os valores reconhecidos pela ANTT, de forma que as partes cheguem a um consenso técnico e que sejam atendidas as expectativas de ambas as partes.

9. ADICIONAL MANUTENÇÃO PAVIMENTO – LEI DOS CAMINHONEIROS

Ainda que os valores incluídos na presente Revisão para compensar o aumento da tolerância de peso por eixo sejam estimados e tenham sido aprovados em caráter preliminar, a ser validado e ajustado oportunamente, a Via040, neste momento, apresenta sua discordância acerca das seguintes considerações, haja vista que impactam significativamente no equilíbrio econômico e financeiro do Contrato.

ii) Impacto sobre os serviços de Conservação de Pavimento

Embora a ANTT reconheça que o incremento de peso por eixo impacta nos serviços de recuperação, manutenção, conservação e melhorias de pavimento, somente foi considerado na presente revisão o impacto sobre os serviços de manutenção de pavimento.

> *"190. Pelo Contrato, depreende-se que a Concessionária, no mérito, faz jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido a criação da "Lei dos Caminhoneiros".*
>
> *"191. Destaca-se ainda que o incremento de peso por eixo impacta nos serviços recuperação, manutenção, conservação de pavimento e melhorias, uma vez que em função do maior desgaste, há a necessidade de elaboração de projetos com dimensionamento de pavimento de maior robustez."*

Concordamos que na presente revisão não haveria prazo suficiente para estabelecer metodologia para estimar o impacto da necessidade de se executar projetos de ampliação de capacidade (melhorias) com dimensionamento de maior robustez. O mesmo ocorre para os serviços de sinalização horizontal e reforço e manutenção de OAEs.

Porém, para os serviços de Conservação de Pavimento, poderia ter sido aplicada a mesma metodologia dos serviços de manutenção, já que ambos os serviços têm seus preços apresentados pelo DNIT, através da publicação do Custo Médio Gerencial – CMG, e o percentual de acréscimo de desgaste no pavimento já havia sido estimado, tanto no estudo do DNIT, quanto na "Lei da Quarta Potência".

A ANTT ainda evidência que a Concessionária já vem incorrendo, desde o início da vigência da referida Lei, em um custo adicional na conservação e manutenção dos pavimentos, motivo pelo qual propõe-se a inclusão destes custos.

> *"203. Ressalta-se que a Concessionária já vem incorrendo, desde o início da vigência da referida Lei, em um custo adicional na conservação e manutenção dos pavimentos, motivo pelo qual propõe-se a inclusão desses custos"*

ii) Percentual de Acréscimo de Pavimento

Em sua análise inicial, ANTT conclui que seja utilizado o estudo da "Lei da Quarta Potencia" como estimativa para o reconhecimento preliminar dos impactos oriundos da Lei dos Caminhoneiros. Desta forma, informa que deverá ser considerado o percentual ajustado de 9,50% de acréscimo nos serviços de pavimento.

Na réplica da Concessionária, a Via040 demonstra o equivoco de não se considerar nos cálculos a parcela referente aos ônibus, evidenciando que o aumento na tolerância de peso também afeta essa classe, o que posteriormente, é reconhecido pela ANTT, acarretando na correção do percentual de 9,50% para 11,11%.

Porém, ao final, a ANTT propõe que seja utilizado o menor percentual apresentado no estudo do DNIT, que prevê o percentual de acréscimo de desgaste do pavimento entre 10,5% (ANFAVEA) e 16,3% (MERCOSUL).

A mudança de referência de estudo é justificada pela ANTT como forma de compensar a parcela de veículos que trafegam acima do limite permitido, parcela esta que estava sendo considerada no estudo da "Lei da Quarta Potência".

Ocorre que conforme já informado no Relatório Técnico Complementar nº RT-GCC-0003-2016, esta parcela de veículos não deve ser descontada, uma vez que o sobrepeso que

está sendo praticado hoje na rodovia ocorre em função da não operação das balanças, que ainda não foram implantadas por motivos alheios a vontade da Concessionária.

Além disso, há de se considerar que apesar do aumento do limite de tolerância, ainda existirão veículos trafegando com excesso de peso.

Portanto entendemos que o mais coerente para uma estimativa preliminar e conservadora, seria a adoção do percentual de acréscimo de desgaste de pavimento de 11;11%.

iii) Custo Médio Gerencial – Solução/Limite Adotado

Nos cálculos finais apresentados pela ANTT, pode-se perceber que foi adotado o valor do Custo Médio Gerencial da solução/limite médio.

Na publicação do DNIT, fica evidente que o limite inferior se refere à solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD – Acostamento e o limite superior se refere a solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento.

Considerando que a solução que vem sendo praticada pela Concessionária se refere ao limite superior, a Via040 considera um equívoco a adoção dos valores referentes a solução/limite médio, uma vez que estas soluções não são capazes de atender os critérios de qualidade exigidos no PER e, consequentemente, não serão aceitas pela a ANTT.

Face ao exposto, solicitamos que seja revista a metodologia proposta e os valores reconhecidos pela ANTT, de forma que as partes cheguem a um consenso técnico e que sejam atendidas as expectativas da Via040 e da ANTT.

10. ALTERAÇÃO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E ÓLEO DIESEL

O IPCA do IBGE é o índice que corrige a tarifa e algumas obrigações que a Concessionária Via 040 tem na execução do seu contrato. Ele pretende captar as variações de preços de consumo de famílias brasileiras com rendimento de 1 a 40 salários mínimos. A coleta dos preços é

feita em estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, concessionárias de serviços públicos e domicílios das principais regiões metropolitanas do Brasil. Ele abrange 90% das famílias brasileiras e é o índice oficial de inflação do governo para fins de políticas monetárias e metas de inflação.

Dadas estas informações, a Via 040 apresenta posicionamento diverso da posição da ANTT no sentido de que o aumento da CIDE sobre combustíveis seria corrigido na tarifa de pedágio pela aplicação da correção monetária pelo IPCA. Esta variação impacta na inflação do item de "Transportes", que entra na composição do IPCA com peso de 20,54%, aderente à participação que tal item tem na cesta de consumo das famílias.

No entanto, o peso que o consumo de Diesel tem na matriz de custos da Concessionária, principalmente no início do projeto, distingue-se consideravelmente do perfil de consumo de uma família brasileira.

Ademais não resta qualquer dúvida que a CIDE é espécie de tributo com previsão constitucional (arts. 149 e 177 da CF/88) e instituído através da edição da Lei 10.336 de 2001. Em se tratando de um tributo que teve sua alíquota alterada em decorrência do Decreto nº 8.395/15, publicado no DOU de 29 de janeiro de 2015, não resta dúvida de que a alocação de riscos estabelecida no Edital 006/2013 elencou tal risco como sendo do Poder Concedente, ora vejamos:

> *21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*
>
> *(...)*
>
> *21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;*

Ademais, não bastasse a previsão contratual, a Lei de Concessões – 8.987/95, também cuidou de prever que as alterações tributárias que modifiquem o equilíbrio econômico do contrato deverão implicar em revisão da tarifa (art. 9º, §3º):

> *§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso.*

Feitas tais considerações e considerando o desequilíbrio econômico ocasionado pela alteração da alíquota em questão, faz se necessária a urgente apreciação do pleito da Concessionária para que seja deferido e restabelecido o equilíbrio financeiro da Concessão.

11. AUMENTO EXTRAORDINÁRIO CAP

Considerando-se a relevância do insumo asfáltico de petróleo - CAP para as obras dos anos 1 ao ano 4 previstos no PER, somada ao atual desequilíbrio econômico financeiro que tal insumo ocasionou e ainda ocasionará a essa Concessionária ao longo da duplicação, vem expor sua preocupação quanto ao assunto permanecer em análise na procuradoria.

Assim, a Concessionária entende que o tema merece reconhecimento do fato mediante adoção do fator C na próxima revisão extraordinária para possibilitar o devido reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

12. RECEITA EXTRAORDINÁRIA

De acordo com a Resolução 2552/2008:

> *Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.*
>
> *§1º Os custos diretos do concessionário são decorrentes exclusivamente da execução do CRE.*
>
> *§2º O montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta mencionado no caput, corresponde à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do CRE, sendo vedada a cobrança de quaisquer outros valores pelo concessionário.*
>
> *§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.*

Tendo em vista a receita bruta no valor de R$ 16.000,00, os tributos PIS/COFINS e ISS incidentes respectivamente nos valores de R$ 1.480,00 e R$ 320,00 e a dedução equivalente ao montante de 15% da receita bruta, o valor a ser revertido para a modicidade tarifária é de R$ 11.800,00 e não de R$ 13.600,00 conforme demonstrado no quadro abaixo:

Em R$		
Receita Extraordinária		
Valor Bruto		16.000,00
ISS	-	320,00
PIS/COFINS	-	1.480,00
Valor Líquido		14.200,00
15% sobre Receita Bruta	-	2.400,00
Conta C		11.800,00

Feitas tais considerações e considerando o desequilíbrio econômico ocasionado pela não consideração dos impostos em questão, faz se necessária a revisão do pleito da Concessionária para que seja deferido e restabelecido o equilíbrio financeiro da Concessão.

13. ISENÇÕES – CRISTALINA E CONSELHEIRO LAFAIETE

A concessionária não concorda com o corte do período compreendido entre os dias 12 e 23 de março de 2016 em relação às isenções de Cristalina/GO na praça de pedágio PP01.

A Via 040 considera o total da receita perdida do dia 09/09/15 a 23/03/16, tendo em vista que a Concessionária só tomou conhecimento de forma oficial em 23/03/2016, agindo de forma imediata para proceder com o cancelamento da isenção. O cancelamento da liminar foi conseguido através de procedimento que incluiu unicamente a Agência (Suspensão de Liminar nº 0007542-45.2016.4.01.0000), ajuizada perante o Tribunal Regional Federal da 1º Região, e do qual a Via 040 só teve ciência em 23/03/2016, data esta que deve ser a considerada.

O valor da receita perdida devido à isenção de cobrança para veículos com placa de Cristalina foi de R$ 1.479.994,21, valor a ser considerado como montante (R$ correntes) da conta C, valor superior aos R$ 1.007.805,97 considerados na conta C nesta revisão. Em relação às isenções de Conselheiro Lafaiete/MG (moradores do Condomínio Conflor) na praça PP10, no período de 29/10/15 a 21/04/16, o valor da receita perdida foi de R$ 30.798,62, valor superior aos R$ 17.862,08 considerados na conta C nesta revisão.

Dessa forma, o valor total a ser considerado como montante positivo (R$ correntes) da conta C referentes às isenções de Cristalina/GO e Conselheiro Lafaiete/MG no ano 2 foi

de R$ 1.510.792,83. Nesta revisão foi considerado o valor de R$ 1.025.668,04, resultando em uma diferença de R$ 485.124,79 em relação ao montante pleiteado pela Via 040.

Diante do exposto, a concessionária solicita que lhe seja facultada a possibilidade de reapresentação de tais dados de forma refinada, conforme relatado no Ofício 115/2016/GEROR/SUINF e de forma aderente à Nota Técnica 0148/GEROR/2014, e que seja reconsiderada para contabilização dos valores referentes às isenções do município de Cristalina/GO, até a data em que realmente a Concessionária foi formalmente notificada da decisão de suspensão dos benefícios de isenções.

14. MUDANÇA DA LEGISLAÇÃO TRIBUTÁRIA RELATIVA AO IOF

Conforme ofício 133/2016/GEROR/SUINF, essa Agência manteve seu posicionamento sobre a alteração da alíquota de IOF sobre a operação de financiamento junto ao BNDES para execução do programa de concessão da BR 040, alegando que a mesma se trataria de aumento do custo de capital.

Ocorre, que a metodologia amplamente utilizada para cálculo de custo de capital da empresa, seja no ambiente corporativo ou no ambiente acadêmico, é o Custo Médio Ponderado de Capital, com sigla em inglês conhecida como WACC (Weighted Average Cost of Capital). Tal metodologia também é adotada pela ANTT, conforme nota técnica nº 13/SUEXE/2015, que trata da atualização da metodologia para cálculo da taxa de retorno do fluxo de caixa marginal. Nesta nota, é dito que, de acordo com a Resolução Nº 3.651/2011, a taxa de retorno que se deve aplicar aos fluxos de dispêndios e de receitas marginais para efeito de equilíbrio deve ter como base o modelo financeiro WACC por meio da fórmula:

$$WACC = \frac{E}{(E+D)} R_E + \frac{D}{(E+D)} R_D (1 - T)$$

Onde:

E: capital próprio;

D: capital de terceiros;

RE: custo de capital próprio;

RD: custo de capital de terceiros;

T: impostos sobre a renda.

VIA 040
ANTT
FL 478
PROTOCOLO

Ainda, nesta nota técnica, é dito que o custo de capital próprio do WACC (RE) será calculado com base no modelo de Precificação de Ativos de Capital, com sigla conhecida em inglês como CAPM (Capital Asset Pricing Model), conforme a equação abaixo:

$$RE = Rf + \beta\,(Rm - Rf)$$

Onde:

Rf: taxa livre de risco;

Rm: taxa de risco de mercado;

β: beta ou coeficiente de risco sistemático.

A relação "Rm - Rf" representa o prêmio de risco de mercado que o investidor exige receber para correr o risco de investir na carteira de mercado ao invés de investir em ativos livre de risco. Com relação ao β, a nota diz que o modelo leva em consideração a sensibilidade do ativo ao risco não-diversificável, estimado por este coeficiente, bem como o retorno esperado do mercado e o retorno esperado de um ativo teoricamente livre de riscos.

Desta forma, o investidor da concessão da BR-040/DF/GO/MG, ao participar do processo licitatório, levou em consideração na sua proposta o seu custo de capital próprio, incorporando no mesmo todos os riscos de mercado atribuídos ao investimento e definidos na matriz de risco, conforme edital de licitação e, posteriormente, no contrato de concessão.

Já o custo de capital de terceiros considerou a alavancagem possível dentro da estruturação financeira adequada ao plano de negócios do investimento, que embasou a proposta no leilão, como também as condições divulgadas pelos bancos BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal em carta de apoio ao Programa de Investimentos em Logísticas do Governo Federal e as condições de mercado sondadas pelo investidor.

As condições divulgadas pelos bancos públicos citados acima referenciavam uma taxa de juros composta por uma parte fixa, 2%, e uma parte variável, TJLP. Esta última, sendo influenciada pela conjuntura macroeconômica, faz parte das variáveis que seguem o comportamento do mercado e, portanto, o investidor percebendo o risco que estava incorrendo, quando da etapa licitatória, pôde assumir um comportamento mitigatório destes riscos, incorporando as projeções e suas oscilações no custo de capital de terceiros. O mesmo ocorre com as fianças, as taxas bancárias,

seguros e garantias e os custos de emissão de debêntures. Todos estes custos seguem um comportamento de mercado, com oscilações ao longo do tempo.

Desta forma, o custo de capital, calculado pelo WACC, deve considerar a estruturação financeira adequada, os riscos do empreendimento, os riscos do mercado financeiro e o prêmio a ser pago ao investidor para realizar o investimento. Ressalta-se, que no Contrato de Concessão da BR 040, a alocação dos riscos é clara entre a Concessionária e o Poder Concedente, permitindo que os riscos de eventos não imputáveis ao investidor seja reequilibrado economicamente. Esta constatação e as condições financeiras divulgadas pelos bancos públicos foram fundamentais para redução do custo de capital do projeto e, consequentemente, para um deságio de mais de 60% no lance vencedor da licitação.

Neste sentido, o contrato de concessão é o instrumento que contém discriminadas as regras e obrigações tanto da Concessionária como do Poder Concedente exatamente visando garantir o princípio constitucional da segurança jurídica e em consonância com o Edital de Concessão.

A interpretação do contrato de concessão, bem como da legislação aplicável não pode ser outra senão a de que se trata de alteração de legislação tributária, já que a própria Agência expressamente reconheceu tal fato no parágrafo 31 do ofício 93/2016/GEROR/SUINF:

> *"(...): De fato, trata-se de alteração tributária incidente sobre operações financeiras(...)"*

O presente caso, em verdade, atrai a aplicação clara e direta da Subcláusula 21.2.5, que expressamente elenca como risco do Poder Concedente as alterações de legislação tributária:

> *21.2.5 – alterações da legislação e regulamentação, inclusive acerca da criação, alteração ou extinção de tributos e ou encargos, que alterem composição econômico financeira da Concessão*

Ademais, não bastasse a previsão contratual, a Lei de Concessões – 8.987/95, também cuidou de prever que as alterações tributárias que modifiquem o equilíbrio econômico do contrato deverão implicar em revisão da tarifa (art. 9º, §3º):

VIA 040 ANTF FL 480 PROTOCOLO

§ 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso."

Cumpre ressaltar que a subcláusula 21.1 (riscos da Concessionária) do contrato é clara ao prever que, caso uma situação já encontre previsão dentre as hipóteses apresentadas na subcláusula 21.2 (riscos do Poder Concedente), deverão ser aplicadas estas últimas:

"21.1. Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão (...)"

Assim, não pairam dúvidas de que, em havendo dúvida entre a aplicabilidade dentre os riscos elencados entre o Poder Concedente e Concessionária, deve-se seguir o preconizado pelo referido contrato, ou seja, aplicação dos itens da subcláusula 21.2.

Face ao exposto acima, a Concessionária não concorda com o posicionamento trazido na nota técnica 133/2016/GEROR/SUINF, bem como requer o encaminhamento deste pedido à Procuradoria Jurídica da ANTT, a fim de ensejar a sua regular análise e interpretação jurídica, haja vista que a Concessionária já vem suportando os ônus decorrentes da alteração do tributo em comento.

15. CONCLUSÃO

Considerando todo o exposto, a Via040 fixa seu posicionamento quanto aos temas acima, em que pese o posicionamento diverso da Agência, e pretende que, consoante o princípio da boa-fé contratual, que as questões abordadas sejam tratadas de forma a restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinto consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gerencia de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – fone: (61) 3410.1710

ANTT
PROTOCOLO GERAL
FL 981

Ofício nº 070 /2017/GEROR/SUINF

Brasília, 04 de Maio de 2017.

Ao Senhor
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio - TBP

Referência: Carta OF-GCC 130.2017

Prezado Senhor,

1. Em atenção ao arrazoado apresentado pela Concessionária BR – 040 S.A. - VIA040 através da Carta OF-GCC 130.2017, de 13 de março de 2017, no que se refere a proposta de revisão da Tarifa Básica de Pedágio, seguem informações no tocante aos pleitos que não foram considerados na 2ª Revisão Ordinária (2ª RO), 4ª Revisão Extraordinária (4ª RE) e Reajuste da TBP.

2. Em relação ao pleito de reequilíbrio em razão da incidência da contribuição do CIDE sobre combustíveis, reiteramos o nosso posicionamento, conforme já disposto nos autos da 1ª Revisão ordinária, conforme transcrito abaixo:

> *"Cabe afirmar que a incidência da Cide na gasolina e óleo diesel tem efeito expressivo e direto no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, que é o índice utilizado como base para atualização monetária da Tarifa de Pedágio.*
>
> *O IPCA é composto por grupos de produtos e serviços, o grupo Transportes (que monitora, além de outros itens, a variação de preços de combustíveis), tem a segunda maior participação na composição do IPCA, com peso de 20,54%. O grupo Alimentação e bebidas apresenta a maior participação com 23,12%.*

GEROR/SUINF

DOC 5.8

ANTT
FL 482
PROTOCOLO GERAL

Dessa forma, a variação de preços da gasolina e do óleo diesel já está contida no IPCA, utilizado como base para atualização monetária da Tarifa de Pedágio. Também deve-se considerar que o contrato de concessão é de longo prazo, e que variações de preços de combustíveis, durante os 30 anos de concessão é plenamente previsível.

Assim, não caberá o reequilíbrio tarifário em função do aumento dos preços de combustíveis devido à majoração da CIDE."

3. O pleito foi também encaminhado à PF-ANTT para análise jurídica, tendo aquela Procuradoria se manifestado pela não cabimento da recomposição do reequilíbrio, considerando que o mesmo foi alcançado pela preclusão lógica.

4. No que tange o pleito relativo à alteração do preço do CAP, encaminhamos em anexo Parecer Nº 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU concluindo desfavoravelmente ao pleito em questão.

5. No que se refere ao pleito de desequilíbrio em razão da rolagem do empréstimo Ponte, entendemos que o contrato de concessão dispõe na cláusula 26 claramente sobre o risco de 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.
(...)
26.3 - A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato."

6. Quanto ao reequilíbrio por perda de receita pela evasão de pedágio nas praças, primeiro, é preciso enfatizar que o Contrato assevera, em sua cláusula 21.1.2, ser de integral e exclusiva responsabilidade da concessionária o risco da "recusa de usuários em pagar a Tarifa de Pedágio". Segundo, se se estabelecesse o reequilíbrio conforme pleiteado, os usuários pagantes seriam onerados por aqueles que evadem. O simples repasse à tarifa, majorando-a, deslocaria o ônus para outros usuários, configurando claro e progressivo incentivo ao acúmulo de evasões nas praças de pedágio. É necessário, ao contrário, a concepção de mecanismo mitigador destas evasões.

7. Para contratos futuros de concessões rodoviárias, está sob análise a implantação de sistemas de fiscalização remota pela qual se coibiria prontamente o usuário praticante de evasão, rearranjando inclusive a alocação contratual de riscos. Essa construção consta inclusive nas minutas oferecidas pela recente Audiência Pública N° 001/2017/ANTT.

8. Pelo incentivo à evasão de pedágio, oneração de usuários e ausência de sistema para aferição não é possível acatar o pleito interposto.

9. Sobre a incidência do IRT no Fator D, entendemos que a fórmula prevista na subcláusula 18.3.3 está sendo corretamente aplicada pela ANTT. Ademais, está em andamento, no âmbito da Agenda Regulatória, projeto de Resolução que visa esclarecer os procedimentos específicos de revisão tarifária não tratados nos contratos de concessão da 3ª Etapa, Fase I e III, do Programa de Concessão de Rodovias Federais.

10. O pleito relativo à suspensão da cobrança de pedágio nas praças de Cristalina e Conselheiro Lafaiete, encaminhamos o Despacho nº 349/2016/CIPRO/SUINF, de 01 de julho de 2016, em anexo, informando que o deferimento da liminar foi tornado público em 16 de março de 2016, momento em que passou a ter eficácia em relação aos terceiros interessados.

Atenciosamente,

MÍRIAN RAMOS QUEBAUD
Gerente de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias

ANTT
TFL 484 PROTOCOLE

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – PF/ANTT

PARECER Nº. 1.365/2016/2015/PF-ANTT/PGF/AGU
PROCESSO(S)/DOCUMENTO(S) Nº. 50500.046122/2015-74
INTERESSADO(A)(S): Associação Brasileira de Concessionárias - ABCR.
ASSUNTO: Reajuste extraordinário no preço dos insumos asfálticos fornecidos pela Petrobrás.

DIREITO ADMINISTRATIVO. CONTRATOS. CONCESSÃO RODOVIÁRIA. CONTRATO DE OBRA PÚBLICA. MATRIZ DE RISCO DIVERSA. AUMENTO DE CUSTOS. INSUMOS ASFÁLTICOS. INVIABILIDADE DE REEQUILÍBRIO. TEORIA DA IMPREVISÃO. FATO DO PRÍNCIPE. INAPLICABILIDADE.
I – Enquanto os contratos de prestação de serviço regidos pela Lei nº 8.666/93 são de curta duração (devem durar somente até o limite dos respectivos créditos orçamentários) e quase todos os riscos são assumidos pelo contratante, o contrato de concessão deve ser visto como um projeto de investimentos de longo prazo. Como todo projeto de longo prazo, está sujeito a variações, ora beneficiando, ora prejudicando o concessionário. Por essa razão, o licitante que pretende se tornar concessionário deve formular sua proposta levando em considerações os riscos que irá assumir;
II – As teorias do fato do príncipe ou da imprevisão não podem ser aplicadas ao caso concreto porque a variável em questão, custo dos insumos asfálticos, estava dentro dos riscos assumidos pelo licitante que viria a se tornar concessionário;
III – É possível o reequilíbrio somente dos contratos que prevejam expressamente que a variação dos custos dos principais insumos não constitui risco do concessionário.

Senhor Procurador-Geral,

1. Trata-se de procedimento instaurado em razão de provocação da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR, que alega ter havido desproporcional elevação de custos das concessionárias em razão do aumento no

ANTT
FL 486
PROCESSO Nº

preço dos insumos asfálticos fornecidos monopolisticamente pela Petrobrás S.A.

2. Formulada consulta pela SUINF - Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária, houve manifestação deste órgão jurídico por meio do Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, o qual deve ser integralmente rejeitado, uma vez que pretendé aplicar acriticamente aos contratos de concessão o mesmo regime jurídico dos contratos de obra pública previstos na Lei nº 8.666/93, conforme será mais bem explicitado nas linhas a seguir.

3. Acerca da diferença entre os regimes jurídicos da concessão e do contrato de prestação de serviços previsto na Lei nº 8.666/93, ensina Carlos Ari Sundfeld (grifamos):

> **4. Diferença entre os regimes jurídicos da concessão e do contrato de prestação de serviços da Lei 8.666/1993**
>
> Apesar da fluidez marcante no sistema legal que disciplina as concessões, existe alguma distinção normativa entre contratos de concessão e os contratos de prestação de serviços da Lei 8.666/1993.
>
> Desde logo é possível apontar distinção de índole formal: os contratos de prestação de serviço são disciplinados por lei diversa daquela que rege as concessões. Enquanto as concessões são disciplinadas pela já citada Lei 8.987/1995, os contratos de prestação de serviços são regidos pela chamada Lei Geral de Licitações e Contratos Administrativos (Lei 8.666, de 21.06.1993).
>
> A mais relevante distinção, todavia, diz respeito a questão de fundo. Como foi visto, a marca do regime das concessões está na responsabilidade da concessionária pelo capital necessário, bem como na relação entre o proveito econômico propiciado pelo serviço ou pela obra pronta e a remuneração da concessionária. A concessionária recebe o direito de envolver-se na prestação do serviço, para depois beneficiar-se economicamente, *em nome próprio*. O modo como isto tudo vai ser configurado não se mostra de maneira precisa na lei, que optou por deixar em aberto uma série de alternativas de implementação.
>
> Porém, quanto ao requisito de a concessionária assumir os ônus do empreendimento (prestação do serviço ou construção de obra) não resta dúvida: em se tratando de concessão, este é atribuído à concessionária, cabendo a ela investir no projeto, para depois conseguir amortização dos recursos investidos em função da exploração do serviço ou da obra. É a clara disposição do art. 31, VIII, da Lei 8.987/1995, segundo o qual cabe à concessionária "captar, aplicar e gerir os recursos financeiros necessários à prestação do serviço".
>
> Essa última característica não existe nos contratos de prestação de serviços da Lei 8.666/1993. Nestes, o particular é contratado para executar, *em nome da Administração*, determinado serviço. A realização do serviço, os investimentos para sua prestação, a eventual exploração do serviço, os investimentos para sua prestação, a eventual exploração econômica que se faça do empreendimento, tudo recai sob a responsabilidade do Poder Público; ao particular resta apenas o dever de executar o serviço, fazendo *jus*, para tanto, à remuneração preestabelecida, a ser pagà pelo Poder Público, independentemente da exploração do serviço.
>
> Deveras, a Lei 8.666/1993 determina expressamente que os investimentos para os contratos de prestação de serviços fiquem a cargo do Poder Público. Faz isso ao

ANTT
ANTT/PRC
FL 218

estipular a obrigatoriedade de a Administração, já ao início do processo, prever todos os recursos orçamentários para pagamento das obrigações decorrentes da execução do serviço (art. 7º, §2º, III), bem como ao vedar que ela transfira ao contratado o encargo de obter financiamento para execução dos serviços (art. 7º, §3º). Além do mais, não é permitida a vinculação do pagamento pela prestação do serviço à exploração que se venha a fazer do empreendimento; neste sentido, a lei também é expressa e clara ao vincular o pagamento às medições realizadas periodicamente (e que identificam o valor total exato das prestações executadas no mês, as quais devem ser remuneradas integralmente a seguir) e *fixando o prazo para sua efetivação em no máximo 30 dias* (art. 40, XIV). Ou seja, isto tudo significa que, no sistema da Lei 8.666/1993, diploma legislativo que regula os contratos de prestação de serviços, não há assunção de risco pelo particular contratado, ao contrário do que se verifica nas concessões.

(...)

A doutrina tem chamado atenção para as relações entre as figuras da 'prestação de serviços' e da 'concessão', de modo coerente com o que se acabou de expor. Confira-se o magistério de Pedro Gonçalves:

'A circunstância de a atividade do concessionário se fazer para os cidadãos (*ad extra*) e não para a Administração (*ad intra*) parece ser o primeiro indício importante da distinção entre a concessão e outras situações de prestação de serviços, em que o prestador assume a obrigação de apresentar o resultado do seu trabalho, do seu serviço, à Administração Pública, não sendo habilitado, nesta qualidade, a estabelecer relações jurídicas com terceiros.
Sucede que, como já foi demonstrado, não está excluído que o contrato de prestação de serviços tenha por objeto atividades e prestações a efectuar pelo contratado diretamente aos beneficiários de um serviço público; *por outro lado, a prestação* utl singuli (*associado à criação de uma relação jurídica específica entre concessionário e utente) também deixou de ser um elemento essencial da concessão.* Estas eventualidades dificultam a distinção entre as duas figuras, e exigem que o critério de distinção passe a fixar-se noutras bases.
Assim, a distinção exige em primeiro lugar uma referência ao objecto do contrato: *o que está em causa na concessão é atribuir ao concessionário a gestão de um serviço público.* O interesse funcional da concessão é o de proceder à alienação, ou à disposição da gestão do serviço público, enquanto atividade 'própria' da Administração – ao concessionário é confiada a gestão do serviço público. Diferentemente, o contrato de prestação de serviços não altera a responsabilidade pela gestão do serviço, que se mantém na Administração; o contratado apenas colabora na execução de 'determinadas condições da realização daquele.' (grifos nossos) (*A concessão de serviços públicos*. Coimbra: Almedina, 1999. P. 160-161).

Em suma, é possível apontar a seguinte diferença básica entre o regime jurídico dos contratos de prestação de serviços e o que rege as concessões: naquele, o financiamento do serviço é feito pelo Poder Público, que continua assumindo os riscos de sua execução; neste, o financiamento é de responsabilidade do particular (concessionária), que somente o amortizará a partir da exploração da obra ou serviço, assumindo por essa via os ônus relativos ao empreendimento." (SUNDFELD, Carlos Ari. Direito administrativo contratual. Coleção pareceres, v. 2, São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2013, p. 373/376)

4. De modo semelhante, são as observações de Lucas Rocha Furtado acerca do tema (grifamos):

Não obstante a concessão envolva interesses distintos, o contrato deve ser capaz

ANTT
FL 488
PROTOCOLO CENTRAL

de harmonizá-los. Nesse ponto, o contrato de concessão se afasta totalmente dos contratos comuns, regidos pela Lei nº 8.666/93. Na concessão, o concessionário contratado não é mero prestador de serviço. Ele é um investidor que considera a concessão um projeto em que será considerado o custo de oportunidade do investimento. Na execução desse projeto, o concessionário busca otimizar o investimento de modo a que a combinação realizada com o capital próprio e com o capital de terceiro resulte no maior retorno possível.
Esse escopo básico do concessionário: o maior retorno possível para o capital investido. Daí decorre a necessidade de que o Estado, ao realizar projeto de concessão de serviço público – que não raras vezes envolve volumes de capital elevadíssimos, da ordem de bilhões de reais -, apresente os possíveis interessados o cenário que lhes permitirá o retorno econômico do seu investimento. Quanto mais claras forem as regras da concessão, ou seja, quanto maior a certeza dos possíveis investidores de que haverá retorno para seus investimentos, maior o número de interessados e maior o sucesso da concessão.
(FURTADO, Lucas Rocha. Curso de direito administrativo. 4ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2013, p. 458)

5. Os trechos doutrinários transcritos acima revelam que os contratos de concessão de serviço público trazem peculiaridades e objetivos que os diferenciam dos contratos de prestação de serviços regidos pela Lei nº 8.666/93. Enquanto os contratos de prestação de serviço são de curta duração (devem durar somente até o limite dos respectivos créditos orçamentários) e quase todos os riscos são assumidos pelo contratante, o contrato de concessão deve ser visto como um projeto de investimentos de longo prazo. Como todo projeto de longo prazo, está sujeito a variações, ora beneficiando, ora prejudicando o concessionário. Por essa razão, o licitante que pretende se tornar concessionário deve formular sua proposta levando em considerações os riscos que irá assumir.

6. Nos contratos de concessão, mais importante do que constatar eventual desequilíbrio decorrente do aumento de custos do concessionário, é verificar a própria matriz de risco estabelecida no contrato. Nesse sentido, concordamos com a área técnica quando afirma que "os contratos firmados com as concessionárias da 2ª e 3ª etapas preveem [preveem] que os riscos derivados da variação dos preços de insumos são de responsabilidade do concessionário" (fls. 192v). Nesse sentido, importante conferir os trechos da Nota Técnica nº 080/2016/GEROR/SUINF no qual são citadas ás principais cláusulas contratuais relacionadas ao tema:

VII - DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DA 3ª ETAPA
21. Os contratos de concessão relativos à 3ª Etapa de Concessões trazem no tópico 21 – Alocação de Riscos, a atribuição dos riscos ao concessionário e ao poder concedente. Vale transcrever o trecho de interesse à lide:
(...)
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 a Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:
(...)
21.1.6 custos excedentes relacionados as 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

ANTT
ANTT/PROTOCOLO 464
Fl. 219

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;
(...)
21.3 A Concessionária declara:
(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e
(ii) ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta.
21.4 A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato venham a se materializar.

22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro
22.1 Cabimento da Recomposição
22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico financeiro.
22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.
22.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato.

22. Pelos termos dos contratos referentes às concessões da 3ª etapa, os riscos são atribuídos ao concessionário de forma genérica e não trata da possibilidade do instituto da imprevisibilidade como exceção aos riscos do concessionário.
23. Entretanto, o contrato prevê na sua cláusula 21.2.21, que a concessionária não é responsável por alguns riscos, cuja responsabilidade é do Poder Concedentes, dentre os quais podemos citar: fato de príncipe ou fato de administração que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato.

VIII - DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DA 2ª ETAPA
24. Os contratos de concessão relativos à 2ª Etapa de Concessões trazem no Capítulo IV – Riscos da concessão, a atribuição dos riscos ao concessionário. Vale transcrever o trecho de interesse à lide:
CAPITULO IV
RISCOS DA CONCESSÃO
Riscos da Concessionária
(...)
4.1 A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão.
(...)
4.5 A Concessionária assumirá integralmente, para todos os efeitos, o risco pela variação nos custos dos seus insumos, mão-de-obra e financiamentos.

25. Pelos contratos referentes às concessões da 2ª etapa, os riscos relacionados aos insumos são atribuídos ao concessionário de forma específica, sem fazer referência ao instituto da imprevisibilidade como exceção aos riscos do concessionário.

IX - DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DA 1ª ETAPA

ANTT
FL 440
PROCESSO Nº

> 26. Os contratos derivados da 1ª etapa de Concessões previam a cesta de índices setoriais que captaria a magnitude da variação dos insumos rodoviários em geral. Entretanto, em 2012, foram celebrados Termos aditivos que substituíram a cesta de índices setoriais pelo IPCA, de forma que a variação dos insumos diretamente aplicados na operação das concessões rodoviárias não podem mais ser captados com tal precisão. Entretanto, na Seção III – Da Revisão das Tarifas, dentre os fatos autorizativos de revisão tarifária, trata-se da imprevisibilidade e da possibilidade de alteração de custos de insumos de forma imprevisível, transcrevemos abaixo:
> SUBSEÇÃO III - DA REVISÃO DAS TARIFAS
> 63. Em contrapartida aos riscos da concessão, a CONCESSIONÁRIA terá direito à revisão do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, nos seguintes casos:
> (...)
> d) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato do príncipe, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em acréscimo dos custos da concessionária
> e) sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos dos fatores de produção ou modificação substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados na formação do valor da TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO, não atendidas ou cobertas pelos reajustamentos tarifários previstos na Seção anterior, para mais ou para menos, conforme o caso;

7. Observa-se que somente a modelagem contratual estabelecida na 1ª etapa de concessões permite a revisão contratual em razão de modificação substancial nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos. Importante alertar, contudo, que, nesses casos, da mesma forma que a tarifa básica de pedágio poderá ser alterada para cima, em razão do aumento de custos, deve a ANTT estar atenta para revisar a tarifa para baixo, em caso do decréscimo de custos. Trata-se de via de mão dupla.

8. No que se refere aos contratos da 2ª e 3ª etapas, não nos parece crível que uma sociedade empresarial que se lança num empreendimento de conservação de rodovias por períodos de 20 (vinte), 25 (vinte e cinco) ou 30 (trinta) anos tenha subtraído de suas avaliações quanto à viabilidade do negócio as flutuações de preço do que talvez seja seu principal insumo, o asfalto.

9. Ao contrário dos contratos de obra pública, que não permitem que o contratado recupere o prejuízo posteriormente, depois do término das obras, o contrato de concessão já traz uma formatação econômico-financeira no sentido de que, no longo prazo, a relação possa se equacionar. Pelo menos do ponto de vista jurídico, essa é a formatação que irá reger esses contratos. Inclusive, para esses contratos da 2ª e 3ª etapas de concessões, da mesma forma que a elevação dos custos dos insumos prejudica o concessionário, sem ensejar direito ao reequilíbrio contratual, eventual redução dos custos dos insumos os beneficiará, na medida em que não poderá a ANTT determinar, sob esse fundamento (decréscimo no custo dos insumos), redução do preço da tarifa.

10. Saliente-se ainda a inaplicabilidade da jurisprudência citada no Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU à situação dos autos, visto que todos os casos enfrentados pelo Poder Judiciário e pelo Tribunal de Contas da União (TCU) naqueles arestos tinham por pano de fundo o reequilíbrio de contratos de prestação de serviços previstos na Lei nº 8.666/93. Nenhum dos julgados enfrenta o problema da alocação

ANTT
FL 491
ANTT/PR
Fl. 220

de riscos em contratos de concessão.

11. Por fim, no que tange às teorias do fato do príncipe ou da imprevisão essas não poderiam ser aplicadas ao caso concreto justamente porque a variável em questão, custo dos insumos asfálticos, estava dentro dos riscos expressamente assumidos pelo licitante que viria a se tornar concessionário.

12. A palavra risco, por definição, denota evento futuro e incerto, ou seja, evento cuja previsibilidade e capacidade de ser evitado estão fora do alcance de qualquer dos contratantes. Por consequência lógica, se determinado contratante assume esse risco, assume a possibilidade em tese de que esse evento ocorra e lhe traga gravames ou benesses. Assim, não pode depois alegar que, por se tratar de evento futuro e incerto, estaria fora do seu âmbito de previsibilidade ou de evitabilidade. Ora, alegar as teorias do fato do príncipe ou da imprevisão para riscos assumidos no contrato é negar a própria definição de risco, é um contrassenso que não pode ser chancelado pela ANTT. Em outras palavras, aplicar essas teorias aos contratos da 2ª e 3ª etapas equivale a eliminar o risco previsto no contrato.

13. Diante do exposto, manifesta este órgão jurídico contrariamente ao pleito de reequilíbrio contratual decorrente do aumento de custos dos insumos asfálticos, ressalvados os contratos nos quais essa variável não constitui risco do concessionário, conforme observações do parágrafo 7.

14. À consideração superior.

Brasília/DF, 11 de julho de 2016.

Paulo Roberto Magalhães C. Wanderley
Procurador Federal
Coordenador-Geral de Matéria Finalística

1. Aprovo o presente Parecer.

2. Rejeito integralmente o Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU.

3. Restituam-se à SUINF-ANTT.

Brasília/DF, 11 de julho de 2016.

Márcio Luis Galindo
Procurador Federal
Procurador-Geral

ANTT

2492

Protocolo Geral

Saída 10/07/16 12:41 nº 0220

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Coordenação de Instrução Processual – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

DESPACHO nº 349/2016/CIPRO/SUINF

Destinatário: GEROR

Referência: Documento nº 50500.223833/2016-50

Interessado: Via 040 S/A

Assunto: Isenção: suspensão de liminar

Data: 1º/07/2016

Em atenção ao Despacho 140/2016, subscrito pela Gerência de Regulação e Outorgas da Exploração de Rodovias – Geror, que encaminha manifestação da Concessionária BR-040 S/A – Via040, referente ao termo a quo para eficácia da Decisão em sede Suspensão de Liminar nº 0007542-45.2016.4.01.0000/GO, proferida pela Presidência do Tribunal Regional Federal da 1ª Região – TRF1, que suspendeu a eficácia de Decisão Liminar que isentava usuários do pagamento de pedágio no Município de Cristalina/GO, informamos o que se segue:

Em síntese, sustenta a VIA040 que a referida Suspensão de Liminar, deferida em 11/03/2016, foi patrocinada diretamente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, sem a participação da Concessionária, razão pela qual seus efeitos somente passaram a viger em 23/03/2016, data na qual a empresa se inteirou da Decisão, após contato com a Procuradoria-Geral – PRG; e até quando deveriam ser considerados os impactos da isenção tarifária.

Da análise do expediente, verifica-se que assiste razão, em parte, à Via 040, vez que, de fato, enquanto não cientificada do deferimento da Suspensão de Liminar, não poderia ter dado cumprimento à Decisão, mantendo-se isenção da tarifa de pedágio até tal momento.

Todavia, em que pese a confirmação informal da ANTT acerca da Decisão somente ter ocorrido em 23/03/2016, mediante correio eletrônico entre Concessionária e PRG, não se deve olvidar o fato de que o deferimento da liminar foi tornado público em 16/03/2016, mediante publicação no Diário Eletrônico da Justiça Federal da 1ª Região (eDJF1 – Ano VIII/N.51), momento a partir do qual passou a ter eficácia inclusive em relação aos terceiros interessados, no caso, a Concessionária e os usuários até então isentados.

Nesse sentido dispõe o art. 1012, §1º do novel Código de Processo Civil (Lei nº 13.105/2015), senão vejamos:

Coordenação de Instrução Processual – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

> § 1º Além de outras hipóteses previstas em lei, começa a **produzir efeitos imediatamente após a sua publicação a sentença que:**
> (...)
> V - confirma, concede ou **revoga tutela provisória;**

Assim, a partir da publicação da Suspensão de Liminar nº 0007542-45.2016.4.01.0000/GO, em 16/03/2016, cessaram-se os efeitos da medida atacada, qual seja a isenção de pedágio para veículos emplacados no Município de Cristalina/GO, devendo os respectivos impactos financeiros serem apurados tão somente até tal marco temporal.

Isto posto, restituímos o expediente à GEROR para ciência.

DANIEL LINDER
Coordenador de Instrução Processual

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – fone: (61) 3410.1710

Fl. 495

Ofício nº 195 /2017/SUINF

Brasília/DF, 04 de maio de 2017.

Ao Senhor
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: Revisão e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP): 2ª Revisão Ordinária (2ª RO), 4ª Revisão Extraordinária (4ª RE) e Reajuste da TBP da Concessionária BR – 040 S.A. - VIA040.

1. Em conformidade ao disposto na Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e outras providências correlatas, esta Agência comunica que está dando curso ao processo de Reajuste e da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da TBP, cujas ações discriminam-se a seguir.

2. A seguir apresentamos os eventos contemplados no Fluxo de Caixa Marginal.

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal – 2ª RO e 4ª RE

	Itens revisados	Tarifa/km (Preços iniciais)
1	Arredondamento (exclusão)	0,00004
2	Ajuste Tarifa Ponderada FCM	0,011625
3	Ajuste ISSQN	0,00004
4	Mobilização/Desmobilização	0,00518
5	Custos Operacionais Mob/Desmob	0,00110
6	Tráfego real	0,05301
	Tarifa acumulada	0,071
	Tarifa FCM 2ª RO e 4ª RE*	0,47637

*Tarifa considera a tarifa resultante do FCM da 1ª RO e 3ª RE (0,40537) somada a tarifa acumulada

3. A seguir apresentamos os eventos desta 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária contemplados no Fator C.

DOC 5.10

ANTT
FOLHA 496
PROTOCOLO

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 2ª RO e 4ª RE

Itens revisados	Montante (R$ correntes)
Arredondamento	-141.288,82
Arredondamento – ajuste ano 2	-48.547,74
ISSQN (ajuste 1ª RO)	-41.930,38
ISSQN (ano 3)*	-1.134.335,36
Segurança no trânsito: PRF (ano 3)	-1.176.664,89
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 3)	-408.365,71
RDT (ano 3)*	-2.191.276,87
Receitas Extraordinárias*	-10.617.301,71
Eixo suspenso	-62.057.773,14
IOF*	1.763.714,26
Saldo Conta C	-76.053.770,36

* A prestação de contas de 2016 está sendo analisada, podendo este valor ser alterado.

Quadro 3 – Cálculo Fator C – 2ª RO e 4ª RE

Montante aplicado (Cdt+1)	R$ -76.053.770,36
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	R$ - 17.163.637,95
Fator C anterior (ct)	-0, 238370
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-1)	72.004.144,99
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	64.649.506,00
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	58.046.083,69
Taxa de juros (rt)	13,51%
Fator C (ct+1) [%]	-1,34451

4. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio.

Quadro 4 – Cálculo da tarifa por praça – 2ª RO e 5ª RE

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP	Fator D	Fator Q	IRT	Fator X	Fator C
P1 a P11	3,88787	3,9	3,91435	2,64603%	0	1,37305	0	-1,34451

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

[1] A TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R$ 3,22528) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso de 6,59% (R$ 3,43798).
[2] O reajuste corresponde à uma variação de 3,73%, em relação ao IRT vigente do período anterior.
[3] O IRT utilizado é provisório.

ANTT
PROTOCOLO 4098
FL.

5. Os Quadros mostrados a seguir, apresentam a tarifa reajustada para cada uma das praças de pedágio, comparando-as com as tarifas anteriormente vigentes.

Quadro 5 – Percentual de variação tarifária

Praça Pedágio	1a RO e 3a RE		2a RO 4ª RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	4,80872	4,80	3,88787	3,90	-19,15%	-18,75%

6. Observa-se com base, no Quadro 5, que, em média, a tarifa arredondada diminuiu 18,75% em relação à aprovada na 1ª Revisão ordinária e 3ª Revisão Extraordinária.

7. Ressalta-se que os valores apresentados, em caráter preliminar, após análise da manifestação da concessionária, ainda deverão ser aprovados pela Diretoria da ANTT.

8. Os efeitos financeiros destas revisões e reajuste entrarão em vigor a partir de 30/07/2017.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

GEROR/NMR

ANTS
GEN. PROTOCOLS
TEL 496

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003
(61) 3410.1710

ANTT
FL 499
PROTOCOLO

Ofício nº 250 /2017/SUINF

Brasília, 13 de junho de 2017.

Ao Senhor
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: 4ª Revisão Extraordinária da Concessionária BR 040 S.A (VIA040) - Controladores e Redutores de Velocidade DNIT.

Referência: Processo nº 50500.033276/2017-68

Senhor Diretor Presidente,

1. Em conformidade com o Inciso II do artigo 5º da Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 1.578/2006 e nº 5.172/2016, e outras providências correlatas, comunicamos que está em curso nesta Agência o processo em referência, que trata da 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica (TBP/km) dessa Concessionária, com efeitos financeiros a partir de 30/072017.

2. A Revisão tem por finalidade incluir no Contrato de Concessão os custos de aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem, bem como os dispêndios financeiros com notificações de autuação e de penalidade oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade sob responsabilidade do DNIT, haja vista que o referido órgão informou, por meio do Ofício nº 961/2016/CGPERT/DIR/DNIT, de 17/06/2016, sobre a impossibilidade em manter o funcionamento dos equipamentos do Plano Nacional de Controle de Velocidade (PNCV) implantados nas rodovias federais concedidas.

GEROR/LCOT

DOC 5.11

ANTT
FL 500
PROTOCOLO GERAL

3. O quadro a seguir apresenta os valores totais dos investimentos e dos custos operacionais para a Concessionária no período de 5 anos, conforme informado pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) por meio da Nota Técnica nº 024/2017/GEINV/SUINF, anexa.

Quadro 1: Valores dos investimentos e custos operacionais no prazo de 5 anos

Item	Tipo	Valor R$ (PI)
Controlador/redutor veloc DNIT	INV	179.841.509,71
Controlador/redutor veloc DNIT - custo adm	COP	11.222.110,21

4. Os valores informados foram lançados no Fluxo de Caixa marginal FCM2 da Concessão, com TIR de 9,43%, conforme metodologia prevista na Resolução nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, de 29/05/2014, e nº 4.727/2015, de 26/05/2015, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP/km mostrados no quadro a seguir:

Quadro 2: Impactos na TBP devido à inclusão dos controladores do DNIT

Itens revisados	Tipo	TBP	Variação
Controlador/redutor veloc DNIT	INV	4,07764	5,995%
Controlador/redutor veloc DNIT - custo adm	COP	4,08871	0,288%

5. Assim, a TBP/km aprovada na 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, pela Resolução ANTT nº 5.143/2016, deverá ser alterada de R$ 3,84701 para R$ 4,08871, representando um acréscimo percentual de 6,28% (seis inteiros e vinte e oito centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de reajuste, dia 30/07/2017.

6. Por fim, comunicamos que o prazo para manifestação da Concessionária acerca da revisão é de 15 (quinze) dias, a contar da data de recebimento deste ofício, conforme previsto no artigo 5º da Resolução nº 675/2004.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

NOTA TÉCNICA nº 024/2017/GEINV/SUINF

REFERÊNCIA: Nota Técnica nº 008/2017/GEINV/SUINF

ASSUNTO: Proposta de Revisão Extraordinária – Inclusão dos Custos de Aquisição, Implantação, Manutenção, Conservação, Operação e Processamento de Imagem, bem como dos dispêndios financeiros com Notificações de Autuação e de Penalidade oriundos dos Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade sob responsabilidade do DNIT nas rodovias federais concedidas da 3ª Etapa do PROCROFE

I. INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar proposta de Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), para inclusão, nos Contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessão de Rodovias (PROCROFE), dos custos de aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem, bem como dos dispêndios financeiros com Notificações de Autuação e de Penalidade oriundos de Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade (Radares) não previstos inicialmente nos respectivos Programas de Exploração das Rodovias (PERs).

2. Esta necessidade surgiu devido a informação de retirada dos radares sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e localizados nas rodovias federais concedidas.

3. Por meio do Memorando nº 245/2016/GEFOR/SUINF, de 06.07.2016, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) encaminhou a cópia do Ofício nº 961/2016/CGPERT/DIR/DNIT, de 17.06.2016, onde o DNIT informou acerca da impossibilidade em manter o funcionamento dos equipamentos do Plano Nacional de Controle de Velocidade (PNCV) que estão implantados em rodovias federais concedidas.

4. Em consequência, por meio da Nota Técnica nº 023/2016/GEINV/SUINF, de 23.07.2016, a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) analisou a proposta de inclusão dos custos com os radares do DNIT, contudo, foi solicitado nova análise dos custos, considerando os valores atuais, bem como as considerações encaminhadas novamente pela GEFOR e pelo DNIT através do Memorando nº 038/2017/GEFOR/SUINF e Ofício nº 49/2017/DG/DNIT, de 26.01.2017 e 13.01.2017 respectivamente.

5. Através da Nota Técnica nº 008/2017/GEINV/SUINF, de 13.02.2017, a GEINV já havia apresentado os subsídios técnicos para tomada de decisão da Diretoria da ANTT, no entanto, devido erro material de cálculo, esta Nota Técnica reavaliará os custos e substituirá o documento em epígrafe.

6. Aqui, é importante esclarecer que a GEINV não está analisando o mérito da inclusão dos radares, onde caberá apenas a GEFOR justificar a necessidade, bem como definir os locais e viabilizar a operacionalidade dos equipamentos, junto as Concessionárias e a Polícia Rodoviária Federal.

7. - Diante o exposto, será apresentada a seguir a reanálise dos custos e a nova proposta da área técnica da GEINV sobre o assunto em epígrafe.

II. ANÁLISE

8. Inicialmente, informa-se que foi apresentado pela GEFOR os custos estimados apenas das impressões e postagens das Notificações de Autuação e de Penalidade, não sendo apresentado o custo de aquisição, implantação, instalação, manutenção, conservação e operação do sistema de controle de velocidade, bem como do processamento das imagens capturadas pelos Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade.

9. Assim, a GEINV, por meio da Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF, de 18.08.2014, analisou e apresentou a proposta de inclusão dos valores para operação dos controladores de velocidade das Concessionárias da 1ª e 2ª Etapa do PROCROFE, onde os valores foram utilizados como referência na Nota Técnica nº 008/2017/GEINV/SUINF e também serão utilizados na presente Nota Técnica.

10. Conforme o Memorando nº 038/2017/GEFOR/SUINF, foram apresentados pela GEFOR os quantitativos estimados das notificações por Concessionária, conforme descrito no quadro abaixo:

QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE								
ITEM	CONCESSIONÁRIA	CONTROLADOR			REDUTOR			QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO (1)
		Nº FAIXA	QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO	Nº FAIXA	QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO	
1	ECO101	96	735	70.560	17	195	3.315	73.875
2	MGO	2	735	1.470	14	195	2.730	4.200
3	CONCEBRA	147	735	108.045	86	195	16.770	124.815
4	CRO	43	735	31.605	35	195	6.825	38.430
5	MSVIA	38	735	27.930	15	195	2.925	30.855
6	VIAD40	126	735	92.610	139	195	27.105	119.715
	TOTAL	452	735	332.220	306	195	59.670	391.890

(1) Notificação de Autuação e Penalidade.

11. No cálculo do custo com impressão e postagem, foi adotado o custo unitário apresentado na tabela de preços e serviços *e-carta* simples do Correios vigente a partir de 01.08.2016, onde foi apurado o custo anual estimado para cada Concessionária, a preços iniciais, conforme demonstrado na tabela a seguir:

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE							
ITEM	CONCESSIONÁRIA	QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO	CUSTO UNITÁRIO (R$ / NOTIFICAÇÃO)	CUSTO TOTAL MENSAL	CUSTO TOTAL ANUAL	INT	CUSTO TOTAL ANUAL (3)
1	ECO101	73.875	1,95	R$ 144.056,25	R$ 1.728.675,00	1,59838	R$ 1.081.530,44
2	MGO	4.200	1,95	R$ 8.190,00	R$ 98.280,00	1,33255	R$ 73.753,39
3	CONCEBRA	124.815	1,95	R$ 243.389,25	R$ 2.920.671,00	1,34644	R$ 2.169.180,21
4	CRO	38.430	1,95	R$ 74.938,50	R$ 899.262,00	1,25881	R$ 714.374,69
5	MSVIA	30.855	1,95	R$ 60.167,25	R$ 722.007,00	1,25881	R$ 573.563,13
6	VIAD40	119.715	1,95	R$ 233.444,25	R$ 2.801.331,00	1,32366	R$ 2.116.352,30
	TOTAL	391.890	1,95	R$ 764.185,50	R$ 9.170.226,00		R$ 6.728.754,16

(1) Postagem + Impressão: R$ 1,95 (Correios);
(2) Data Base: 01.08.2016 (Correios);
(3) Valores a Preço Inicial.

12. Conforme já informado, o erro de cálculo ocorreu na tabela da página 4 da Nota Técnica nº 008/2017/GEINV/SUINF, onde o custo mensal

ANTT FLS 04 PROCESSO

não foi multiplicado por 12 (doze) meses para resultar no custo anual aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem dos equipamentos de controle e redução de velocidade.

13. Assim, os valores foram retificados, conforme tabelas abaixo:

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE - AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM										
		CONTROLADOR			REDUTOR			CUSTO TOTAL		
ITEM	CONCESSIONÁRIA	Nº FAIXA	CUSTO UNITÁRIO (R$/FAIXA/MÊS)	CUSTO MENSAL	Nº FAIXA	CUSTO UNITÁRIO (R$/FAIXA/MÊS)	CUSTO MENSAL	MENSAL	ANUAL
1	ECO101	96	R$ 12.450,00	R$ 1.195.200,00	17	R$ 11.850,00	R$ 201.450,00	R$ 1.396.650,00	R$ 16.759.800,00
2	MGO	2	R$ 12.450,00	R$ 24.900,00	14	R$ 11.850,00	R$ 165.900,00	R$ 190.800,00	R$ 2.289.600,00
3	CONCEBRA	147	R$ 12.450,00	R$ 1.830.150,00	86	R$ 11.850,00	R$ 1.019.100,00	R$ 2.849.250,00	R$ 34.191.000,00
4	CRO	43	R$ 12.450,00	R$ 535.350,00	35	R$ 11.850,00	R$ 414.750,00	R$ 950.100,00	R$ 11.401.200,00
5	MSVIA	38	R$ 12.450,00	R$ 473.100,00	15	R$ 11.850,00	R$ 177.750,00	R$ 650.850,00	R$ 7.810.200,00
6	VIA040	126	R$ 12.450,00	R$ 1.568.700,00	139	R$ 11.850,00	R$ 1.647.150,00	R$ 3.215.850,00	R$ 38.590.200,00
	TOTAL	452	R$ 12.450,00	R$ 5.627.400,00	306	R$ 11.850,00	R$ 3.626.100,00	R$ 9.253.500,00	R$ 111.042.000,00

(1) Data Base: Abril/2014.

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE - AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM				
ITEM	CONCESSIONÁRIA	CUSTO TOTAL ANUAL	IPCA	CUSTO TOTAL ANUAL
1	ECO101	R$ 16.759.800,00	1,33904	R$ 12.516.280,32
2	MGO	R$ 2.289.600,00	1,12116	R$ 2.042.170,61
3	CONCEBRA	R$ 34.191.000,00	1,12116	R$ 30.498.093,33
4	CRO	R$ 11.401.200,00	1,12116	R$ 10.168.110,36
5	MSVIA	R$ 7.810.200,00	1,12116	R$ 6.968.177,89
6	VIA040	R$ 38.590.200,00	1,09365	R$ 35.285.694,69
	TOTAL	R$ 111.042.000,00		R$ 97.478.527,40

(1) Data Base: Abril/2014;
(2) Valores a Preço Inicial.

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DAS NOTIFICAÇÕES E AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM				
ITEM	CONCESSIONÁRIA	CUSTO ANUAL (1)		
		IMPRESSÃO E POSTAGEM	AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO E PROCESSAMENTO DE IMAGEM	TOTAL
1	ECO101	R$ 1.081.530,44	R$ 12.516.280,32	R$ 13.597.810,76
2	MGO	R$ 73.753,33	R$ 2.042.170,61	R$ 2.115.923,94
3	CONCEBRA	R$ 2.169.180,21	R$ 30.496.093,33	R$ 32.665.273,54
4	CRO	R$ 714.374,69	R$ 10.169.110,56	R$ 10.883.485,25
5	MSVIA	R$ 573.583,13	R$ 6.966.177,89	R$ 7.539.741,01
6	VIA040	R$ 2.116.352,39	R$ 35.285.694,69	R$ 37.402.047,08
TOTAL		R$ 6.728.754,19	R$ 97.475.527,40	R$ 104.204.281,59

(1) Valores a Preço Inicial.

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO, POSTAGEM, DISPONIBILIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM							
ITEM	CONCESSIONÁRIA	INÍCIO CONCESSÃO	CUSTO ANUAL (1)			TOTAL INVESTIMENTO	TOTAL CUSTO ADMINISTRATIVO
			ANO INICIAL	ANOS INTERMEDIÁRIOS	ANO FINAL		
1	ECO101	13/05/2013	R$ 2.268.301,79 16,67%	R$ 13.597.810,76 100,00%	R$ 13.597.810,76 100,00%	R$ 287.820.327,84	R$ 17.959.888,46
2	MGO	08/01/2014	R$ 1.783.269,05 83,33%	R$ 2.115.923,94 100,00%	R$ 2.115.923,94 100,00%	R$ 56.777.292,37	R$ 3.542.903,04
3	CONCEBRA	05/03/2014	R$ 32.665.273,54 100,00%	R$ 32.665.273,54 100,00%	R$ 32.665.273,54 100,00%	R$ 881.962.385,59	R$ 55.034.452,86
4	CRO	21/03/2014	R$ 10.883.485,25 100,00%	R$ 10.883.485,25 100,00%	R$ 10.883.485,25 100,00%	R$ 293.894.101,78	R$ 18.338.495,95
5	MSVIA	11/04/2014	R$ 628.311,75 8,33%	R$ 7.539.741,01 100,00%	R$ 7.539.741,01 100,00%	R$ 204.201.319,14	R$ 12.742.162,31
6	VIA040	22/04/2014	R$ 3.116.837,26 8,33%	R$ 37.402.047,08 100,00%	R$ 37.402.047,08 100,00%	R$ 1.012.972.108,38	R$ 63.209.459,56
TOTAL						R$ 2.737.587.535,10	R$ 170.827.482,18

(1) Valores a Preço Inicial.

14. Denota-se que o valor ficou muito acima do calculado anteriormente, conforme demonstrado abaixo:

Comparativo - Retificação Cálculo (Investimento + Custo Operacional)			
Documento	Valor (1)	Diferença	
Nota Técnica Anterior	R$ 411.418.528,14	R$ 2.496.994.469,15	606,92%
Nota Técnica Atual	R$ 2.908.412.997,29		

(1) Valores a Preço Inicial.

15. De acordo com a Nota Técnica nº 028/2014/GEINV/SUINF, foram realizadas 3 (três) cotações de mercado, onde foi adotado o menor valor, sendo que o escopo dos serviços orçados foi a prestação de serviços e estudos técnicos, manutenção preventiva e corretiva, coleta e processamento de imagens.

16. Assim, como estes valores são oriundos de cotações antigas (valores referentes a abril de 2014), e tendo em vista os valores vultosos que se pretende incluir nos contratos de concessão, é prudente utilizar valores mais atuais, com isso, se faz necessário realizar novas cotações destes serviços pelas Concessionárias.

17. Ainda, devido se tratar de valores consideráveis, recomendamos que sejam incluídos inicialmente, em caráter provisório, os investimentos e custos administrativos para o período de 5 (cinco) anos (período de vida útil do equipamento), contados a partir do ano vigente, a fim de validarmos futuramente os valores reais, e incluir de forma definitiva no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) estes custos.

18. Com isso, será apresentado a seguir o cálculo dos valores considerando as premissas atuais:

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE (IMPRESSÃO, POSTAGEM, DISPONIBILIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM									
ITEM	CONCESSIONÁRIA	INÍCIO CONCESSÃO	CRONOGRAMA FINANCEIRO - PERÍODO 5 ANOS (CONCESSÃO)					TOTAL	
			ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	INVESTIMENTO	CUSTO ADMINISTRATIVO
1	ECO101	11/03/2013	R$ 11.597.041,52	R$ 13.597.810,76	R$ 13.597.810,76	R$ 13.597.810,76	R$ 13.597.810,76	R$ 66.088.284,57	R$ 4.123.908,08
			86,02%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
2	MGO	08/01/2014	R$ 1.097.777,74	R$ 2.115.923,94	R$ 2.115.923,94	R$ 2.115.923,94	R$ 2.115.923,94	R$ 9.561.473,50	R$ 596.635,95
			51,88%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
3	CONCEBRA	05/03/2014	R$ 22.128.088,53	R$ 32.665.273,54	R$ 32.665.273,54	R$ 32.665.273,54	R$ 32.665.273,54	R$ 152.789.182,69	R$ 9.534.045,00
			67,74%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO, POSTAGEM, DISPONIBILIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM									
ITEM	CONCESSIONÁRIA	INÍCIO CONCESSÃO	CRONOGRAMA FINANCEIRO – PERÍODO 5 ANOS CONCESSÃO (1)					TOTAL	
			ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	INVESTIMENTO	CUSTO ADMINISTRATIVO
4	CRO	21/03/2014	R$ 7.840.790,45	R$ 10.883.485,25	R$ 10.883.485,25	R$ 10.883.485,25	R$ 10.883.485,25	R$ 51.374.731,45	R$ 3.205.783,24
			72,04%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
5	MSVIA	11/04/2014	R$ 5.864.243,01	R$ 7.539.741,01	R$ 7.539.741,01	R$ 7.539.741,01	R$ 7.539.741,01	R$ 36.023.207,07	R$ 2.247.848,12
			77,78%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
6	VIA040	22/04/2014	R$ 30.213.321,39	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 179.841.509,70	R$ 11.222.110,21
			80,83%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		
TOTAL								R$ 495.079.988,99	R$ 30.930.331,47

(1) Valores considerados a partir de 01.07.2017.

19. Portanto, caso a Diretoria da ANTT concorde com a proposta apresentada, deliberando pela inclusão desta nova obrigação nos Contratos de Concessão da 3ª Etapa, deverão ser incluídos os valores dispostos no Anexo I através de FCM.

20. Por fim, frisa-se que foram considerados valores a partir de julho de 2017, assim, após a verificação pela GEFOR da data real de início de implantação e operação dos controladores de velocidade, deverão ser revistos os valores iniciais considerados nesta proposta.

III. CONCLUSÃO

21. A presente Nota Técnica teve como objetivo apresentar a retificação e nova proposta de revisão extraordinária de TBP para inclusão, nos Contratos da 3ª Etapa do PROCROFE, dos custos dos serviços relativos a aquisição, implantação, instalação, manutenção, conservação, reposição, atualização, operação e processamento de imagem, bem como dos custos das Notificação de Autuação e de Penalidade oriundos dos Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade sob responsabilidade do DNIT nas rodovias federais concedidas.

22. Salientamos que os valores dispostos nessa Nota Técnica são valores previstos, considerando que a quantidade de notificações poderá oscilar de acordo com diversas variáveis, a exemplo da sazonalidade do fluxo de veículos, ou até mesmo da alteração no quantitativo de faixas ou

tipo de equipamentos devido as obras de ampliação da capacidade, entre outros.

23. Cabe aqui alertar que as Concessionárias em questão não foram comunicadas e não tiveram a oportunidade de se manifestar sobre a proposta, conforme preconiza a Resolução ANTT nº 675/2004, de 04.08.2004.

> *Art. 5º O procedimento de revisão rege-se pelas disposições constantes dos contratos de concessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante:*
>
> *(...)*
>
> *II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e*

24. Assim, entendemos que os valores deverão ser revistos futuramente, após apreciação das novas cotações dos serviços, para que seja possível incluir os valores reais até o final da concessão.

25. Destaca-se também que caberá a GEFOR verificar as especificações técnicas, determinar as localizações de implantação dos Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade do DNIT e viabilizar a operação e o adequado funcionamento junto as Concessionárias, a PRF e demais órgãos envolvidos, caso este investimento seja aprovado pela Diretoria da ANTT. O acompanhamento da implantação e operacionalização também deverá ser realizado pela GEFOR, conjuntamente com as Coordenações de Exploração da Infraestrutura Rodoviária das Unidades Regionais afetadas (COINFs), a fim de verificar possíveis atrasos e postergação dos valores alocados no FCM.

ANTT

26. Desta forma, considerando a extrema urgência e necessidade em manter em operação os Equipamentos de Controle e Redução de Velocidade do DNIT para reduzir a quantidade e severidade de acidentes rodoviários, submete-se à apreciação da Diretoria da ANTT a proposta de inclusão dos investimentos por meio de FCM e através de Revisão Extraordinária, nos termos expostos no presente documento.

Brasília, 10 de maio de 2017.

Luciano Esteve Ferreira de Assis
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

Brasília, 10 de maio de 2017.

Ciente e de acordo.

Luiz Fernando Castilho
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

Anexo I

1. ECO101 Concessionária de Rodovias – BR-101/ES/BA

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – ECO101

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO (4)											
				5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO		9º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	INV	FCM	R$ 66.088.284,57	17,70%	11.697.041,52	20,58%	13.597.810,76	20,58%	13.597.810,76	20,58%	13.597.810,76	20,58%	13.597.810,76		

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – ECO101

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO (4)											
				5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO		9º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	COP	FCM	R$ 4.123.908,96	17,70%	729.895,39	20,58%	848.503,39	20,58%	848.503,39	20,58%	848.503,39	20,58%	848.503,39		

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (Janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

2. MGO - Concessionária de Rodovias Minas Gerais - Goiás – BR-050/GO/MG

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – MGO

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT

DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	INV	FCM	R$ 9.361.473,50	11,48%	1.097.777,74	22,13%	2.115.923,94	22,13%	2.115.923,94	22,13%	2.115.923,94	22,13%	2.115.923,94

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – MGO

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO

DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FCN	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	COP	FCN	R$ 596.615,85	1,66%	68.501,33	3,20%	132.033,65	3,20%	132.033,65	3,20%	132.033,65	3,20%	132.033,65

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (Janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

PROTOCOLO 1109/17 ANTT

3. CONCEBRA – Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil – BR-060/153/262/DF/GO/MG

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA

CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	INV	FCM	R$ 152.789.182,69	14,48%	22.126.088,53	21,38%	32.665.273,54	21,38%	32.665.273,54	21,38%	32.665.273,54	21,38%	32.665.273,54

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CONCEBRA

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	COP	FCM	R$ 9.334.045,00	33,40%	1.380.792,72	49,43%	2.038.313,07	49,43%	2.038.313,07	49,43%	2.038.313,07	49,43%	2.038.313,07

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (Janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

4. CRO – Concessionária Rota do Oeste – BR-163/MT

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CRO CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT													
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	INV	FCM	R$ 52.374.731,45	15,26%	7.840.790,45	21,18%	10.883.485,25	21,18%	10.883.485,25	21,18%	10.883.485,25	21,18%	10.883.485,25

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – CRO CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO													
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO									
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Proposta	COP	FCM	R$ 3.205.783,24	11,86%	489.265,32	16,47%	679.129,48	16,47%	679.129,48	16,47%	679.129,48	16,47%	679.129,48

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (Janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

5. MSVIA – Concessionária de Rodovia Sul – Matogrossense – BR-163/MS

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – MSVIA

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO (4)											
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	INV	FCM	R$ 36.023.207,07	16,28%	5.864.243,01	20,93%	7.539.741,01	20,93%	7.539.741,01	20,93%	7.539.741,01	20,93%	7.539.741,01		

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – MSVIA

CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO (4)											
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	COP	FCM	R$ 2.247.648,12	8,87%	365.028,76	11,41%	470.479,84	11,41%	470.479,84	11,41%	470.479,84	11,41%	470.479,84		

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (Janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

60

6. VIA040 - Concessionária BR-040 – BR-040/DF/GO/MG

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – VIA040 CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE – DNIT															
DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO											
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	INV	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	INV	FCM	R$ 179.841.509,70	16,81%	30.233.321,39	20,80%	37.402.047,08	20,80%	37.402.047,08	20,80%	37.402.047,08	20,80%	37.402.047,08		

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – VIA040 CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT - CUSTO ADMINISTRATIVO															
DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO											
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO		8º ANO			
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$	%	R$		
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Proposta	COP	FCM	R$ 11.222.110,21	45,75%	1.886.559,25	56,59%	2.333.887,74	56,59%	2.333.887,74	56,59%	2.333.887,74	56,59%	2.333.887,74		

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento;
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Caixa Marginal;
(3) Valores a Preços Iniciais (janeiro/2009);
(4) Data inicial considerada a partir de 01.07.2017.

ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711 – suinf@antt.gov.br

ANTT PROTOCOLO

Ofício nº 339 /2017/SUINF

Brasília, 03 de agosto de 2017.

Ao Senhor Diretor Presidente
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niágara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: Reajuste e 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR 040 S.A. – Via 040

Sr. Diretor Presidente,

1. Em conformidade ao disposto na Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, e outras providências correlatas, esta Agência comunica os efeitos da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da TBP, cujas ações discriminadas a seguir foram aprovadas pela Resolução nº 5.392 de 27/07/2017.

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal 1 e 2 – 2ª RO e 4ª RE

Itens revisados	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM 1	
Substituição do tráfego projetado pelo real	0,08183
Mobilização/desmobilização (investimento)	-0,01652
Mobilização/desmobilização (taxa administrativa de 6,24%)	0,00009
Ajustes arredondamento	0,00005
Ajustes ISSQN	0,00004
Ajustes tarifa ponderada	0,10175
Tarifa acumulada	0,16722
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1ª RE	0,81430
FCM 2	
Controlador/Redutor de Velocidade PER (investimento)	0,01467
Controlador/Redutor de Velocidade PER (taxa administrativa de 6,24%)	0,00074
Tarifa acumulada	0,01541

2. A seguir apresentamos os eventos desta 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária contemplados no Fator C.

DOC 5.12

ANTT
FL 518
PROTOCOLO GERAL

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 2ª RO e 4ª RE

Itens revisados	Montante (R$ correntes)
Arredondamento Ajuste Ano 1	-48.547,74
Arredondamento Ano 3	-141.288,82
Isenção	39.345,45
Δ ISSQN Ano 3	-41.930,38
ISSQN Ajuste 1ª RE	-1.478.015,11
Δ Ajuste eixos suspensos	-4.021.520,77
Segurança no trânsito: PRF	5.235,70
Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-408.365,71
RDT	0
Receitas Extraordinárias	-17.307.065,63
IOF	1.763.714,26
Rota de Fuga	194.964,65
Saldo Conta C	-21.443.474,10

Quadro 3 – Cálculo Fator C – 2ª RO e 4ª RE

Montante aplicado (Cdt+1)	-21.442.474,10
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	-17.163.637,95
Fator C anterior (ct)	-0,23837
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt)	64.649.506,00
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-1)	68.575.376,18
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	60.948.387,87
Taxa de juros (rt)	19,63%
Fator C (ct+1) (R$ correntes)	-0,38624

3. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio.

Quadro 4 – Cálculo da tarifa por praça – 2ª RO e 4ª RE

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT***	Fator X	Fator C
			4,10339						
P1 a P11	5,278041	5,30	TBP FCM*	TBP contrato**	2,64603%	0,00	1,37127	0,00	-0,19992
			0,66540	3,43798					

Tarifa de Pedágio = TCP*TBP*(1-D-Q)*(IRT-X)+C
* Parcela acumulada FCM
** Ajustada pela perda real de eixos suspensos no 3º ano concessão, em relação à estimativa da 3ª Revisão Extraordinária.
*** 3,60% foi a variação do IPCA em relação ao IRT vigente no período anterior.

GEROR/NNB

ANTT
FL 519
PROTOCOLO

4. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio, comparando-as com as tarifas anteriormente vigentes.

Quadro 5 – Percentual de variação tarifária

Percentual de reajuste – em relação à 1a RO e 3a RE						
Praça Pedágio	1a RO e 3a RE		2a RO e 4a RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	4,80872	4,80	5,27804	5,30	9,76%	10,42%

5. Observa-se com base, no Quadro 5, que, a tarifa aumentou em 10,42% em relação à aprovada na 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, após arredondamento.

6. Encaminha-se CD contendo os documentos referentes à 2ª Revisão Extraordinária, 4ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária BR 040 S.A. – Via 040.

7. Os efeitos financeiros destas revisões entraram em vigor a partir de 30/07/2017.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

GEROR/NMB

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT FLS 21 PROTOCOLO GERAL

SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Ofício nº 466 /2016/SUINF

Brasília, 31 de maio de 2016.

Ao Senhor
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: **Proposta de Reajuste e 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR 040 S.A. – Via 040**

1. Em conformidade ao disposto na Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, e outras providências correlatas, esta Agência comunica que está dando curso ao processo da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da TBP, cujos impactos discriminam-se a seguir.

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal – 1ª RO e 3ª RE

Itens revisados	TBP (Preços Iniciais)
Dispositivos de retorno (unifilar)	0,10642
Nova TIR (9,43%)	0,04204
Tráfego real	(0,00659)
Arredondamento	(0,00004)
Δ ISS	(0,00003)
Dispositivos de retorno (inexecução)	(0,03334)
Dispositivos de retorno (6,24%)	0,00550
Tarifa acumulada	0,00752
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1ª RE	0,11394

2. A seguir apresentamos os eventos desta 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária contemplados no Fator C.

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 1ª RO e 3ª RE

SCES Trecho 3 – Polo 8 – Projeto Orla – Brasília-DF – 70200-003 – fone: (61) 3410.1000 / 1001
www.antt.gov.br

ITENS (Fit)	Descrição	Montante (R$ correntes)
	Arredondamento	-1.524.829,79
	Isenções	1.017.857,05
	Δ ISS	0,00
	Segurança no trânsito: PRF (ano 1 e ano 2)	-218.820,64
	Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 1 e ano 2)	-740.088,69
	RDT (ano 1 e ano 2)	-1.911.779,45
	Receitas Extraordinárias	-10.295.981,80
	Eixo suspenso	-12.965.807,64
Total		-26.639.450,98

Quadro 3 – Cálculo Fator C – 1ª RO e 3ª RE

Montante aplicado (Cdt+1)	-26.639.450,98
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	0
Fator C anterior (ct)	0
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	70.096.296,14
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	73.601.110,95
Taxa de juros (rt)	19,89%
Fator C (ct+1) [%]	-0,36194

* A projeção considerou uma taxa de crescimento de 5%, prevista contratualmente.

3. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio.

Quadro 4 – Cálculo da tarifa por praça – 1ª RO e 3ª RE

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT	Fator X	Fator C
P1 a P11	4,29069	4,30	3,55551		0,88416%	0,00	1,32024	0,00	-0,36194
			TBP FCM	TBP contrato					
			0,11394	3,44157					

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

ANTT FLS 23 PROTOCOLO

4. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio, comparando-as com as tarifas anteriormente vigentes.

Quadro 5 – Percentual de variação tarifária

Percentual de reajuste – em relação à 2a RE						
Praça Pedágio	2a RE		1a RO e 3a RE		%Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	4,56851	4,60	4,29069	4,30	6,08%	6,52%

5. Observa-se com base, no Quadro 5, que, a tarifa reduziu 6,52% em relação à aprovada na 2ª Revisão Extraordinária, após arredondamento. Ressalta-se que os valores apresentados ainda deverão ser aprovados pela Diretoria da ANTT.

6. Os efeitos financeiros destas revisões entrarão em vigor a partir de 30/07/2016.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

GEROR/RBA

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT FL 524

DOC 5.14

Ofício 559 /2015/SUINF

Brasília, 27 de fevereiro de 2015.

Ao Senhor
GUILHERME WILLER CAMPOS
Gerente do Contrato de Concessão
Concessionária Via 040
Rua Niágara, 350 – Jardim Canadá
34.000-000 - Nova Lima/MG

Assunto: 1ª Revisão Extraordinária da TBP – Concessionária Via 040.

Senhor Diretor-Presidente,

Com o intuito de dar ciência à V. Sª, informamos os efeitos da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em função da inclusão de investimentos em "Dispositivos de Retorno".

Os efeitos da 1ª Revisão Extraordinária alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,22528 (tarifa vencedora do leilão) para R$ 3,33170, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 3,30% (três inteiros e trinta centésimos por cento), com efeitos financeiros a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

Ressalta-se que o valor apresentado possui caráter *preliminar*, visto que ainda não foi apreciado pela Diretoria da ANTT.

Os efeitos financeiros referentes aos itens inseridos do Fluxo de Caixa Marginal entrarão em vigor a partir da data de início da cobrança da tarifa de pedágio.

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE
Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

GEROR/ECSM

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711 – suinf@antt.gov.br

ANTT
FLS 25
PROTOCOLO GERAL

Ofício nº 637 /2016/SUINF

Brasília, 01 de agosto de 2016.

Ao Senhor Diretor Presidente
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niágara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: Reajuste e 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR 040 S.A. – Via 040

Sr. Diretor Presidente,

1. Em conformidade ao disposto na Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, e outras providências correlatas, esta Agência comunica que está dando curso ao processo da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária da TBP, cujas ações discriminadas a seguir foram aprovadas pela Resolução n° 5.143 de 15/07/2016.

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal – 1ª RO e 3ª RE

Itens revisados	TBP (Preços iniciais)
Substituição pela nova TIR (9,43%), conforme Resolução 4.903/2015	0,04204
Substituição do tráfego projetado pelo real - adequação do impacto da 2ª RE em relação aos eixos suspensos*1	-0,00390
Arredondamento da tarifa do ano anterior	-0,00004
ISSQN ≠ 5%	-0,00003
Dispositivos de retorno (Inexecução observada no ano anterior)	-0,04141
Dispositivos de retorno (taxa administrativa de 6,24%)	0,00513
Remoção de Interferências	0,00021
Atraso de Licenciamento Ambiental	0,01241
Lei dos caminhoneiros: Impacto no Pavimento	0,28454
Tarifa acumulada	0,29895
Tarifa acumulada + Tarifa FCM 1ª RE *2	0,40537

*1 Esta revisão, permitiu adequar o impacto anteriormente calculado no FCM da 2ª RE.

*2 Tarifa FCM 1ª RE = 0,10642

2. A seguir apresentamos os eventos desta 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária contemplados no Fator C.

DOC 5.15

ANTT
FL 526
PROTOCOLO GERAL

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 1ª RO e 3ª RE

Descrição	Montante (R$ correntes)
Arredondamento	-1.485.660,67
Isenções	1.025.668,04
Δ ISS	-1.009.596,29
Segurança no trânsito: PRF (ano 1 e ano 2)	-1.196.405,33
Segurança no trânsito: Redução de acidentes (ano 1 e ano 2)	-411.919,80
RDT (ano 1)	-1.160.079,43
Receitas Extraordinárias	-13.600,00
Eixos Suspensos: Ajuste	-12.912.044,48
Saldo Conta C	-17.163.637,95

Quadro 3 – Cálculo Fator C – 1ª RO e 3ª RE

Montante aplicado (Cdt+1)	-17.163.637,95
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	0
Fator C anterior (ct)	0
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)*1	68.575.376,18
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)*2	72.004.144,99
Taxa de juros (rt)	19,63%
Fator C (ct+1) (R$ correntes)	-0,23837

*1 Tráfego correspondente à 365 dias do ano 2, com base no Volume Diário Médio (VDM) observado no período compreendido entre 30/07/2015 e 20/04/2016 (266 dias).

*2 A projeção considerou uma taxa de crescimento de 5%, prevista no anexo referente ao Fator C.

3. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio.

Quadro 4 – Cálculo da tarifa por praça – 1ª RO e 3ª RE

Tarifa de Pedágio	Tarifa Arred.	TBP		Fator D	Fator Q	IRT definitivo	Fator X	Fator C
4,80872	4,80	3,84701		0,88416%	0,00	1,32366	0,00	-0,23837
		FCM*	TBP Contrato**					
		0,40537	3,44163					

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

* Parcela acumulada FCM

** Ajustada pela perda real de eixos suspensos no 2° ano concessão, em relação à estimativa da 2ª Revisão Extraordinária.

*** 9,32% foi a variação do IPCA em relação ao IRT vigente no período anterior.

4. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio, comparando-as com as tarifas anteriormente vigentes.

Quadro 5 – Percentual de variação tarifária

Percentual de reajuste – em relação à 2a RE						
Praça Pedágio	2a RE		1a RO e 3a RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	4,56851	4,60	4,80872	4,80	5,26%	4,35%

5. Observa-se com base, no Quadro 5, que, a tarifa aumentou em 4,35% em relação à aprovada na 2ª Revisão Extraordinária, após arredondamento. Ressalta-se que os valores apresentados ainda deverão ser aprovados pela Diretoria da ANTT.

6. Encaminha-se CD contendo os documentos referentes à 1ª Revisão Extraordinária, 3ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária BR 040 S.A. – Via 040.

7. Os efeitos financeiros destas revisões entrarão em vigor a partir de 30/07/2016.

Atenciosamente,

LUIZ FERNANDO CASTILHO
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Ofício 1822/2015/SUINF

Brasília, 04 de agosto de 2015.

Ao Senhor
GUILHERME WILLER CAMPOS
Gerente do Contrato de Concessão
Concessionária Via 040
Rua Niágara, 350 – Jardim Canadá
34.000-000 - Nova Lima/MG

Assunto: Início de cobrança de pedágio, reajuste e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Via 040.

Senhor Diretor-Presidente,

1. Com o intuito de dar ciência à V. Sª, informamos que a ANTT autorizou o Reajuste e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Via 040 por meio da Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015, em função do efeito da Lei 13.103 e do início de cobrança de pedágio.

2. A 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, realizada concomitante ao reajuste, contempla os efeitos do Art. 17 da Lei 13.103/2015 "Lei dos Caminhoneiros".

> *"Art. 17º. Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."*

3. De acordo com o Art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995, tem-se que o efeito de qualquer alteração unilateral deve ser reequilibrado concomitantemente.

> *"Art. 9º, § 4º: Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração."*

4. Após estas considerações, passa-se a apresentação dos efeitos da 2ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

GERORIECSM

DOC 5.16

ANTT
FLS 29
PROTOCOLO

5. Os efeitos da 2ª Revisão Extraordinária alteraram a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,33170 (aprovada pela Resolução nº 4.699, de 13/05/2015) para R$ 3,77315, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo de 13,25% (treze inteiros e vinte e cinco centésimos por cento).

6. Com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado – IPCA, a TBP calculada na 2ª Revisão Extraordinária será reajustada em 21,08% (vinte e um inteiros e oito centésimos por cento).

7. Os efeitos combinados do Reajuste e da 2ª Revisões Extraordinárias alteram a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,33170 (tarifa da 1ª Revisão Extraordinária) para R$ 4,56851, para a categoria 1 de veículos, consistindo em um acréscimo na TBP de 37,12% (trinta e sete inteiros e sessenta e doze centésimos por cento), antes da aproximação.

8. Segue em anexo CD contendo as notas técnicas e a resolução que aprovou a revisão e o reajuste da TBP na Concessionária de Rodovias VIA040.

Atenciosamente,

ÉRICO REIS GUZEN
Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária - Substituto

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF
SCES Trecho 3, Lote 10 Polo 8 do Projeto Orla, Bloco C – Térreo, Brasília-DF
CEP 70200-003
Tel. (61) 3410-1741

Ofício nº 372/2018/SUINF/GEINV

Brasília-DF, 07 de maio de 2018.

A Sua Senhoria o Senhor
Flávio Rogério Rodrigues de Souza
Diretor-Superintendente da Concessionária VIA-040
Concessionária VIA-040 S.A.
Rua Niagara nº 350 Bairro Jardim Canadá
Nova Lima – Minas Gerais
CEP 34000-000

Assunto: Proposta da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária VIA 040 – Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

Referência: Processo nº 50510.017684/2018-34.

Senhor Diretor-Presidente,

1. Reportamo-nos à Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, por meio da qual essa Concessionária encaminha a proposta de revisão da tarifa básica de pedágio.

2. Sobre o assunto, encaminhamos, para conhecimento, cópia da Nota Técnica nº 015/2018/GEINV/SUINF, de 30/04/2018, em que esta GEINV realizou a análise dos assuntos relacionados à esta Gerência.

3. Por fim, solicitamos atenção aos prazos regimentais desta ANTT para o envio de eventual contestação, se for o caso.

Atenciosamente,

Rodrigo Marques de Oliveira
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

DOC 5.17

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

NOTA TÉCNICA Nº 015/2018/GEINV/SUINF

Referência: Processo nº 50510.017684/2018-34

ASSUNTO: Proposta da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – Concessionária BR-040 S.A. (VIA040) - Rodovia BR-040/DF/GO/MG.

Sumário

I - INTRODUÇÃO 2

II - FUNDAMENTAÇÃO 2

III - ANÁLISE 3

III.A - 3ª REVISÃO ORDINÁRIA 10

III.A.a. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão. 10

III.A.b. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão. 11

III.A.c. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão. 12

III.A.d. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 4º ano de concessão. 19

III.A.e. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programa de Redução de Acidentes – 4º ano concessão. 23

III.A.f. Manutenção e conserva dos 4 retornos em nível 24

III.A.g. Atraso de Licença Ambiental 26

III.A.h. Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal nas Praças de Pedágio 33

III.B - 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA 35

III.B.a. Controladores de Velocidade DNIT 35

III.B.b. Controladores de Velocidade PER 39

IV - CONCLUSÃO 41

I - INTRODUÇÃO

1. A presente Nota Técnica apresenta a análise, no que compete a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV), da Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da Concessionária BR-040 S.A. (VIA040), concernentes à rodovia BR-040/DF/GO/MG.

2. O trecho compreende 936,8 km da rodovia BR-040, iniciando-se no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, no km 0,0 do Plano Nacional de Viação (PNV) 2006, até o início do trecho concedido e administrado pela Concessionária CONCER, no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, no km 771,1 do PNV 2006, sendo:

- 557,2 km de pista simples,
- 222,3 km de pista dupla com canteiro central, e
- 157,3 km com 4 faixas de tráfego, sem canteiro central ou qualquer elemento físico de segregação das pistas.

3. Adicionalmente informa-se os seguintes dados do Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013, firmado entre a Concessionária VIA040 e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT):

- Extensão da Concessão: 936,8 km;
- Extensão de Duplicação: 557,2 km;
- Prazo: 30 anos;
- Data de Assinatura do Contrato: 12/03/2014;
- Data da Assunção (Início da Concessão): 22/04/2014;
- Data de Início da Cobrança de Pedágio: 30/07/2015.

II - FUNDAMENTAÇÃO

4. Inicialmente, cumprimos destacar os normativos que nortearam a análise dos pleitos apresentados pela Concessionária. Em momento oportuno, serão transcritos os excertos necessários.

FL 933

- Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais (*Alterada pela Resolução ANTT nº 1578/2006 e Resolução ANTT nº 5172/2016*).
- Resolução ANTT nº 1187, de 09 de novembro de 2005, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT. (*Alterada pela Resolução ANTT nº 2554/2008*)
- Resolução ANTT nº 3651, de 07 de abril de 2011, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços (*Alterada pela Resolução ANTT nº 4339/2014 e Resolução ANTT nº 4727/2015*).
- Contrato de Concessão Edital nº 006/2013.

III - ANÁLISE

5. Quanto à proposta de revisão contratual apresentada pela Concessionária, informa-se que a GEINV recebeu Carta com os pleitos de reequilíbrio contratual em relação à diversos pleitos, conforme apresentado a seguir:

I. Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018:

a) Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio Aparelhamento da PRF – 1º, 2º, 3º e 4º Ano Concessão.

b) RDT – Recursos para Desenvolvimento Tecnológico do 4º Ano Concessão.

c) Manutenção e conserva dos 4 retornos em nível.

d) Atraso Licenciamento Ambiental.

e) Alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre gasolina e diesel – 2017.

f) Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal das Praças de Pedágio.

g) Rota de fuga – Cristalina.

h) Aumento no Valor da renovação do seguro garantia do contrato.

i) Evasão de Pedágio.

j) Aplicação do fator D sobre TBP da proposta.

k) Eixo Suspenso – Diferença de percentual estimado e realizado no 4º Ano Concessão.

l) ISSQN – Diferença de alíquota de ISSQN.

m) Suspensão cobrança de Pedágio – Conselheiro Lafaiete.

n) Fator Q.

6. Dos pleitos de reequilíbrio econômico financeiro apresentados pela Concessionaria (Carta OF.GCC.0104.2018), foi encaminhada à GEROR por meio do Memorando nº 347/2018/GEINV/SUINF, de 28/03/2018, à GEFOR por meio do Memorando nº 348/2018/GEINV/SUINF, de 28/03/2018, à GEPRO por meio do Memorando nº 373/2018/GEINV/SUINF, de 03/04/2018, os seguintes tópicos que serão objeto de análise por aquelas Gerências.

i. GEROR

a) RDT – Recursos para Desenvolvimento Tecnológico do 4º Ano Concessão.

b) Alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre gasolina e diesel – 2017.

c) Rota de fuga – Cristalina.

d) Aumento no Valor da renovação do seguro garantia do contrato.

e) Evasão de Pedágio.

f) Aplicação do fator D sobre TBP da proposta.

g) Eixo Suspenso – Diferença de percentual estimado e realizado no 4º Ano Concessão.

h) ISSQN – Diferença de alíquota de ISSQN.

i) Suspensão cobrança de Pedágio – Conselheiro Lafaiete.

j) Fator Q.

ii. GEFOR

a) Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal das Praças de Pedágio.

iii. GEPRO

a) Manutenção e conserva dos 4 retornos em nível.

7. Além dos pleitos apresentados anteriormente, também será objeto de análise desta Nota Técnica os seguintes tópicos:

- Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 4º ano de concessão.
- Controladores de Velocidade DNIT
- Controladores de Velocidade PER

8. Assim, dos pleitos de revisão tarifária apresentados pela Concessionária, esta GEINV analisará os itens constantes na Tabela a seguir.

RELAÇÃO DOS PLEITOS – VIA 040 – Análise GEINV	
Item	Descrição
III.A -	3ª REVISÃO ORDINÁRIA
III.A.a.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão
III.A.b.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão
III.A.c.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão
III.A.d.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 4º ano de concessão
III.A.e.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 4º ano de concessão
III.A.f.	Manutenção e conserva dos 4 retornos definitivos
III.A,g.	Atraso Licenciamento Ambiental
III.A.h.	Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal das Praças de Pedágio
III.B -	5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA
III.B.a.	Controladores de Velocidade DNIT
III.B.b.	Controladores de Velocidade PER

9. Destaca-se que o presente pleito de revisão tarifária foi apresentado tempestivamente, conforme orientação expedida pela GEINV através do Ofício Circular nº 012/2016/GEINV/SUINF, de 07/11/2016.

10. Sobre revisões tarifárias, transcrevemos a seguir o que dispõe a Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pelas Resoluções nº 1.578, nº 2.552 e nº 5.172, de 17/08/2006, 14/02/2008 e 25/08/2016 respectivamente:

> ...
>
> *Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão.*
>
> *§ 1º As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários.*
>
> *§ 2º As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*
>
> *I relativamente ao exercício fiscal anterior:*
>
> *(...)*
>
> *d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.*
>
> *(...)*
>
> *III – as repercussões decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.*
>
> *Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 2º-C A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços*

dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011.

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.

Parágrafo único. Serão permitidas atualizações da proposta desde que apresentadas pela concessionária até 130 (cento e trinta) dias antes da data da revisão. (Grifo nosso)

11. Sobre este tema, salienta-se o disposto na Resolução ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339 e nº 4.727, de 29/05/2014 e 26/05/2015, cujo trecho é citado a seguir:

Art. 2º A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão de obras ou serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER, que esteja vigente à época da publicação da Resolução nº 3.651/2011, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

I – os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e

II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II à seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

> *(...)*
>
> *§9º As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento);*
>
> *§10º A taxa de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) também deverá ser empregada no caso de exclusão de obras dos Programas de Exploração, retirando-se do fluxo de origem da obra ou serviço excluído a parcela correspondente ao custo administrativo incluído.* (Grifo nosso)

12. Cabe ressaltar ainda o disposto na Resolução ANTT nº 1.187, alterada pela Resolução ANTT nº 2.554, de 14/02/2008, apresentada abaixo:

> *Art. 17. Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.*
>
> *(...)*
>
> *Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial.*
>
> *Art. 23. As repercussões econômico-financeiras serão consideradas em:*
>
> *I - revisões ordinárias, realizadas anualmente na forma de regulamentação específica, nos casos de:*
>
> *a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;*
>
> *b) modificações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços, autorizadas pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência; e*
>
> *(...)*
>
> *III - revisão extraordinária, nos demais casos previstos em lei, contrato e Resoluções da ANTT.* (Grifo nosso)

13. Cabe esclarecer que os valores inseridos no cronograma de investimento serão classificados por esta GEINV, em:

- Revisão Ordinária ou Revisão Extraordinária;
- Fluxo de Caixa Marginal (FCM) ou Fator C (FTC);
- Investimento (INV) ou Custo Operacional (COP).

14. Assim, para cada item analisado, será apresentada a proposta da VIA 040, bem como da SUINF, sendo esta última a proposta final a ser considerada, levando-se em conta os comentários e as observações feitas pela área técnica da GEINV sobre a proposta da Concessionária.

15. Dessa forma, apresentaremos os comentários e discussões a respeito do pleito o qual ensejou alteração do PER da VIA 040, bem como os fatos e evidências que motivaram a presente proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão encaminhado pela Concessionária.

16. Este documento verificará, além dos novos pleitos, a situação dos investimentos previstos no PER da VIA 040 para o período analisado, propondo assim, a 3ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária da TBP.

17. Ressalta-se que os prazos estabelecidos para a execução das obras da Frente de Ampliação da Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço são definidos no item 3.2 do PER e iniciam somente a partir da emissão da Licença de Instalação (LI).

18. Informa-se ainda que a Licença de Instalação (LI) nº 1.121/2016, referente à VIA 040, foi emitida pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA) em 06/07/2016 para os trechos de Goiás e DF e em 13/04/2017 para o trecho de Minas Gerais, não tendo ocorrido, até o momento, a transferência à Concessionária VIA 040.

19. Portanto, até o momento, não definiu-se oficialmente a data a ser considerada para início da contagem do prazo previsto para cumprimento das metas anuais estabelecidas no item 3.2.1 do PER.

20. Sendo assim, como não se iniciou a contabilização de prazo para implantação das obras previstas no item 3.2.1 do PER para o Ano 1, nessa revisão ordinária não será apurado a execução das referidas obras.

21. Por fim, destacamos que a presente Nota Técnica não tratará sobre o percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio da Frente de Ampliação de Capacidade do item 3.2 do PER, conforme estabelece a metodologia do Fator D (anexo 5 do Contrato), pois cabe à Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR), encaminhar, em momento oportuno, tal informação à Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias (GEROR), conforme preconiza a Portaria SUINF nº 216, de 04/11/2016.

> *Art. 15. A proposta do percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio, a ser apurado pela GEFOR em caso de previsão contratual, será considerada pela GEROR quando da Revisão Ordinária subsequente da TBP.* (Grifo nosso)

22. Cabe esclarecer que este documento apresentará valores e resultados a preços iniciais (data base de nov/2012).

III.A - 3ª REVISÃO ORDINÁRIA

III.A.a. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão.

Proposta Concessionária

23. Por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, a Concessionária requer que seja reconhecido o valor adicional de R$ 17.711,44 (dezessete mil, setecentos e onze reais e quarenta e quatro centavos) a preços correntes, referente prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF do 1º ano concessão.

Proposta SUINF

24. Inicialmente, informamos, que a verba destinada ao aparelhamento da PRF é de R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

25. Por meio da 1ª Revisão Ordinária foi aprovada a prestação de contas referente à Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, do 1º ano concessão, no montante de R$ 869.147,91 (oitocentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e sete reais e noventa e um centavos), a preço iniciais, restando um saldo de R$ 120.852,09 para a modicidade tarifária, a preços iniciais.

26. Na 2ª Revisão Ordinária, foi reconhecido o valor adicional de R$ 99.993,27 (noventa e nove mil novecentos e noventa e nove reais vinte e sete centavos), a preços iniciais, referente a prestação de contas da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, do 1º ano Concessão. Assim verifica-se que na 2ª Revisão Ordinária, foi apurado a verba total de R$ 969.141,18 (novecentos e sessenta e nove mil, cento e quarenta e um reais e dezoito centavos), a preços iniciais, restando um saldo contratual no qual foi computada no fator C no valor de R$ 20.858,82 (vinte mil, oitocentos e cinquenta e oito reais e oitenta e dois centavos) a preços iniciais.

27. Por fim, a concessionária informou por meio de e-mail, de 29/03/2018, que esta solicitação de reconhecimento de valor referente a Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF do 1º ano concessão, seja desconsiderada.

28. Assim, considerando a solicitação da Concessionária VIA040 de desconsiderar sua proposta inicial em relação ao item, não será necessária a análise deste pleito da Concessionária.

> III.A.b: Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão.
>
> *Proposta Concessionária*

29. Por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, a Concessionária informa que desembolsou o montante de R$ 965.289,46 (novecentos e sessenta e cinco mil duzentos e oitenta e nove reais quarenta e seis centavos).

30. A Via 040 requer que seja reconhecido o valor adicional de R$ 70.877,62 (setenta mil, oitocentos e setenta e sete reais e sessenta e dois

centavos), a preços correntes, referente prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF do 2º ano concessão.

Proposta SUINF

31. Inicialmente, informamos, que a verba anual destinada ao aparelhamento da PRF é de R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

32. A análise da citada verba, foi realizada por meio do Parecer Técnico nº 145/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, no qual informa que a Concessionária apresentou um gasto total no valor de R$ 965.288,56 (novecentos e sessenta e cinco mil, duzentos e oitenta e oito reais e cinquenta e seis centavos), a preços corrente, sendo que, o valor apurado pelas Notas Fiscais encaminhadas pela Concessionária foi de R$ 963.299,44 (novecentos e sessenta e três mil, duzentos e noventa e nove reais e quarenta e quatro centavos) a preços correntes.

33. Assim, foi aprovado na 2ª Revisão Ordinária, a utilização da verba no valor de R$ 963.299,44 (novecentos e sessenta e três mil, duzentos e noventa e nove reais e quarenta e quatro centavos) a preços correntes. Foi utilizado o IRT de 1,07702, estipulado pela GEROR, sendo aprovado o valor de R$ 894.411,84 (oitocentos e noventa e quatro mil, quatrocentos e onze reais e oitenta e quatro centavos), a preços iniciais, restando saldo contratual no qual foi computada no fator C no valor de R$ 95.588,16 (noventa e cinco mil, quinhentos e oitenta e oito reais e dezesseis centavos), a preços iniciais.

34. Portanto, em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que no momento o pleito seja indeferido, não cabendo, neste caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.A.c. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão.

Proposta Concessionária

35. Por meio da Carta OF.GCC.0059.2018, de 22/02/2018, a Concessionária apresentou a prestação de contas parcial no valor de R$ 937.477,16 (novecentos e trinta e sete mil, quatrocentos e setenta e sete reais e dezesseis centavos), a preços correntes, restando pendente a documentação referente ao valor de R$ 209.208,06 (duzentos e nove mil, duzentos e oito reais e seis centavos) totalizando o montante de R$ 1.146.685,22 (um milhão, cento e quarenta e seis mil, seiscentos e oitenta e cinco reais e vinte e dois centavos), a preços correntes.

Proposta SUINF

36. Inicialmente, sobre a verba anual para Segurança no Trânsito do Contrato de Concessão relativo ao Edital 006/2013, que concedeu a rodovia BR-040/DF/GO/MG à VIA040, em seu item 15.10, temos:

> *"15.10 Segurança no Trânsito*
>
> *15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.*
>
> *(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.*
>
> *(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.*
>
> *(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária."*

37. Do exposto acima verifica-se que a Concessionária deverá disponibilizar, à ANTT, ao longo de todo o prazo da concessão, a partir do primeiro mês após a data de assunção, verba anual para a segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados

a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da PRF.

38. No entanto, a Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014, propôs que a verba anual de segurança do trânsito seja destinada integralmente ao sistema rodoviário federal, com a distribuição abaixo:

- R$ 990.000,00 (*novecentos e noventa mil reais*), a preços iniciais, destinada ao aparelhamento da PRF;
- R$ 343.583,00 (*trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais*), a preços iniciais, destinada a programas de redução de acidentes.

39. Aprovou-se, desse modo, a verba anual destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal, na quantia de R$ 1.333.583,00 (*um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais*), à valores iniciais de contrato, com o objetivo de proporcionar o aparelhamento do referido órgão.

40. Assim, em cumprimento ao disposto no item 15.10 do Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013, a Concessionária VIA040 celebrou, com o DPRF, tendo a interveniência da ANTT, o Convênio nº 08/2014, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), Seção 3, nº 214, do dia 05/11/2014:

> **DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL**
> **COORDENAÇÃO DE APOIO ADMINISTRATIVO**
>
> **EXTRATO DE CONVÊNIO Nº 8/2014 - UASG 200189**
>
> Processo: 50500.049882/2014-52. Convênio celebrado entre a União, por intermédio do Ministério da Justiça - MJ, representado pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF, CNPJ: 00.394.494/0104-41, e a Concessionária BR 040 S.A., CNPJ: 19.726.048/0001-00, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Objeto: aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização do tráfego, desde o trecho que se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, até o início do trecho no município de Juiz de Fora-MG, suas áreas marginais e acessos, mediante aquisições de bens e contratações de serviços, providos pela concessionária e disponibilizados ao DPRF. Valor Anual: até R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais). Fundamento Legal: Lei 8.666/93. Vigência: 60 (sessenta) meses, a partir do dia seguinte ao da publicação do presente extrato no DOU.

41. Ainda, segundo o Convênio em questão, em seu anexo II, destacamos a natureza da despesa, o valor anual do Convênio e o cronograma anual de desembolso financeiro, abaixo descritos:

"4. DISTRIBUIÇÃO ANUAL DOS RECURSOS

CONCESSIONÁRIA	BR/UF	Trecho	Extensão (km)	Valor Anual (R$ – data base nov/2012)
CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A	BR-040/DF/GO/MG	Trecho se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, até o início do trecho concedido no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais	936,8 km	990.000,00

5. PLANO DE APLICAÇÃO ANUAL DOS RECURSOS (R$)
CONCESSIONÁRIA

Natureza da Despesa	Total	CONCESSIONÁRIA	DPRF
Especificação		(R$ - Nov/2012)	
Bens e serviços necessários destinados a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização de tráfego na Rodovia BR-040/DF/GO/MG, desde o início no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, até o início do trecho concedido no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, suas áreas marginais e seus acessos.	990.000,00	990.000,00	0,00

6. CRONOGRAMA ANUAL DE DESEMBOLSO FINANCEIRO (R$)
CONCESSIONÁRIA

1º mês	2º mês	3º mês	4º mês	5º mês	6º mês
82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00

7º mês	8º mês	9º mês	10º mês	11º mês	12º mês
82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00

Observações: Os valores fixados nos cronogramas acima correspondem aos bens e serviços indicados pela ANTT, a serem adquiridos ou contratados pela CONCESSIONÁRIA e disponibilizados ao DPRF para a execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização de tráfego na Rodovia BR-040/DF/GO/MG suas áreas marginais e seus acessos. Caso a despesa mensal não seja compatível com o valor constante do

Plano de Trabalho, a diferença poderá ser compensada nos meses subsequentes, desde que respeitado o limite anual, sempre com a anuência da CONCESSIONÁRIA."

42. De acordo com o Parágrafo Primeiro da Cláusula Primeira do referido Convênio, a VIA040 destinará, ao DPRF, uma verba anual no valor de R$ 990,000,00 (*novecentos e noventa mil reais*) em valores de novembro de 2012 (preços iniciais), com o objetivo de proporcionar o aparelhamento do referido órgão.

43. Conforme registrado no item 6 (Cronograma de Desembolso Financeiro) do Anexo II (Plano de Trabalho) do Convênio em questão, as diferenças nos valores mensais poderão ser compensadas nos meses subsequentes, desde que respeitado o limite anual.

44. Destaca-se que, como subsídio à presente análise, foi considerado nesta verificação a consultoria e apoio técnico da empresa Spazio Urbanismo Ltda., através dos seguintes Relatórios de Análise da Prestação de Contas de Convênios:

- Relatório nº 0059/2017, de 20/03/2018.

45. Assim, a prestação de contas referente ao aparelhamento da PRF do 3º ano de concessão foi analisada conforme o seguinte documento:

- 3º ano de concessão – Processo nº 50510.020192/2017-45 Parecer Técnico nº 039/2018/GEINV/SUINF, de 03/04/2018.

46. No Anexo A do relatório citado, apresentamos uma planilha com todas as despesas efetuadas pela Concessionária e as que foram aprovadas pela ANTT, em preços correntes, as quais estão dentro da vigência do Convênio nº 08/2014.

47. A prestação de contas havia sido analisada na 2ª Revisão Ordinária, por meio dos Pareceres Técnicos nº 124/2017/GEINV/SUINF, de 17/04/2017 e nº 146/2017/GEINV/SUINF, de 02/06/2017, constante no processo nº 50510.020192/2017-45. Foi apurado o montante de R$ 0,00 (zero reais), ou seja, não houve o reconhecimento de quaisquer valores referente à Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, do 3º ano concessão.

48. Com base no exposto, a nova documentação foi analisada, como já informado anteriormente, por meio do Parecer Técnico nº 039/2018/GEINV/SUINF, de 03/04/2018.

49. O critério adotado para pagamento do custo é o menor valor verificado entre a cotação, a nota fiscal e o comprovante de pagamento.

50. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, de acordo com a nova documentação enviada, a preços iniciais (data de assunção).

PRESTAÇÃO DE CONTAS DE APARELHAMENTO PRF - CONCESSIONÁRIA VIA040 3º ANO DE CONCESSÃO				
PERÍODO	VALOR PROPOSTO PELA VIA040 (*Preços Correntes*)	VALOR APROVADO PELA ANTT (*Preços Correntes*)	ÍNDICE DE REAJUSTAMENTO TARIFÁRIO (1)	VALOR A SER PAGO PELA ANTT (*Preços Iniciais*)
3º Ano	R$ 1.146.731,22	R$ 1.130.209,19	1,18855	R$ 950.914,30
TOTAL	R$ 1.146.731,22	R$ 1.130.914,30	1,18855	R$ 950.914,30

51. Considerando o exposto no presente documento e em verificação da documentação apresentada pela Concessionária, cuja análise e cálculos é apresentado na planilha em anexo, sugere-se que, no presente momento, seja considerado o montante de R$ 950.914,30 (novecentos e cinquenta mil, novecentos e quatorze reais e trinta centavos), a preços iniciais.

52. Como existe verba anual prevista no Contrato de Concessão para custear o aparelhamento da PRF, é apresentado a seguir a verificação do saldo contratual, a preços iniciais:

VERIFICAÇÃO DO SALDO FINANCEIRO DE APARELHAMENTO PRF - VIA040 3º ANO DE CONCESSÃO.				
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO CONCESSÃO
				3º ANO
Custo Total Apurado	COP	-	R$ 950.914,30	R$ 950.914,30
Verba Disponível	COP	-	R$ 990.000,00	R$ 990.000,00
Saldo Contratual (Modicidade) (Σ Verba – Σ Custo)	COP	-	R$ 990.000,00	R$ 39.085,51

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento
(2) Fluxo: FM – Fluxo Marginal / FC – Fator C
(3) Valores a preços iniciais

53. Na 2ª Revisão Ordinária foi revertido o montante de R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais, para a modicidade tarifária relativo à não utilização da Verba de Segurança no

Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, no 3º ano de concessão.

54. Com a nova documentação enviada foi comprovada a aquisição de equipamentos no montante de R$ 950.914,30 (novecentos e cinquenta mil, novecentos e quatorze reais e trinta centavos), a preços iniciais, que deverá ser restituído à Concessionária no reequilíbrio do Contrato de Concessão, conforme previsão contratual do Fator C.

55. Com isso, em virtude de restar saldo contratual de R$ 39.085,71 (trinta e nove mil, oitenta e cinco reais e setenta e um centavos), a preços iniciais, para o item aparelhamento da PRF, a verba deve ser computada no fator C para ser revertida à modicidade tarifária.

56. Conforme subcláusula 15.10 – Segurança no Trânsito, será necessário reequilibrar o Contrato de Concessão, sendo revertido este valor à modicidade tarifária, conforme previsão contratual no Fator C.

> *"Anexo 6 - Fator C*
>
> *1. Introdução*
>
> *1.1 O presente Anexo tem por objetivo especificar a metodologia de aferição, cálculo e reequilíbrio decorrentes de eventos que geram impacto exclusivamente sobre a receita ou verbas devidas pela Concessionária, pela prestação dos serviços públicos objeto da Concessão.*
>
> *(...)*
>
> *1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):*
>
> *1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no Contrato;"*

57. Sendo assim, sugere-se que a GEROR seja informada sobre os valores apurados, para que, conforme previsto na metodologia do Fator C, o saldo remanescente, considerando a data base de preços conforme estabelece a metodologia, seja revertido à modicidade tarifária no momento da próxima revisão ordinária da tarifa básica de pedágio.

58. Por fim, caso a Concessionária conteste os valores apurados de forma tempestiva, os mesmos serão novamente verificados por meio de Nota Técnica complementar.

III.A.d. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 4º ano de concessão.

Proposta Concessionária

59. Por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, a Concessionária informa que a prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF do 4º ano concessão, vence 30 (trinta) dias após o encerramento do ano concessão. Assim a Concessionária reserva no direito de realizar a prestação de contas referente ao no 4º ano concessão, no momento adequado.

Proposta SUINF

60. Inicialmente, sobre a verba anual para Segurança no Trânsito do Contrato de Concessão relativo ao Edital 006/2013, que concedeu a rodovia BR-040/DF/GO/MG à VIA040, em seu item 15.10, temos:

> *"15.10 Segurança no Trânsito*
>
> *15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após à Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.*
>
> *(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.*
>
> *(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.*
>
> *(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária."*

61. Do exposto acima verifica-se que a Concessionária deverá disponibilizar, à ANTT, ao longo de todo o prazo da concessão, a partir do

primeiro mês após a data de assunção, verba anual para a segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da PRF.

62. No entanto, a Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014, propôs que a verba anual de segurança do trânsito seja destinada integralmente ao sistema rodoviário federal, com a distribuição abaixo:

- R$ 990.000,00 (*novecentos e noventa mil reais*), a preços iniciais, destinada ao aparelhamento da PRF;
- R$ 343.583,00 (*trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais*), a preços iniciais, destinada a programas de redução de acidentes.

63. Aprovou-se, desse modo, a verba anual destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal, na quantia de R$ 1.333.583,00 (*um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais*), à valores iniciais de contrato, com o objetivo de proporcionar o aparelhamento do referido órgão.

64. Assim, em cumprimento ao disposto no item 15.10 do Contrato de Concessão do Edital nº 006/2013, a Concessionária VIA040 celebrou, com o DPRF, tendo a interveniência da ANTT, o Convênio nº 08/2014, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União (DOU), Seção 3, nº 214, do dia 05/11/2014:

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL
COORDENAÇÃO DE APOIO ADMINISTRATIVO

EXTRATO DE CONVÊNIO Nº 8/2014 - UASG 200109

Processo: 50500.049882/2014-52. Convênio celebrado entre a União, por intermédio do Ministério da Justiça - MJ, representado pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal - DPRF. CNPJ: 00.394.494/0104-41, e a Concessionária BR 040 S.A.. CNPJ: 19.726.048/0001-00, com interveniência da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. Objeto: aparelhamento necessário à execução dos serviços de policiamento e apoio à fiscalização do tráfego, desde o trecho que se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251 DF-001, até o início do trecho no município de Juiz de Fora-MG, suas áreas marginais e acessos, mediante aquisições de bens e contratações de serviços, promovidos pela concessionária e disponibilizados ao DPRF. Valor Anual: até R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais). Fundamento Legal: Lei 8.666/93. Vigência: 60 (sessenta) meses, a partir do dia seguinte ao da publicação do presente extrato no DOU.

65. Ainda, segundo o Convênio em questão, em seu anexo II, destacamos a natureza da despesa, o valor anual do Convênio e o cronograma anual de desembolso financeiro, abaixo descritos:

"4. DISTRIBUIÇÃO ANUAL DOS RECURSOS

CONCESSIONÁRIA	BR/UF	Trecho	Extensão (km)	Valor Anual (R$ – data base nov/2012)
CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A	BR-040/DF/GO/MG	Trecho se inicia no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, até o início do trecho concedido no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais	936,8 km	990.000,00

5. PLANO DE APLICAÇÃO ANUAL DOS RECURSOS (R$)
CONCESSIONÁRIA

Natureza da Despesa	Total	CONCESSIONÁRIA	OPRF
Especificação		(R$ - Nov/2012)	
Bens e serviços necessários destinados a execução dos serviços de policiamento e apoio a fiscalização de tráfego na Rodovia BR-040/DF/GO/MG, desde o início no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251/DF-001, até o início do trecho concedido no município de Juiz de Fora, no estado de Minas Gerais, suas áreas marginais e seus acessos.	990.000,00	990.000,00	0,00

6. CRONOGRAMA ANUAL DE DESEMBOLSO FINANCEIRO (R$)
CONCESSIONÁRIA

1º mês	2º mês	3º mês	4º mês	5º mês	6º mês
82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00

7º mês	8º mês	9º mês	10º mês	11º mês	12º mês
82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00	82.500,00

Observações: Os valores fixados nos cronogramas acima correspondem aos bens e serviços indicados pela ANTT, a serem adquiridos ou contratados pela CONCESSIONÁRIA e

disponibilizados ao DPRF para a execução dos serviços de policiamento e apoio a fiscalização de tráfego na Rodovia BR-040/DF/GO/MG suas áreas marginais e seus acessos. Caso a despesa mensal não seja compatível com o valor constante do Plano de Trabalho, a diferença poderá ser compensada nos meses subsequentes, desde que respeitado o limite anual, sempre com a anuência da CONCESSIONÁRIA."

66. De acordo com o Parágrafo Primeiro da Cláusula Primeira do referido Convênio, a Concessionária VIA040 destinará, ao DPRF, uma verba anual no valor de R$ 990,000,00 (*novecentos e noventa mil reais*) em valores de novembro de 2012 (preços iniciais), com o objetivo de proporcionar o aparelhamento do referido órgão.

67. Conforme registrado no item 6 (Cronograma de Desembolso Financeiro) do Anexo II (Plano de Trabalho) do Convênio em questão, as diferenças nos valores mensais poderão ser compensadas nos meses subsequentes, desde que respeitado o limite anual.

68. Considerando que a prestação de contas da Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF – 4º Ano Concessão, vence 30 (trinta) dias após o encerramento do ano Concessão.

69. A seguir apresenta-se o quadro resumo da prestação de contas da utilização de Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Convênio de Aparelhamento da PRF, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – CRONOGRAMA FINANCEIRO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – VERBA DE APARELHAMENTO DA PRF				
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (3)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO
				4º ANO
Custo Total Apurado	COP	FC	R$ 0,00	R$ 0,00
Verba Disponível	COP	FC	R$ 990.000,00	R$ 990.000,00
Saldo Contratual (Modicidade) *(Σ Verba – Σ Custo)*	COP	FC	R$ 990.000,00	R$ 990.000,00

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.
(2) Fluxo: FM – Fluxo Marginal / FC – Fator C.
(3) Valores a Preços Iniciais (Data de Assunção).

70. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 4º ano concessão, a verba total de R$ 0,00 (zero reais).

553

71. Portanto, em virtude de restar saldo contratual de R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), a preços iniciais (data de assunção), para a Verba de Segurança no Trânsito, Convênio de Aparelhamento da PRF, esta verba deverá ser computada no Fator C, cujo cálculo encontra-se sob competência da GEROR, a fim de que o montante remanescente seja revertido em sua totalidade à modicidade tarifária.

III.A.e. Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programa de Redução de Acidentes – 4º ano concessão.

Proposta SUINF

72. Inicialmente, informamos, que a verba anual destinada ao Programa de Redução de Acidentes é de R$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais (data de assunção), conforme Nota Técnica nº 011/2014/GEINV/SUINF, de 09/05/2014.

73. Além disso, considerando que a VIA 040 informou por meio de e-mail, de 23/03/2018, que não houve gastos relativo à verba de campanhas de segurança no trânsito para o 4º ano concessão, sugerimos reverter toda a Verba destinada à programas de redução de acidentes do 4º ano concessão à modicidade tarifária.

74. Apresenta-se, a seguir, o quadro resumo da prestação de contas da utilização da Verba de Segurança no Trânsito, em relação ao Programa de Redução de Acidentes, a preços iniciais (data de assunção).

VERIFICAÇÃO – CRONOGRAMA FINANCEIRO SUBCLÁUSULA 15.10 DO CONTRATO – SEGURANÇA NO TRÂNSITO – PROGRAMA DE REDUÇÃO DE ACIDENTES				
DESCRIÇÃO	TIPO (4)	FLUXO (5)	TOTAL (6)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO
				4º ANO
Custo Total Apurado	COP	FC	R$ 0,00	R$ 0,00
Verba Disponível	COP	FC	R$ 343.583,00	R$ 343.583,00
Saldo Contratual (Modicidade) *(Σ Verba – Σ Custo)*	COP	FC	R$ 343.583,00	R$ 343.583,00

(4) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.
(5) Fluxo: FM – Fluxo Marginal / FC – Fator C.
(6) Valores a Preços Iniciais (Data de Assunção).

ANTT FL 554 PROTOCOLO GERAL

75. Assim, verifica-se que foi apurado, para o 4º ano Concessão, a verba total de R$ 0,00 (zero reais).

76. Portanto, em virtude de restar saldo contratual de R$ 343.583,00 (trezentos e quarenta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), a preços iniciais (data de assunção), para o item programa de redução no trânsito, esta verba deverá ser computada no Fator C, cujo cálculo encontra-se sob competência da GEROR, a fim que o montante remanescente seja revertido em sua totalidade à modicidade tarifária.

III.A.f. Manutenção e conserva dos 4 retornos em nível

Proposta Concessionária

77. Por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, a Concessionária informa que diante do parecer apontado pela ANTT na 4ª Revisão Extraordinária, a Via 040 propõe outra metodologia para valorização da manutenção dos dispositivos de retorno, baseado no Custo Médio Gerencial/DNIT, considerando o estorno dos custos de roçada e capina, com intuito de atender à solicitação da ANTT.

78. Na ocasião passada, a Concessionária propôs a inclusão de manutenção e conserva dos 45 dispositivos de retorno em nível. Na impossibilidade de inclusão do montante total, a Via 040 solicita que fosse considerado ao menos o valor para manutenção e conserva dos retornos já implantados, no valor total de R$ 10.060.904,57 (dez milhões, sessenta mil, novecentos e quatro reais e cinquenta e sete centavos).

79. Por fim, a Concessionária encaminha, ainda, tabelas informando os quantitativos e os custos anuais referente à manutenção e conserva de retornos em nível.

Proposta SUINF

80. Inicialmente, informamos, que por meio da 1ª Revisão Extraordinária foi aprovada a nova obrigação da Concessionária de implantar 45 retornos em nível. Assim, foi incluído no fluxo marginal o valor total de R$ 87.407.768,25, a preços iniciais, referente à implantação dos retornos em nível.

81. Cabe esclarecer que as propostas de investimentos não previstos inicialmente no Contrato de Concessão, necessitam de análise prévia do projeto e orçamento por esta Agência, para inclusão no PER e autorização de implantação, conforme estabelece o item 22.7.1 do contrato, bem como as Resoluções ANTT nº 1187/2005 e nº 3651/2011:

> *CONTRATO DE CONCESSÃO*
>
> *(...)*
>
> *22.7 Projeto para novos investimentos*
>
> *22.7.1 Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANTT e não previstos no Contrato, a ANTT poderá requerer a Concessionária previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de projeto das obras e serviços nos termos de regulamentação especifica.*
>
> *RESOLUÇÃO Nº 1187, DE 09 DE NOVEMBRO DE 2005*
>
> *(...)*
>
> *DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO*
>
> *(...)*
>
> *Art. 21. As propostas de alteração no Programa de Exploração, apresentadas pela Concessionária, deverão conter Projeto Básico, suas justificativas e avaliação dos custos e benefícios, considerados os requisitos indicados no Anexo IV desta Resolução.*
>
> *Parágrafo único. Após autorizada pela ANTT a alteração no Programa de Exploração, a concessionária deverá apresentar Projeto Executivo, cujo custo de elaboração será considerado em futura revisão.*
>
> *Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial."*
>
> *RESOLUÇÃO nº 3651, de 07 de abril de 2011*
>
> *(...)*
>
> *Art. 2º A metodologia de que trata esta Resolução consiste na recomposição do equilíbrio contratual, na hipótese de inclusão de obras ou serviços não previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER, que esteja vigente à época da publicação da Resolução nº*

3.651/2011, por meio da adoção de um Fluxo de Caixa Marginal, projetado em razão do evento que ensejar a recomposição, considerando:

I - os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição; e

II - os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários – SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

82. Informamos ainda, que foi encaminhado o Memorando nº 373/2018/GEINV/SUINF, de 03/04/2018, à GEPRO, solicitando manifestação em relação a manutenção e conserva dos 04 (quatros) retornos em nível.

83. Assim, considerando que até o momento a GEPRO não manifestou sobre o assunto, especificamente em relação à validação do orçamento, o pleito deverá ser verificado na Nota Técnica complementar, caso haja tempo hábil para isso.

III.A.g. Atraso de Licença Ambiental

Proposta Concessionária

84. Inicialmente, a Concessionária informa por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, que em virtude do atraso na emissão da Licença Ambiental, cujo risco é atribuído ao Poder Concedente, solicitou

em sua em sua última revisão, o reequilíbrio econômico e financeiro do contrato de forma compensar os custos adicionais ocorridos.

85. Segundo a Via 040, na época, com base nos dispositivos contratuais, a ANTT reconheceu que a Concessionária não deveria ser responsabilizada e penalizada, conforme previsão contida na cláusula 20 do Contrato de Concessão, procedendo a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro em função dos custos adicionais ocorridos pela não obtenção da licença de instalação até o final do ano 02 de concessão.

86. Na revisão de 2016, em relação à mobilização/desmobilização, foi indenizado apenas as obras de duplicação referentes ao Ano 02 que estavam enquadradas na Portaria nº 288/2013/MMA/MT, representando a extensão de 79 km, sendo adotados os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF, ou seja, 0,5% do Custo Direto da Obra. Para apuração do valor da duplicação dos 79 km, adotou-se o Custo Médio Gerencial (CMG) por quilômetro da publicação do DNIT à época (ref. maio/2015).

87. Ainda, segundo a Via 040, a ANTT adotou os valores referentes ao limite médio dos serviços, apesar da publicação do DNIT observar que o limite inferior se refere à solução com revestimento em CBUQ 3 cm – Pista e TSD – Acostamento e o limite superior se refere a solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm – Pista e Acostamento. Ressalta também que as soluções de projetos apresentados pela VIA 040 e aprovados pela ANTT se referem à fresagem e recapeamento com espessura de 5 cm em pistas e acostamentos, ou seja, referentes ao limite superior.

88. Já, em relação ao Canteiro de Obras, na revisão de 2016, foi considerado apenas a diferença de custo do Canteiro de Obras referente à extensão de obras de duplicação + conversão de multifaixas em pista duplicada previstos para serem executados no Ano 02 (109,0 km + 28,4 km = 137,4 km) e a extensão de obras enquadradas na Portaria MMA/MT nº 288/2013 (79,0 km), indenizando-se, desta forma, o quantitativo previsto que não foi possível ser executado em função da não obtenção do licenciamento ambiental de responsabilidade da ANTT, totalizando-se a extensão de 58,4 km (137,4 km – 79 km = 58,4 km), adotando-se os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF (2,8% do Custo

Direto da Obra) e Custo Médio Gerencial (CMG) por quilômetro da publicação do DNIT à época (ref. maio/2015).

89. Informa ainda, que a meta para o ano 04 era a execução de 149,4 km de duplicação e 38,8 km de conversão de multifaixas em pista duplicada. Afim de garantir a execução de sua obrigação contratual a Concessionária se mobilizou para execução no ano 04 de 438,8 km de duplicação e conversão de multifaixas em pista duplicada, conforme o quadro abaixo.

90. A VIA 040 requer que nesta revisão sejam reequilibrados os custos adicionais ocorridos em função da não obtenção do licenciamento ambiental, referentes ao Ano 04, para Mobilização/Desmobilização no valor de R$ 8.092.247,82 (oito milhões, noventa e dois mil, duzentos e quarenta e sete reais e oitenta e dois centavos) e referente para o ano 03, para Canteiro de Obras no valor de R$ 45.316.587,81 (quarenta e cinco milhões, trezentos e dezesseis mil, quinhentos e oitenta e sete reais e oitenta e um centavos), ambos a preços iniciais de contrato.

91. Em seguida, a Via 040 requer que sejam reequilibrados os custos referentes a administração da Concessionária, no percentual de 6,24% do valor das obras impedidas, tendo como base de referência o percentual estabelecido na Resolução nº 4.727, de 26/05/2015, de forma a compensar a ociosidade da estrutura administrativa da Concessionária em função do atraso do licenciamento ambiental, no valor de R$ 17.218.788,06 (dezessete milhões, duzentos e dezoito mil, setecentos e oitenta e oito reais e seis centavos) para o ano 02, R$ 58.715.738,36 (cinquenta e oito milhões, setecentos e quinze mil, setecentos e trinta e oito reais e trinta e seis centavos) para o ano 03 e R$ 58.715.738,36 (cinquenta e oito milhões, setecentos e quinze mil, setecentos e trinta e oito reais e trinta e seis centavos) para o ano 04, ambos a preços iniciais de contrato.

92. Assim, consolidando os valores do pleito referente ao atraso no licenciamento ambiental, a Concessionária VIA 040, apresenta os valores totais a serem reequilibrados, sendo R$ 17.218.788,06 (dezessete milhões, duzentos e dezoito mil, setecentos e oitenta e oito reais e seis centavos) para o Ano 02, R$ 89.006.950,11 (oitenta e nove milhões, seis mil novecentos e cinquenta reais e onze centavos) para o Ano 03 e R$ 112.124.573,99 cento e doze milhões, cento e vinte e quatro mil,

quinhentos e setenta e três reais e noventa e nove centavos) para o ano 04, ambos a preços iniciais de contrato.

93. Por fim, a Concessionária ressalta ainda, que trabalhou conforme as regras do contrato, realizou a instalação do canteiro de obra e sua mobilização de equipamento e pessoal para atender as demandas previstas no contrato, somando uma extensão total para a frente de ampliação de e manutenção de nível de serviço de 557,2 km, assim a Via 040 Concessionária solicita que seja revista a premissa utilizada pela ANTT para mensurar os custos de Mobilização e Desmobilização, e Instalação e Manutenção de Canteiro de obras, conforme extensão prevista no contrato e não para apenas 79 km liberado.

Proposta SUINF

94. Na 3ª Revisão Extraordinária foi aprovado o reequilíbrio no valor de R$ 7.141.727,64 (sete milhões, cento e quarenta e um mil, setecentos e vinte e sete reais e sessenta e quatro centavos), a preços iniciais, no 2º ano de concessão devido a inclusão do custo de mobilização/desmobilização e instalação/manutenção de canteiros de obras de ampliação da capacidade devido a não liberação das licenças ambientais.

95. Na 4ª Revisão Extraordinária foi aprovado o reequilíbrio no valor de R$ 1.389.509,61 (um milhão, trezentos e oitenta e nove mil, quinhentos e nove reais e sessenta e um centavos), a preços iniciais referente ao custo de desmobilização do canteiro, e o valor de R$ 86.705,40 (oitenta e seis mil, setecentos e cinco reais e quarenta centavos), a preços iniciais, referente aos custos administrativos da desmobilização do canteiro.

96. Cabe esclarecer que o item 10.3.2 (i) do contrato de concessão define que a licença de instalação necessária ao cumprimento da primeira meta anual, prevista no item 3.2.1.1 do PER, seria disponibilizada até o final do 1º ano de concessão. Assim, o contrato de concessão previa que a meta do Ano 1 deveria ser cumprida até o final do 2º ano de concessão.

97. A partir dessa premissa contratual, a análise da Nota Técnica nº 21/2016/GEINV/SUINF se baseou no fato de que nos dois primeiros anos de concessão o volume de investimento previsto seria bem menor que nos 3 anos posteriores, uma vez que a meta do Ano 1 (até o final do 2º ano de

concessão) seria transformar multifaixas em pista dupla e duplicar 19,6% do trecho (28,4 km em multifaixas a ser duplicada e 109,0 km em pista simples a ser duplicada), enquanto do 3º ao 5º ano a Concessionária teria a obrigação de transformar multifaixas em pista duplicada e duplicar 80,4% do trecho (116,4 km em multifaixas a ser duplicada e 448,2 km em pista simples a ser duplicada).

98. Assim, entendeu-se que não seria necessário à Concessionária mobilizar uma estrutura nos dois anos iniciais do contrato igual à estrutura da época do pico de obras (Ano 3 da meta - 4º ano de concessão, conforme premissas contratuais). Além disso, entende-se que o risco de mobilizar a construtora, bem como sua estrutura, antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária.

99. Para definição dos custos, a época, que são passíveis de reequilíbrio foram consideradas as seguintes premissas e distribuição de riscos:

- No início do contrato a Concessionária instalou o canteiro de obras e mobilizou a estrutura necessária para executar a obra que tinha liberação ambiental (79,0 km), uma vez que o risco de mobilização da obra antes da emissão da licença ambiental é de responsabilidade da Concessionária.

- Após o encerramento da obra de duplicação do trecho com liberação ambiental, como a Licença de Instalação não foi emitida, a Concessionária interrompeu todos os serviços de duplicação da rodovia. Assim, desmobilizou todos os equipamentos e recursos humanos, bem como desinstalou a estrutura de canteiro de obras, necessária para executar o trecho com liberação ambiental (79,0 km).

100. Como o risco de atraso da emissão da Licença de Instalação é de responsabilidade do Poder Concedente, a Concessionária fez jus, à época, ao reequilíbrio dos custos devido à interrupção da execução das obras de duplicação da rodovia.

101. No entanto, em relação ao pleito da Concessionária VIA040 referente ao atraso da Licença Ambiental, encaminhamos o Memorando nº 385/GEINV/SUINF, de 09/04/2018, à GEPRO, solicitando manifestação sobre o assunto.

102. Por meio do Memorando nº 108/2018/GEPRO/SUINF, de 16/04/2018, a GEPRO encaminha a Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018, de 04/04/2018, a qual manifesta sobre o Licenciamento Ambiental das Obras de Capacitação de Melhorias da Concessionária, e transferência de titularidade da Licença de Instalação, conforme listado a seguir:

i. Em 06/07/2016, foi emitida, pelo IBAMA, a Licença de Instalação – LI nº 1121/2016 e Autorização para Supressão de Vegetação – ASV nº 1131/2016 relativas a obras previstas para a BR-040/DF/GO, com extensão total de 156 km. Destaca-se que estas licenças, na época, não contemplaram o estado de Minas Gerais.

ii. Em continuidade ao processo de Licenciamento Ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para a inclusão da BR-040 no estado de Minas Gerais. A referida LI, foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 nos estados de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.

iii. A GEPRO destaca, que vêm reiterando a solicitação à VIA 040 para transferência da titularidade das autorizações ambientais, seja por meio de reunião de alinhamento ou por meio de Ofícios. Foi encaminhado o Ofício nº 1231/2017/GEPRO/SUINF, de 28/07/2017, solicitando à Concessionária a transferência da titularidade das referidas licenças num prazo de 10(dez) dias.

iv. Em resposta ao Ofício nº 1231/2017/GEPRO/SUINF, a Concessionária protocolou a Carta OF.GCC.0339.2017 solicitando que o prazo para formalização do pedido de transferência da LI e ASV fosse o mesmo fixado no Ofício nº 271/2017/SUINF, que trata do processo de caducidade da Concessionária.

v. Assim foi encaminhado à SUINF em 23/08/2017, o Memorando nº 292/2017/GEPRO/SUINF o qual informa

entre outros, a solicitação da Concessionária para postergação dos prazos. A SUINF emitiu o Ofício 391/2017/SUINF prorrogando o prazo para 22/09/2017, conforme solicitação da Concessionária.

vi. Findando o prazo estipulado pela SUINF, em 10/10/2017 foi encaminhado o Ofício nº 1645/2017/GEPRO/SUINF solicitando à Concessionária, cópia do protocolo no IBAMA, do documento que formolizou a solicitação da transferência da titularidade da LI nº 1121/2016 e AVS nº 1131/2016 em nome da Concessionária, num prazo de 05 (cinco) dias.

vii. Em seguida a Concessionária informou que protocolou a Carta OF.GCC.0392.2017 solicitando à ANTT sua intenção de adesão ao processo de relicitação, e assim entende-se que não deve realizar a transferência da LI e ASV umá vez que, quando da devolução da concessão, haveria a necessidade de uma nova transferência de LI.

viii. Diante do exposto, em 07/12/2017, por meio do Memorando nº 408/2017/GEPRO/SUINF, a GEPRO encaminhou as informações apresentadas pela Concessionária para conhecimento da SUINF.

ix. Em respostas, a SUINF, por meio do Despacho nº 1408/SUINF/2017, informou que: "Em decorrência da Adesão à Lei nº 13.448/2017, pela VIA 040, no que tange a relicitação do trecho concedido, todos os investimentos ficarão sobrestados, devendo permanecer apenas serviços de Conservação e Manutenção dentre outros que a Agência entender relevante. Por esse motivo não temos objeção quanto ao pleito ora exposto".

103. Dos expostos acima, entende-se que a Concessionária VIA 040 não envidou esforços para obter êxito nà transferência das licenças ambientais, não finalizando, desta forma, o processo de licenciamento ambiental em sua titularidade.

104. Além disso, com a solicitação, por parte da VIA040, de adesão à Lei nº 13.448/2017, e consequente relicitação do trecho concedido, esgota-se a intensão de transferência das licenças ambientais à VIA040.

105. Assim, considerando que a própria VIA 040 não recebeu a titularidade das licenças ambientais, não cabe qualquer reequilíbrio devido à prejuízos no atraso das licenças ambientais, visto que a Concessionária está dando causa aos fatos.

106. Portanto em virtude dos fatos apresentados, sugere-se que o pleito seja indeferido por definitivo, não cabendo, nesse caso, qualquer reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

III.A.h. Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal nas Praças de Pedágio

Proposta Concessionária

107. Por meio da Carta OF.GCC.0104.2018, de 23/03/2018, a Via 040 informa que o objetivo desse documento é o detalhamento dos recursos tecnológicos para atender a Instrução Normativa nº 1768 da Receita Federal do Brasil, que dispõe sobre a emissão de documentos fiscal pelas Concessionárias operadoras de rodovias.

108. A implantação do projeto foi realizada de acordo com o com Art. 2º da IN nº 1731 e IN 1768, os recursos tecnológicos implantados foram Portal DFe e OCR (Optical Character Recognition).

109. O Objetivo do Portal DFe é a complementação de dados nas passagens automáticas e manuais no Documento Fiscal Equivalente, com CPF/CNPJ e placa, gerando Documento Fiscal Equivalente Complementar (DFEc) para os usuários.

110. Foi realizada a contratação de fornecedor de softwares no modelo fábrica de software para desenvolvimento, suporte e manutenção do Portal Documento Fiscal Equivalente (Portal DFe), implementando conforme requisitos funcionais e técnicos, de acordo com Art. 2 § 3º da Instrução Normativo RFB 1731, de 22/08/2017.

111. A Concessionária informa ainda, que foi realizada a contratação de fornecedor de software no modelo fábrica de software para desenvolvimento, suporte e manutenção do Portal Documento Fiscal Equivalente (Portal DFe), implementando conforme requisitos funcionais e técnicos.

112. A Via 040 apresenta a proposta técnica, a proposta comercial e o contrato firmado com o fornecedor vencedor, bem como as propostas técnicas e comerciais de outo 02 (dois) proponentes do certame.

113. Assim, segue abaixo um resumo dos valores para desenvolvimento, suporte e manutenção do Portal DFe.

- Vencedor

  Empresa : Fadami

  Desenvolvimento do Portal DFe: R$ 93.575,00

  Manutenção do Portal DFe por 01 (um) ano: R$ 76.800,00

  Valor total dos serviços: R$ 170.375,00 (data base – jan/18)

- Proponente 1

  Empresa: Thera

  Valor total dos serviços: R$ 305.500,00

- Proponente 2

  Empresa: UpperCase

  Valor total do serviço: 183.200,00

114. Por fim, a Via 040 vem, considerando o demonstrado desequilíbrio e econômico financeiro do caso em apreço, requerer seja deferido o presente pleito para reequilibrar o contrato de concessão no valor de R$ 130.976,14 (centro e trinta mil, novecentos e setenta e seis reais e quatorze centavos), ressaltando que não está sendo considerado neste valor apresentado, os custos referentes a adequação do sistema de CFTV para inclusão da OCR (Optical Character Recognition), o qual, será apresentado posteriormente.

Proposta SUINF

115. Inicialmente informamos que foi encaminhado o Memorando nº 348/2018/GEINV/SUINF, de 28/03/2018, à GEFOR, solicitando manifestação em relação a emissão de Nota Fiscal nas Praças de Pedágio.

116. Assim, considerando tratar-se pleito que esta sendo discutido e analisado no âmbito de várias Concessões rodoviárias, o pleito deverá ser verificado na Nota Técnica complementar, caso haja tempo hábil para isso.

III.B - 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

III.B.a. Controladores de Velocidade DNIT

Proposta SUINF

117. Inicialmente, informamos, que foi incluído na 2ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária por meio da Nota Técnica 024/2017/GEINV/SUINF, de 10/05/2017, os custos dos serviços relativos a aquisição, implantação instalação, manutenção, conservação, reposição, atualização, operação e processamento de imagem, bem como custos das notificações de autuação e de penalidades oriundos dos equipamentos de Controladores de Velocidade sob responsabilidade do DNIT nas rodovias federais concedidas.

118. Esta necessidade surgiu devido a informação de retirada dos radares sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e localizados nas rodovias federais concedidas.

119. A Nota Técnica citada anteriormente, frisa que foram considerados valores a partir de julho de 2017, assim, após a verificação da GEFOR da data real de início de implantação e operação dos controladores de velocidade, deverão ser revistos os valores iniciais.

120. Por meio do Memorando nº 120/2018/GEFOR/SUINF, de 02/04/2018, a GEFOR informa a respeito da data do início de operação dos controladores de velocidade, informando, entre outras, que a Concessionária Via 040 está (aguardando testes) para o início da operação controladores de velocidade.

121. Cabe ressaltar que os valores dispostos nessa Nota Técnica são valores previstos, considerando que a quantidade de notificações poderá oscilar de acordo com diversas variáveis, a exemplo da sazonalidade dos fluxos de veículos, ou até mesmo da alteração no quantitativo de faixa ou tipo de equipamento devido as obras de ampliação de capacidade, entre outros.

122. Conforme exposto pelo memorando GEFOR, tendo em vista que a Concessionária não iniciou a operação dos controladores de velocidade, assim será apresentado os quantitativos das notificações e a nova reprogramação de datas, conforme tabelas a seguir, devendo ser revistos, novamente, na próxima revisão tarifária, vistos serem valores preliminares e os serviços não terem sido implantados até o momento:

QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE						
CONTROLADOR			REDUTOR			
Nº FAIXA	QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO	Nº FAIXA	QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO (1)
128	735	82.610	139	195	37.105	119.715

(1) Notificação de autuação e de penalidade

123. No cálculo do custo com impressão de postagem, foi adotado o custo unitário apresentado na tabela de preços de serviços e carta simples do correio vigente a partir de 01/08/2016, onde foi apurado o custo anual estimado, a preços iniciais, conforme tabela a seguir:

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE					
QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO	CUSTO UNITÁRIO (1) (R$ / NOTIFICAÇÃO)	CUSTO TOTAL MENSAL	CUSTO TOTAL ANUAL (2)	IR7	CUSTO TOTAL ANUAL (3)
119.715	1,95	R$ 233.444,25	R$ 2.801.331,00	1,32358	R$ 2.116.352,39

(1) Postagem + impressão R$ 1,95 (correios)
(2) Data Base: 01/08/2016 (correios)
(3) Valores a Preço Inicial

124. As tabelas a seguir referem ao custo anual aquisição, implantação, manutenção, conservação, operação e processamento de imagem dos equipamentos de controle de redução de velocidade.

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM							
CONTROLADOR			REDUTOR			CUSTO TOTAL ANUAL [2]	
Nº FAIXA	CUSTO UNITÁRIO (R$ / FAIXA / MÊS) [1]	CUSTO MENSAL [1]	Nº FAIXA	CUSTO UNITÁRIO (R$ / FAIXA / MÊS) [1]	CUSTO MENSAL [1]	MENSAL	ANUAL
126	R$ 12.450,00	R$ 1.568.700,00	139	R$ 11.850,00	R$ 1.647.150,00	R$ 3.215.850,00	R$ 38.590.200,00

(1) Data Base: abr/2014
(2) Valores a Preço Inicial

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM		
CUSTO TOTAL ANUAL [1]	IRT	CUSTO TOTAL ANUAL [2]
R$ 38.590.200,00	1,09365	R$ 35.285.694,89

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DAS NOTIFICAÇÕES E AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM		
CUSTO ANUAL [1]		
IMPRESSÃO E POSTAGEM	AQUISIÇÃO, IMPLANTAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO E PROCESSAMENTO DE IMAGEM	TOTAL
R$ 2.116.352,39	R$ 35.285.694,89	R$ 37.402.047,68

(1) Valores a Preço Inicial

125. Conforme exposto na Nota Técnica 024/2017/GEINV/SUINF, de 10/05/2017, foi recomendado que sejam incluídos inicialmente, em caráter provisório, os investimentos e custos administrativos para o período de 05 (cinco) anos (período de vida útil do equipamento), contados a partir do ano vigente, a fim de validarmos futuramente os valores reais, e incluir de forma definitiva no Fluxo de Caixa Marginal (FCM) estes custos. Com isso será apresentado a seguir o cálculo dos valores considerados as premissas atuais.

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO, POSTAGEM, DISPONIBILIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM							
INÍCIO CONCESSÃO	CRONOGRAMA FINANCEIRO - PERÍODO 5 ANOS DE CONCESSÃO						TOTAL
	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	ANO 6	INVESTIMENTO
27/04/2014	R$ 31.187.123,83	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 37.402.047,08	R$ 6.234.921,25	R$ 187.010.235,39
	83,33%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	16,67%	

(1) Considerando início de operação a partir de junho/2018

126. As a seguir referem ao Cronograma Físico-Financeiro, dos investimentos para o período de 05 (cinco) anos.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – VIA 040 CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE – DNIT										
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (1)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO							
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	UV	FH	R$ 178.841.509,71	16,81 %	30.233.221 ,39	20,80 %	37.402.047 ,08	20,80 %	37.402.047 ,08	20,80 %	37.402.047, 08
Proposta	UV	FH	R$ 187.010.235,39	0,00%	0,00	16,67 %	31.187.123 ,83	20,00 %	37.402.047 ,08	20,00 %	37.402.047, 08

(1) Valores a Preço Inicial
(2) Data inicial de operação a partir de junho/2018

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO – VIA 040 CONTROLADOR E REDUTOR VELOCIDADE - DNIT									
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (1)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO					
				4º ANO		5º ANO		10º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	UV	FH	R$ 178.841.509,71	20,80%	37.402.047,08	0,00%	0,00	0,00%	0,00
Proposta	UV	FH	R$ 187.010.235,39	20,00%	37.402.047,08	20,00%	37.402.047,08	3,33%	6.234.921,25

(1) Valores a Preço Inicial
(2) Data inicial de operação a partir de junho/2018

127. Informamos ainda, que os Custos Administrativos (6,24%) não serão considerados para valores provisórios, e este valor será incluído quando da apropriação dos valores definitivos, conforme tabelas abaixo:

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO - VIA 040 CUSTO ADMINISTRATIVO - CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT										
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL (1)	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO							
				4º ANO		5º ANO		6º ANO		7º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FH	R$ 11 272,110,21	16,81 %	1.885.539, 25	20,80 %	2.333.887, 74	20,80 %	2.333.887, 74	20,80 %	2.333.887,74
Proposta	COP	FH	R$ 0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00

(1) Valores a Preço Inicial

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO - VIA 040 CUSTO ADMINISTRATIVO - CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - DNIT									
DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO – ANO DE CONCESSÃO					
				8º ANO		9º ANO		10º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FN	R$ 11.222.110,21	20,80%	2.333 887,74	0,00%	0,00	0,00%	0,00
Proposta	COP	FN	R$ 0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00

[1] Valores a Preço Inicial

III.B.b. Controladores de Velocidade PER

Proposta SUINF

128. Inicialmente, informamos, que foi incluído na 2ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária por meio da Nota Técnica 033/2017/GEINV/SUINF, de 19/06/2017, os custos financeiros com postagem das notificações de autuação e penalidades oriundos dos equipamentos de controle e redução de velocidade previsto no PER.

129. A Nota Técnica citada anteriormente, frisa que foram considerados valores a partir de julho de 2017, assim, após a verificação da GEFOR da data real de início de implantação e operação dos controladores de velocidade, deverá ser reprogramado os investimentos.

130. Por meio do Memorando nº 120/2018/GEFOR/SUINF, de 02/04/2018, a GEFOR informa a respeito da data do início de operação dos controladores de velocidade, informando, entre outras, que a Concessionária Via 040 está (aguardando definição de data) para o início da operação controladores de velocidade.

131. Cabe ressaltar que o montante disposto nessa Nota Técnica se baseia em valores previstos, considerando que a quantidade de notificações poderá oscilar de acordo com diversas variáveis, a exemplo da sazonalidade do fluxo de veículos, ou até mesmo da alteração no quantitativo de faixas ou tipo de equipamentos devido às obras, dentre outros.

132. Conforme exposto pelo memorando GEFOR, tendo em vista que a Concessionária não iniciou a operação dos controladores de

velocidade, será apresentado os quantitativos das notificações e a nova reprogramação de datas.

QUANTIDADE DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE				
RODOVIA	CONTROLADOR			QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO [1]
	Nº FAIXA	QUANTIDADE MÉDIA NOTIFICAÇÃO	QUANTIDADE MÉDIA MENSAL NOTIFICAÇÃO	
BR/MT/GO/MG	51	139	37.485	37.485

133. No cálculo do custo com impressão de postagem, foi adotado o custo unitário apresentado na tabela de preços de serviços e carta simples do correio vigente a partir de 01/08/2016, bem como foi desconsiderado o custo de impressão previsto na Resolução ANTT nº 4.820, de 27/08/2015, onde também foi apurado o custo anual estimado, a preços iniciais, conforme tabela a seguir:

CUSTO DE EQUIPAMENTOS CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO E POSTAGEM DE NOTIFICAÇÃO DE AUTUAÇÃO E DE PENALIDADE					
QUANTIDADE TOTAL MENSAL NOTIFICAÇÃO	CUSTO UNITÁRIO [3] (R$ / NOTIFICAÇÃO)	CUSTO TOTAL MENSAL	CUSTO TOTAL ANUAL [4]	IRT	CUSTO TOTAL ANUAL [5]
37.485	R$ 1,75	R$ 65.598,75	R$ 787.185,00	1,32366	R$ 584.703,32

(1) Postagem + Impressão R$ 1,95 (correios)
(2) Impressão R$ 0,20 (Resolução ANTT nº 4.820/2015)
(3) Postagem: R$ 1,75
(4) Data Base 01/08/2016 (correios)
(5) Valores a Preço Inicial

134. Na tabela a seguir, será apresentado os valores anuais dos investimentos.

CUSTO TOTAL DE EQUIPAMENTOS DE CONTROLE E REDUÇÃO DE VELOCIDADE IMPRESSÃO, POSTAGEM, DISPONIBILIZAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, OPERAÇÃO, COLETA E PROCESSAMENTO DE IMAGEM				
Início Concessão	CUSTO ANUAL [1]			TOTAL INVESTIMENTO
	ANO INICIAL	ANOS INTERMEDIÁRIOS	ANO FINAL	
22/04/2014	R$ 493.588,10	R$ 594.703,32	R$ 594.703,32	R$ 15.369.169,17
	83,33%	100,00%	100,00%	

(1) Considerando início da operação a partir de 22/04/2018

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO - VIA 040 CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - PER											
DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO - ANO DE CONCESSÃO							
				4º ANO		5º ANO		6º AO 29º ANO		30º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	IRV	FH	R$ 33.957.877,49	3,11%	499.586,10	3,11%	499.586,10	90,06%	14.371.996,97	3,72%	594.703,32
Proposta	IRV	FH	R$ 35.363.169,17	0,00%	0,00	3,23%	499.588,10	92,90%	14.272.879,74	3,87%	594.703,32

(1) Valores a Preço Inicial

136. Informamos ainda, que os Custos Administrativos (6,24%) não serão considerados para valores provisórios, e este valor será incluído quando da apropriação dos valores definitivos, conforme tabelas abaixo:

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO - VIA 040 CUSTO ADMINISTRATIVO - CONTROLADOR E REDUTOR DE VELOCIDADE - PER											
DESCRIÇÃO	TIPO [1]	FLUXO [2]	TOTAL [3]	PERÍODO - ANO DE CONCESSÃO							
				4º ANO		5º ANO		6º AO 29º ANO		30º ANO	
				%	R$	%	R$	%	R$	%	R$
Vigente	COP	FH	R$ 985.771,24	3,11%	30.924,57	3,11%	30.924,57	90,06%	895 813,61	3,73%	37 109,49
Proposta	COP	FH	R$ 0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00

(1) Valores a Preço Inicial

IV - CONCLUSÃO

137. Ante o exposto, sugiro o conhecimento da proposta de revisão tarifária interposta pela Concessionária das Rodovias Centrais do Brasil S.A., pois tempestivo e firmado por seu representante legal.

138. Destaca-se ainda que no período desta 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP foram realizadas reuniões com os representantes da Concessionária VIA 040, a fim de dirimir eventuais dúvidas.

139. Portanto, no mérito, para o caso em tela, foi proposto os valores e as considerações elencadas nesta Nota Técnica e na Tabela Consolidada em anexo.

140. Por fim, considerando o exposto na presente Nota Técnica, submete-se à apreciação superior a alteração no Cronograma Físico-

Financeiro, proposta de alteração do PER e reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

Brasília, 30 de abril de 2018.

Geovani Vicente de Carvalho
Engenheiro Civil – CREA nº 178075-D/MG

Matheus Herrero Rodero
Coordenador de Gestão dos Contratos da 3ª Etapa do PROCROFE

De acordo, em 30/04/2017.

Rodrigo Marques de Oliveira
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

De acordo, em 30 / 04/2017.

Fábio Luiz Lima de Freitas
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV

ANEXO

TABELA CONSOLIDADA – CONCLUSÃO
3ª REVISÃO ORDINÁRIA E 5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA DA TBP – VIA 040

ITEM	DESCRIÇÃO	VALOR		MÉRITO	STATUS
		PLEITO CONCESSIONÁRIA	PROPOSTA SUINF	(RECONHECIDO / RECONHECIDO PARCIALMENTE / NÃO RECONHECIDO / INDEFINIDO)	(CONCLUIDO / EM ANÁLISE / SUBMETIDO À DIRETORIA)
II.A.	2ª REVISÃO ORDINÁRIA				
II.A.a.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 1º ano de concessão	-	R$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.A.b.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 2º ano de concessão	R$ 70.877,62**	R$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.A.c.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 3º ano de concessão	R$ 1.146.731,22**	R$ 950.914,30*	Parcialmente reconhecido	Em análise
II.A.d.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Convênio de Aparelhamento da PRF - 4º ano de concessão	-	R$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.A.e.	Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito – Programas de Redução de Acidentes – 4º ano de concessão	-	R$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.A.f.	Manutenção e conserva dos 4 retornos definitivos	R$ 10.060.904,57**	R$ 0,00	Não reconhecido	Em análise
II.A.g.	Atraso Licenciamento Ambiental	R$ 218.350.312,16*	R$ 0,00	Não reconhecido	Concluído
II.A.h	Adequação da IN RFB 1731 – Emissão de Nota Fiscal das Praças de Pedágio	R$ 130.976,14*	R$ 0,00	Indefinido	Em análise
II.B.	5ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA				
II.B.a.	Controladores de Velocidade DNIT	-	R$ 187.010.235,39*	Reconhecido	Em análise
II.B.b.	Controladores de Velocidade PER	-	R$ 15.363.169,17*	Reconhecido	Em análise

*Obs.: * Valores a preços iniciais – now2012*
*** Valores a preços correntes***

PROTOCOLO GER ANTT

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF
SCES Trecho 3, Lote 10 Polo 8 do Projeto Orla, Bloco C - Térreo, Brasília-DF
CEP 70200-003
Tel. (61) 3410-1741

ANTT PROTOCOLO GERAL

Ofício n.º 677 /2017/GEINV/SUINF

Brasília, 10 de agosto de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor
Túlio Toledo Abi-Sader
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
CEP 34000-000 – Nova Lima/MG

Assunto: Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio – 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária – VIA 040.

Referência: Documento: 50510.046807/2017-63

Senhor Diretor Presidente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reportamo-nos ao Ofício nº OF.GCC.0332.2017, protocolado em 28/07/2017 pela Concessionária VIA 040, na qual a mesma se manifesta a respeito ao teor das Notas Técnicas nº 031/2017/GEINV/SUINF, de 31/06/2017, e nº 130/2017/GEROR/SUINF, de 13/07/2017, que tratam da 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão e que consolidaram os impactos tarifários do período.

2. No documento a Concessionária VIA 040, nos 11 primeiros itens, afetos à GEINV, manifesta seu posicionamento divergente ao entendimento das citadas Notas Técnicas e solicita que a matéria seja tratada de forma a restabelecer o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

3. A 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão foi aprovada pela Diretoria Colegiada. A decisão foi objeto da publicação no Diário Oficial da União da Resolução nº 5.392, de 27/07/2017, e cujos efeitos entraram em vigor à zero hora do dia 30/07/2017, encerrando a fase administrativa destas revisões.

DOC 5.18

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF
SCES Trecho 3, Lote 10 Polo 8 do Projeto Orla, Bloco C - Térreo, Brasília-DF
CEP 70200-003
Tel. (61) 3410-1741

ANTT
FL 595
PROTOCOLO GERAL

4. Após análise, informamos que eventuais efeitos das demandas apresentadas, poderão ser considerados em revisões futuras.

Atenciosamente,

Luciano Esteve Ferreira de Assis
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

ANTT
PROTOCOLO GERAL
94574

CONCESSIONÁRIA VIA 040

RELATÓRIO TÉCNICO GEINV/GEROR

REVISÃO DO PER 2018

VOLUME I

MARÇO DE 2018

DADOS CONTRATUAIS

CONCEDENTE: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT.

CONCESSIONÁRIA: CONCESSIONÁRIA VIA-040

OBJETO: Exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER.

RODOVIA: BR-040/DF/GO/MG

TRECHO: Brasília/DF - Juiz de Fora/MG

EXTENSÃO: 936,8 Km

PRAZO: 30 anos

INÍCIO: 22 de abril de 2014

TÉRMINO: 22 de abril de 2044

CONTRATO: Edital n.º 006/2013

TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO DE LEILÃO: R$ 3,22528 (moeda nov/2012)

LOCALIZAÇÃO	P-01 - Km 93,25 - GO - Cristalina
PRAÇAS DE PEDÁGIO:	P-02 - Km 18,00 - MG - Paracatu
	P-03 - Km 91,30 - MG - Lagoa Grande
	P-04 - Km 172,6 - MG - João Pinheiro

ANTT
FLS 78
PROTOCOLO

P-05 - Km 251,5 - MG - São Gonçalo do Abaeté

P-06 - Km 328,7 - MG - Felixlândia

P-07 - Km 405,4 - MG - Curvelo

P-08 - Km 487,4 - MG - Capim Branco

P-09 - Km 577,5 - MG - Itabirito

P-10 - Km 643,0 - MG - Conselheiro Lafaiete

P-11 - Km 714,1 - MG – Barbacena

HISTÓRICO DAS REVISÕES

- **PROPOSTA – Dezembro de 2013**

Em 27/12/2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou na BM&FBOVESPA, o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para a exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG, com extensão de 936,8 km.

A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica – EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R$ 8,29763.

Para o Edital em referência, houve a apresentação de 8 proponentes. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita pelo Diretor de leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os valores apresentados no quadro a seguir, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R$) e deságio (%).

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

Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A, com lance de R$ 3,22528, para a tarifa básica de pedágio.

Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específica – SPE, denominada Via 040 – Concessionária BR-040 S.A., que em 12/03/2014 firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato de Concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data de assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1, como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e transferência de Bens, que foi assinado em 22/04/2014. Esta também a data de assunção, a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

- **1ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA – Maio de 2015**

Através da Resolução 4.699, de 13 de maio de 2015, a ANTT, no uso de suas atribuições e considerando os dispostos nas cláusulas 18.5 e 22 do Contrato de Concessão, aprova a 1ª Revisão Extraordinária alterando a tarifa básica de pedágio de R$ 3,22528 para R$ 3,331710, referenciada a novembro de 2012, para a categoria 1 de veículos.

A 1ª Revisão Extraordinária refere-se à revisão do PER, para inclusão de 45 retornos em nível, nos trechos de duplicação do contrato de concessão, visando o restabelecimento econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a União e a Via 040, sendo que os efeitos financeiros da 1ª Revisão Extraordinária se darão a partir do início da cobrança da tarifa de pedágio.

- **2ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA – Julho de 2015**

Através da Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015, a ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DNM-053 de 17 de julho de 2015, e considerando:

- ✓ As disposições da cláusula 18 do Contrato de Concessão;
- ✓ A Resolução 4.699, de 13 de maio de 2015;

- ✓ A Lei 13.103, de 02 de março de 2015;
- ✓ O Decreto 8.433 de 16 de abril de 2014;
- ✓ O cumprimento pela concessionária das condições estabelecidas na cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão.

Aprova a 2ª Revisão Extraordinária e o início da cobrança de pedágio nas praças: P1, P2, P3, P4, P5, P7, P8 e P11, sendo:

- ✓ 21,08% correspondente à variação do IPCA;
- ✓ 13,25% correspondente a Lei nº 13.103, alterando a TBP de R$ 3,33170 para R$ 3,77315, referenciada a novembro de 2012.

Alterando em consequência, a TBP, antes do arredondamento, com acréscimo de 37,12% de R$3,33170 para R$4,56851 e após o arredondamento para R$4,60.

- **1ª REVISÃO ORDINÁRIA E 3ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA – Julho de 2016**

Através da Resolução nº 5143, de 15 de julho de 2016, a ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DSL - 138, de 14 de julho de 2016, e considerando:

- ✓ As disposições da cláusula 18 do Contrato de Concessão;
- ✓ A Resolução 4.699, de 13 de maio de 2015;
- ✓ A Lei 13.103, de 02 de março de 2015;
- ✓ O Decreto 8.433 de 16 de abril de 2014;
- ✓ O cumprimento pela concessionária das condições estabelecidas na cláusula 18.1.1 do Contrato de Concessão.

RESOLVE:

Aprovar a 1ª Revisão Ordinária e a 3ª Revisão Extraordinária, que alteram a Tarifa de Pedágio, conforme subcláusula contratual 18.3.3, baseadas nos seguintes itens:

I – Alteração da Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,77315 para R$ 3,84701, a partir da vigência desta Resolução;

II – Aplicação do desconto de reequilíbrio de 0,88416% (oitenta e oito mil quatrocentos e dezesseis centésimos de milésimos por cento), sobre a Tarifa Básica de Pedágio, correspondente ao Fator D, vigente entre 30 de julho de 2016 e 29 de julho de 2017;

III - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário - IRT de 1,32366, sobre a Tarifa Básica de Pedágio, que representa o percentual positivo de 9,32% (nove inteiros e trinta e dois centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período;

IV - Consideração do Fator C de - R$ 0,23837 na Tarifa Básica de Pedágio, vigente entre 30 de julho de 2016 e 29 de julho de 2017.

Alterar, em consequência, a Tarifa de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R$ 4,56851 para R$ 4,80872, a partir da vigência desta Resolução.

Alterar a Tarifa de Pedágio reajustada, após arredondamento, de R$ 4,60 (quatro reais e sessenta centavos) para R$ 4,80 (quatro reais e oitenta centavos), nas praças de pedágio P1, em Cristalina/GO; P2, em Paracatu/MG; P3, em Lagoa Grande/MG; P4, em João Pinheiro/MG; P5, em Canoeiras/MG; P6, em Felixlândia/MG; P7, em Curvelo/MG; P8, em Sete Lagoas/MG; P9, em Itabirito/MG; P10, em Conselheiro Lafaiete/MG; P11, em Juiz de Fora/MG.

As novas tarifas entraram em vigor a partir de zero hora do dia 30 de julho de 2016.

- **2ª REVISÃO ORDINÁRIA E 4ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA – Julho de 2017**

Através da Resolução nº 5392, de 27 de julho de 2017, a ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no Voto DSL - 098, de 27 de julho de 2017, e considerando:

- ✓ As disposições das cláusulas 18 e 22 do Contrato de Concessão;
- ✓ A Resolução 5143, de 15 de julho de 2016;

ANTT

- ✓ O Comunicado ao Ministério da Fazenda, em cumprimento a Portaria MF n.º 118, de 17 de maio de 2002;
- ✓ O Comunicado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em cumprimento à Portaria DG/ANTT n.º 467, de 21 de setembro de 2015

RESOLVE:

Aprovar a 2ª Revisão Ordinária, 4ª Revisão Extraordinária e o Reajuste, que alteram a Tarifa de Pedágio, baseadas nos seguintes itens:

I – Alteração da Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,84701 para R$ 4,10339, a partir da vigência desta Resolução;

II – Aplicação do desconto de reequilíbrio de 2,64603% (dois inteiros e setenta e quatro mil e seiscentos e três milésimos por cento), sobre a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica, correspondente ao Fator D;

III - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário - IRT de 1,37127, sobre a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica, que representa o percentual positivo de 3,60% (três inteiros e sessenta centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período; e

IV - Consideração do Fator C negativo de R$ 0,19992 na Tarifa de Pedágio por praça.

Alterar, em consequência, a Tarifa de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R$ 4,80872para R$ 5,27804, a partir da vigência desta Resolução.

Alterar a Tarifa de Pedágio reajustada, após arredondamento, de R$ 4,80 (quatro reais e oitenta centavos) para R$ 5,30 (cinco reais e trinta centavos), nas praças de pedágio P1, em Cristalina/GO; P2, em Paracatu/MG; P3, em Lagoa Grande/MG; P4, em João Pinheiro/MG; P5, em Canoeiras/MG; P6, em Felixlândia/MG; P7, em Curvelo/MG; P8, em Sete Lagoas/MG; P9, em Itabirito/MG; P10, em Conselheiro Lafaiete/MG; P11, em Juiz de Fora/MG.

As novas tarifas entraram em vigor a partir de zero hora do dia 30 de julho de 2017.

ANTT
FLS89
PROTOCOLO

VIA 040

HISTÓRICO INDICES DE REAJUSTE

Mês	IPCA - geral - índice	Fórmula Reajuste Prevista em Contrato
2012.09	3.532,06	
2012.10	3.552,90	
2012.11	3.574,22	1
2012.12	3.602,46	1,01993
2013.01	3.633,44	1,02870
2013.02	3.655,24	1,03487
2013.03	3.672,42	1,03974
2013.04	3.692,62	1,04546
2013.05	3.706,28	1,04933
2013.06	3.715,92	1,05205
2013.07	3.717,03	1,05237
2013.08	3.725,95	1,05489
2013.09	3.738,99	1,05859
2013.10	3.760,30	1,06462
2013.11	3.780,61	1,07037
2013.12	3.815,39	1,08022
2014.01	3.836,37	1,08616
2014.02	3.862,84	1,09365
2014.03	3.898,38	1,10371
2014.04	3.924,50	1,11111
2014.05	3.942,55	1,11622
2014.06	3.958,32	1,12068
2014.07	3.958,72	1,12080
2014.08	3.968,62	1,12360
2014.09	3.991,24	1,13000
2014.10	4.008,00	1,13475
2014.11	4.028,44	1,14054
2014.12	4.059,86	1,14943
2015.01	4.110,20	1,16368
2015.02	4.160,34	1,17788
2015.03	4.215,26	1,19343
2015.04	4.245,19	1,20190
2015.05	4.276,60	1,21079
2015.06	4.310,39	1,22036
2015.07	4.337,11	1,22793
2015.08	4.346,65	1,23063
2015.09	4.370,12	1,23727
2015.10	4.405,95	1,24742

Mês	IPCA - geral - índice	Fórmula Reajuste Prevista em Contrato
2012.09	**3.532,06**	
2012.10	3.552,90	
2012.11	**3.574,22**	1
2015.11	4.450,45	1,26002
2015.12	4.493,17	1,27211
2016.01	4.550,23	1,28827
2016.02	4.591,18	1,29986
2016.03	4.610,92	1,30545
2016.04	4.639,05	1,31341
2016.05	4.675,23	1,32366
2016.06	4.691,60	1,32829
2016.07	4.715,99	1,33520
2016.08	4.736,74	1,34107
2016.09	4.740,53	1,34214
2016.10	4.752,86	1,34563
2016.11	4.761,41	1,34805
2016.12	4.775,70	1,35210
2017.01	4.793,85	1,35724
2017.02	4.809,66	1,36172
2017.03	4.821,69	1,36512
2017.04	4.828,44	1,36703
2017.05	4.843,41	1,37127
2017.06	4.832,27	1,36812
2017.07	4.843,87	1,37140
2017.08	4.853,07	1,37401
2017.09	4.860,83	1,37620
2017.10	4.881,25	1,38198
2017.11	4.894,92	1,38585
2017.12	4.916,46	1,39195
2018.01	4.930,72	1,39599
2018.02	4.946,50	1,40046

ANTT
FL 586
PROTOCOLO

Sumário

1. INTRODUÇÃO 1
2. EQUILÍBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO E REVISÕES CONTRATUAIS 2
3. PREMISSAS E CONSIDERAÇÕES 5
4. PRESTAÇÃO DE CONTAS DE VERBA PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO - CONVÊNIO APARELHAMENTO DA PRF- 1º, 2º, 3º E 4º ANO DE CONCESSÃO 8
5. RDT – RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DO 4º ANO DE CONCESSÃO 10
6. MANUTENÇÃO E CONSERVA DOS 4 RETORNOS EM NÍVEL 11
7. ATRASO LICENCIAMENTO DE AMBIENTAL 38
8. ALTERAÇÃO DO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E DIESEL – 2017 53
9. ADEQUAÇÃO A IN RFB 1731 - EMISSÃO DE NOTA FISCAL NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO. 62
10 ROTA DE FUGA - CRISTALINA 69
11. AUMENTO NO VALOR DA RENOVAÇÃO DO SEGURO GARANTIA DO CONTRATO 76
12. EVASÃO DE PEDÁGIO 81
13. APLICAÇÃO DO FATOR D SOBRE A TBP DA PROPOSTA 86
14. EIXO SUSPENSO – DIFERENÇA DO PERCENTUAL ESTIMADO E REALIZADO NO 4º ANO DE CONCESSÃO 94
15. ISSQN – DIFERENÇA DE ALÍQUOTA DE ISSQN 95
16. SUSPENSÃO COBRANÇA PEDÁGIO – CONSELHEIRO LAFAIETE 97
17. FATOR Q 98
18. REEQUILIBRIOS SOLICITADOS PELA VIA 040, PORÉM, NÃO RECONHECIDOS PELA ANTT 100
19. CONCLUSÃO 103

ANTT
PROTOCOLO GEINV
FL 558

1. INTRODUÇÃO

Em 12 de março de 2014, a União, por intermédio da Agencia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT ("Poder Concedente"), e a Concessionária BR 040 S.A. ("VIA 040") celebraram um Contrato de Concessão nos termos do Edital nº 006/2013, no qual a VIA 040 ficou responsável pela exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, definido como a área da concessão composta pelos trechos da rodovia BR-040/DF/GO/MG, descritos no Programa de Exploração da Rodovia ("PER").

No decorrer da execução do Contrato de Concessão, o descumprimento das condições e dos prazos estabelecidos, bem como a ocorrência de circunstâncias supervenientes e imprevisíveis, prejudicou a execução do Contrato e alteraram o equilíbrio econômico-financeiro original.

Nesse contexto, apresentamos a seguir a consolidação da proposta da Via040 para a 3ª Revisão Ordinária e a 5ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, por meio da qual explanaremos em detalhes os fatos ocorridos, seus impactos e metodologia para apuração dos custos adicionais.

Este documento também visa atender a solicitação da ANTT acerca das datas marcos referentes ao envio à GEINV das propostas de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio.

Cabe ressaltar que todas as análises por ora apresentadas tiveram como princípio fundamental não alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato de Concessão e pactuada entre as partes.

ANTT
FL 888
PROTOCOLO

2. EQUILÍBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO E REVISÕES CONTRATUAIS

O contrato de concessão estabelece o equilíbrio econômico e financeiro da Concessão como princípio fundamental do Contrato, estabelecendo mecanismos para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, conforme estabelece a Cláusula 22, transcrita a seguir.

> *"22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro*
>
> *22.1 Cabimento da Recomposição*
>
> *22.1.1 Sempre que atendidas as condições do Contrato e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico financeiro.*
>
> *22.1.2 A Concessionária somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.*
>
> *22.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste Contrato."*

A cláusula 22.2 do Contrato de Concessão indica que o procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico e financeiro se dará por meio de revisão, conforme estabelecido em resolução da ANTT.

> *"22.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária*
>
> *22.2.1 O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT."*

Por sua vez, a cláusula 22.4 do Contrato de Concessão dispõe sobre os critérios e princípios para a recomposição, conforme trecho copiado a seguir.

> *22.4 Critérios e Princípios para a Recomposição*

ANTT
FL 589
PROTOCOLO GERAL

VIA 040

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

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

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

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do Fator C, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da Concessionária, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do Anexo 6, bem como aquelas assim consideradas pela ANTT ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos de regulamentação específica."

Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

Nesse mesmo sentido, a Resolução ANTT nº 675/2004 de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 1578, de 17 de agosto de 2006, dispõe sobre as revisões ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio nas concessões rodoviárias federais. Esta normativa criou procedimentos para a elaboração de Revisões Ordinárias, a serem realizadas anualmente para apurar as inexecuções

ANTT
FL 590
PROTOCOLO GERAL

do Ano anterior e reprogramar o PER. Dentre outros, destacamos os artigos 1º e 5º, os quais transcrevemos a seguir.

> *"Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias da Tarifa Básica de Pedágio a preços iniciais TBP, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito dos concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão.*
>
> *Parágrafo único. As revisões ordinárias da TBP-PI serão realizadas por ocasião dos reajustes tarifários."*
>
> *"Art. 5º O procedimento de revisão ordinária rege-se pelas disposições constantes dos contratos de coneessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante: (Alterado pela Resolução nº 1578, de 17.8.06)*
>
> *I apuração das informações relativas a cada item do art. 2º;*
>
> *II comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e*
>
> *III consolidação e apropriação dos impactos no fluxo de caixa."*

No que tange à Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária, há previsão expressa nas cláusulas 18.4 e 18.5 do Contrato de Concessão:

> *"18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio*
>
> *18.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.*

18.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7.

(i) O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.4.3 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

18.4.4 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no Anexo 5.

18.4.5 O Fator X, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º (quinto) Ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro."

"18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis."

3. PREMISSAS E CONSIDERAÇÕES

3.1 APRESENTAÇÃO DOS VALORES E MEMÓRIAS DE CÁLCULO

As análises que serão apresentadas a seguir foram elaboradas adotando os seguintes critérios para definição de quantidades e preços:

1º. Planilha de quantidades e preços (Estudo de Viabilidade técnica e Econômica - Data Base Nov/2012) elaborada pela ANTT, considerando os

ANTT
FLS 93

quantitativos e valores aplicáveis a cada serviço distribuído por atividade e ano relacionado;

2º. Levantamento dos quantitativos referentes ao reequilíbrio solicitado e precificação pela base orçamentaria do SICRO/DNIT, utilizando a data/base da execução da obra ou atividade em questão. Após a valoração dos serviços/atividades, estes foram retroagidos para data/base contratual de Nov/2012, utilizando a fórmula do IRT, sendo o índice de reajustamento para atualização monetária do valor da tarifa de pedágio prevista em Contrato.

3º. CMG - Custo Médio Gerencial: Estabelece custos estimativos, para uso em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, obras de arte especiais - OAE, referentes às obras rodoviárias. Os referidos valores foram retroagidos para data/base contratual Nov/2012, utilizando fórmula de reajuste prevista em Contrato.

"1 - Disposições Iniciais

(xxvii) IRT: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre setembro de 2012 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: IRT = IPCAi / IPCAo (onde: IPCAo significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e IPCAi significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis)."

As memórias de cálculos serão apresentadas em planilhas de Excel e estarão consolidadas em mídia digital no presente documento, de forma a facilitar a análise por parte desta ANTT.

Ademais, todas as fontes de dados referenciadas neste documento estão apresentadas por temas em Anexos correspondentes.

3.2 PERCENTUAIS ADOTADOS NA ELABORAÇÃO DOS ORÇAMENTOS DE NOVOS INVESTIMENTOS

A tabela a seguir demostra os percentuais adotados na elaboração de orçamentos de novos investimentos.

Com relação à rubrica referente à Elaboração de Projetos, esta segue orientação indicada pela ANTT na Portaria / Delegação de Competência nº 247 de 16 de dezembro de 2014.

Descrição	Aplicação	Até 10 MM	De 10 MM a 100 MM	A partir de 100 MM
Administração local	CD	6,99%	6,99%	6,99%
Instalação e manutenção do canteiro de obras	CD	2,80%	2,80%	2,80%
Mobilização e desmobilização	CD	0,50%	0,50%	0,50%
Sinalização de Obra	CD	0,50%	0,50%	0,50%
Elaboração de projeto, abertura de poços de visita, sondagens, topografia e consultoria	PV	6,70%	5,50%	3,50%
Supervisão, acompanhamento e controle tecnológico	PV	4,00%	4,00%	4,00%
Gestão Ambiental	PV	0,50%	0,50%	0,50%
Administração da Concessionária	PV	6,24%	6,24%	6,24%

ANTT
FLS 94
PROTOCOLO GERAL

4. PRESTAÇÃO DE CONTAS DE VERBA PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO - CONVÊNIO APARELHAMENTO DA PRF- 1º, 2º, 3º E 4º ANO DE CONCESSÃO

4.1 INTRODUÇÃO

O item 15, subitem 15.10, do contrato de concessão regulamenta a responsabilidade da concessionária pela promoção e custeio de programas de segurança no trânsito, dispondo inclusive sobre as obrigações relativas ao aparelhamento da PRF:

> *"15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o prazo de concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Policia Rodoviária Federal. "*

Para tal, é previsto o montante anual de R$ 990.000,00 (novecentos e noventa mil reais), o qual deverá ser reajustado anualmente, com o mesmo índice do reajuste da tarifa de pedágio.

Primeiramente, em relação ao Ano 1 (2014/2015), a Via 040 desembolsou o valor total de R$ 986.559,33 para fins de cumprimento das obrigações contratuais previstas no Convênio.

Com isso, o valor que deveria ter sido incluído como decréscimo, por meio do Fator C, é de R$ 3.440,67, em preços correntes à época, conforme demonstrando através da correspondência OF.GCC.0207.2017, em anexo.

Ocorre que, por meio da Nota Técnica 031/2017/GEINV, foi reconhecido o desembolso no valor de R$ 969.141,18, sendo revertidos R$ 20.858,82, em preços correntes à época, para a conta C.

Já em relação ao Ano 2 (2015/2016), por meio da nota técnica nº 031/2017, a Agência reconheceu a comprovação de gastos no valor de R$ 894.411,84, revertendo-se à modicidade tarifária, o valor de R$ 95.588,16, em preços correntes à época.

Ocorre que a Concessionária desembolsou o montante de R$ 965.289,46, conforme correspondência OF.GCC.0208.2017, protocolada sob o nº 50500.222876/2017-07, no dia 09/05/2017.

Desta forma, para o Ano 2 da concessão, o valor a ser considerado no Fator C, a título de decréscimo, é de R$ 24.711,44, em preços correntes à época, ao invés de R$ 95.588,16, em preços correntes à época.

Pelo exposto acima, a Concessionária requer seja reconhecido (i) em relação ao ano 1, o valor adicional de R$ 17.418,15; e (ii) em relação ao ano 2, o valor adicional de R$ 70.877,62, ambos em preços correntes à época.

Com isso, o valor total adicional que deverá ser reconhecido em relação aos Anos 1 e 2 perfaz a monta de R$ 88.295,77, em preços correntes à época de cada ano concessão.

Quanto ao Ano 3 (2016/2017), através da correspondência OF.GCC.0059.2018, protocolada em 22/02/2018, sob o nº 50500.232938/2018-61, a Via 040 protocolou prestação de contas parcial no valor de R$ 937.477,16, em preços correntes à época, restando pendente apresentar a documentação referente ao valor de R$ 209.208,06, totalizando o montante de R$ 1.146.685,22, em preços correntes à época.

Assim, o valor total a ser revertido a modicidade tarifária, por meio da conta C (Decréscimo), após a apresentação das informações pendentes, será de R$29.979,28, em preços correntes à época.

Por fim, em relação ao Ano 4 (2017/2018), cuja prestação de contas vence 30 dias após o encerramento do ano concessão, a Via 040 informa que já foram adquiridos, até o momento, o valor total de R$1.047.142,76, em preços correntes.

Contudo, considerando que o presente exercício ainda não se encerrou, a Via 040 se reserva no direito de realizar a prestação de contas referente ano Ano 4, no momento adequado.

5. RDT – RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO DO 4º ANO DE CONCESSÃO

O item 16, subitem 16.1.1, do Contrato de Concessão, regulamenta a responsabilidade da Concessionária em destinar, anualmente, valor específico para projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT, nos termos abaixo:

> *"16.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente, destinar R$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.*
>
> *16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.*
>
> *(i) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária."*

Para tal, é previsto o montante anual de R$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais), o qual deverá ser reajustado anualmente, com o mesmo índice do reajuste da tarifa de pedágio.

Considerando que na nota técnica 031/2017/GEINV/SUINF, já houve o reconhecimento de valor desembolsado pela Concessionária maior que o previsto, em relação ao 3º Ano de Concessão (2016/2017) e que não houve qualquer reversão à modicidade tarifária, acarretando em decréscimo tarifário, por meio de aplicação do Fator, esta solicitação versará somente em relação à obrigação do 4º Ano de Concessão, que se encontra em curso (vencimento até 21/04/2018), cuja prestação de contas deverá ser realizada até 21/05/2018.

De acordo com a comunicação por e-mail realizada pela GEROR, o valor atualizado para o 4º Ano Concessão seria de R$ 2.295.557,71 (dois milhões, duzentos e noventa e cinco mil, quinhentos e cinquenta e sete reais e setenta e um centavos).

Considerando que o exercício do 4º Ano Concessão ainda se encontra em curso, a Concessionária informa que até fevereiro de 2018 realizou o valor de R$ 427.414,38.

Com isso, no momento, o valor a ser considerado na conta C, por meio de Decréscimo é de R$ 1.868.143,33

Vale esclarecer que o mencionado cronograma prevê outros desembolsos nos meses de março e abril de 2018, que atingem o valor de R$ 1.867.683,33.

Com isso, o valor efetivamente desembolsado pela Concessionária no 4º Ano de Concessão e que integrará a prestação de contas final, que será apresentada até 21/05/2018, atingirá a monta final de R$ 2.295.097,71.

Assim, considerando o valor total previsto a ser desembolsado e o valor atualizado previsto para o 4º Ano de Concessão, se verifica que a diferença que não será desembolsada perfaz o montante de R$ 460,00 (quatrocentos e sessenta reais), em preços correntes, que deverão ser revertidos à modicidade tarifária, através da aplicação do Fator C (Decréscimo).

6. MANUTENÇÃO E CONSERVA DOS 4 RETORNOS EM NÍVEL

6.1 TRATATIVAS ANTERIORES

6.1.1 Proposta Via 040 na 4ª Revisão Extraordinária

Diante do parecer apontado pela ANTT na 3º Revisão Extraordinária, a Via 040 propôs outra metodologia para valoração da manutenção e conservação dos dispositivos de retorno, baseada no Custo Médio Gerencial/DNIT, considerando também o estorno dos custos de roçada e capina, com intuito de atender à solicitação da ANTT.

Naquela ocasião, a Concessionária propôs a inclusão dos serviços de manutenção e conserva dos 45 dispositivos de retorno em nível, no montante de R$ 112.597.284,02 (cento e doze milhões, quinhentos e noventa e sete mil, duzentos e oitenta e quatro reais e dois centavos). Na impossibilidade de inclusão do montante total, a Concessionária solicitou que fosse considerado ao menos o valor para manutenção e conserva dos retornos já implantados, que somam R$ 10.060.904,57 (dez milhões, sessenta mil, novecentos e quatro reais e cinquenta e sete centavos).

6.1.2 Posicionamento Preliminar ANTT

Por meio da NT 031/2017/GEINV/SUINF, de 05/06/17, a ANTT esclareceu que, para inclusão no PER e autorização de implantação, as propostas de investimentos não previstos inicialmente no Contrato de Concessão necessitam de análise prévia do projeto e do orçamento por esta Agência, conforme estabelece o item 22.7.1 do contrato, bem como as Resoluções ANTT nº 1187/2005 e nº 3651/2011.

Ainda, salientou que foi remetido à GEPRO, o Memorando n.º 504/2017/GEINV/SUINF, para análise e manifestação daquela Gerência, em razão da Concessionária ter informado que apresentou os projetos e as propostas orçamentárias da manutenção e conserva dos retornos.

6.1.3 Consideração Complementar Via 040 e Requerimento

Por meio do Ofício n.º 1.991/2017/GEPRO/SUINF, a GEPRO informou à Concessionária VIA 040 que os projetos de restauração destes dispositivos encontram-se sob sua avaliação, cuja análise encontra-se em aberto, em razão da necessidade de uma sistemática própria para tais especificidades.

Considerando o item 8 do Memorando n.º 695/2017/GEINV/SUINF, que informa que foram concluídos os 4 retornos previstos para o 3º ano de Concessão.

Considerando o item 9, desse mesmo Memorando, que propõe a adequação do Cronograma de Investimentos da Via 040, excluindo os dispositivos ainda não implantados, com vistas ao atendimento a Instrução Técnica do TCU, processo TC n.º 025.311/2015-8.

Considerando, para os 4 dispositivos de retornos em nível executados no 3º ano de Concessão, foram protocolados e aprovados os projetos executivos pela ANTT, conforme correspondência da Concessionaria e ofícios de aprovação e autorização de início de obra da ANTT relacionadas a seguir.

- **Km 71 + 200:** PC 0537.2015, em 03/12/2015 e aprovação Oficio nº 1511/2015/GEINV/SUINF de 30/12/2015;
- **Km 114+500**: PC 0472/2015, em 03/11/2015 e aprovação Oficio nº 1506/2015/GEINV/SUINF de 29/12/2015;
- **Km 122+000:** PC 0473/2015, em 03/11/ e aprovação Ofício nº 1506/2015/GEINV/SUINF de 29/12/2015;
- **Km 172+000:** PC 0474/2015, em 03/11/2015 e aprovação Oficio nº 1506/2015/GEINV/SUINF de 29/12/2015;

Para os dispositivos em epígrafe, a Concessionária apresenta os orçamentos, bem como o quadro resumo e CPU's (Composições de preço Unitário), abaixo e em anexo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

FL 600 PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos o encerramento deste volume nº 03 **do processo nº** 50501.335226/2018-93 **contendo** 600 **folhas, abrindo-se em seguida o volume nº** 04.

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor — **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PROTOCOLO GERAL FL 601

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos a abertura deste volume nº 04 **do processo**

nº 50501.335226/2018-93 **que se inicia com a folha**

nº 601 **para constar, eu**

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor — **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

	FORMULÁRIO	PÁGINA Nº	
VIA 040 / invepar	PROJETO EXECUTIVO - PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS	VERSÃO	
		DATA	
		DOCUMENTO Nº FO.PRO.010	

Rodovia: BR-040 DF/GO/MG
Trecho: VOLUME 01 - RELATÓRIO DE PROJETO - TOMO V - PLANILHA DE QUANTIDADES GERAL - Trechos Prioritários 3,5 e 6
Subtrecho: KM 71+200 (GO)
Lote:

DATA BASE MARÇO/2016 GO

JMS Souto ENGENHARIA E CONSULTORIA

ITEM	DESCRIÇÃO			VALOR TOTAL (R$)
	RESUMO DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 71+200			
1	TERRAPLENAGEM			R$ 301.739,04
2	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES			R$ 85.903,69
3	PAVIMENTAÇÃO			R$ 1.502.722,84
4	SINALIZAÇÃO			R$ 40.048,51
5	MEIO AMBIENTE			R$ 20.039,44
6	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD	6,99%	R$ 136.336,70
7	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD	2,80%	R$ 54.612,70
8	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD	0,50%	R$ 9.752,27
9	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD	0,50%	R$ 9.752,27
	PREÇO SEM BDI	CD		R$ 2.160.907,45
	PREÇO COM BDI	CD	34,32%	R$ 2.902.530,89
10	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAGENS, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	PV	6,70%	R$ 194.469,57
11	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	PV	4,00%	R$ 116.101,24
12	GESTÃO AMBIENTAL	PV	0,50%	R$ 14.512,65
13	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	PV	6,24%	R$ 181.117,93
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 71+200 / DATA BASE MARCO/16				R$ 3.408.732,28
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 71+200 / DATA BASE NOV/12				R$ 2.645.976,61

PROJETO GERAL
ANEXO

VIA 040 / Invepar	FORMULÁRIO	PÁGINA Nº	
		VERSÃO	
	PROJETO EXECUTIVO - PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS	DATA	
		DOCUMENTO Nº FO.PRO.010	
Rodovia: BR-040 DF/GO/MG			
Trecho: VOLUME 01 - RELATÓRIO DE PROJETO - TOMO V - PLANILHA DE QUANTIDADES GERAL - Trechos Prioritários 3,5 e 6		DATA BASE MARÇO/2016 GO	JMSouto ENGENHARIA E CONSULTORIA
Subtrecho: KM 114+500 (GO)			
Lote:			

ITEM	DESCRIÇÃO			VALOR TOTAL (R$)
	RESUMO DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 114+500			
1	TERRAPLENAGEM			R$ 325.820,50
2	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES			R$ 68.895,56
3	PAVIMENTAÇÃO			R$ 1.458.927,38
4	SINALIZAÇÃO			R$ 164.624,34
5	MEIO AMBIENTE			R$ 18.761,99
6	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD	6,99%	R$ 142.388,38
7	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD	2,80%	R$ 57.036,83
8	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD	0,50%	R$ 10.185,15
9	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD	0,50%	R$ 10.185,15
	PREÇO SEM BDI	CD		R$ 2.256.825,26
	PREÇO COM BDI	CD	34,32%	R$ 3.031.367,89
10	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAGENS, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	PV	6,70%	R$ 203.101,64
11	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	PV	4,00%	R$ 121.254,71
12	GESTÃO AMBIENTAL	PV	0,50%	R$ 15.156,84
13	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	PV	6,24%	R$ 189.157,34
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 114+500 - DATABASE MARÇO/2016				R$ 3.560.038,21
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 114+500 - DATABASE NOV/2012				R$ 2.763.425,54

PROCESSO 0603 FL 4 GERAL ANTT

	FORMULÁRIO		PÁGINA Nº	
VIA 040 / invepar	PROJETO EXECUTIVO - PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS		VERSÃO	
			DATA	
			DOCUMENTO Nº FO.PRO.010	
Rodovia: BR-040 DF/GO/MG				
Trecho: VOLUME 01 - RELATÓRIO DE PROJETO - TOMO V - PLANILHA DE QUANTIDADES GERAL - Trechos Prioritários 3,5 e 6			DATA BASE MARÇO/2016 GO	JMS Souto ENGENHARIA E CONSULTORIA
Subtrecho: KM 122+000 (MG)				
Lote:				

ITEM	DESCRIÇÃO			VALOR TOTAL (R$)
	RESUMO DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 122+000			
1	TERRAPLENAGEM			R$ 499.223,16
2	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES			R$ 199.265,58
3	PAVIMENTAÇÃO			R$ 1.455.714,85
4	SINALIZAÇÃO			R$ 178.648,79
5	MEIO AMBIENTE			R$ 21.168,53
6	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD	6,99%	R$ 164.409,76
7	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD	2,80%	R$ 65.857,99
8	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD	0,50%	R$ 11.760,35
9	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD	0,50%	R$ 11.760,35
	PREÇO SEM BDI	CD		R$ 2.603.858,36
	PREÇO COM BDI	CD	34,32%	R$ 3.500.199,29
10	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAGENS, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	PV	6,70%	R$ 234.612,75
11	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	PV	4,00%	R$ 140.007,61
12	GESTÃO AMBIENTAL	PV	0,50%	R$ 17.500,95
13	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	PV	6,24%	R$ 218.411,87
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 122+000 - DATABASE MARÇO/2016				R$ 4.110.623,48
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 122+000 - DATABASE NOV/2012				R$ 3.159.603,69

	FORMULÁRIO		PÁGINA Nº	
VIA 040 / Invepar	PROJETO EXECUTIVO - PLANILHA DE QUANTIDADES E PREÇOS		VERSÃO	
			DATA	
			DOCUMENTO Nº FO.PRO.010	
Rodovia: BR-040 DF/GO/MG			DATA BASE MARÇO/2016 NG	JMSouto ENGENHARIA E CONSULTORIA
Trecho: VOLUME 01 - RELATÓRIO DE PROJETO - TOMO V - PLANILHA DE QUANTIDADES GERAL - Trechos Prioritários 3,5 e 6				
Subtrecho: KM 172+000 (MG)				
Lote:				

ITEM	DESCRIÇÃO			VALOR TOTAL (R$)
	RESUMO DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 172+000			
1	TERRAPLENAGEM			R$ 117.115,28
2	DRENAGEM E OBRAS-DE-ARTE CORRENTES			R$ 80.678,97
3	PAVIMENTAÇÃO			R$ 1.516.314,74
4	SINALIZAÇÃO			R$ 36.696,88
5	MEIO AMBIENTE			R$ 30.270,49
6	INTERFERÊNCIAS			R$ 1.692,72
7	ADMINISTRAÇÃO LOCAL	CD	6,99%	R$ 123.147,67
8	INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DO CANTEIRO DE OBRAS	CD	2,80%	R$ 49.329,54
9	MOBILIZAÇÃO E DESMOBILIZAÇÃO	CD	0,50%	R$ 8.809,85
10	SINALIZAÇÃO DE OBRA	CD	0,50%	R$ 8.808,85
	PREÇO SEM BDI	CD		R$ 1.951.864,07
	PREÇO COM BDI	CD	34,32%	R$ 2.621.743,82
11	ELABORAÇÃO DE PROJETO, ABERTURA DE POÇOS DE VISITA, SONDAGENS, TOPOGRAFIA E CONSULTORIA	PV	6,70%	R$ 175.656,84
12	SUPERVISÃO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE TECNOLÓGICO	PV	4,00%	R$ 104.859,75
13	GESTÃO AMBIENTAL	PV	0,50%	R$ 13.108,72
14	ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	PV	6,24%	R$ 163.596,81
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 172+000 - DATABASE MARÇO/2016				R$ 3.078.975,95
TOTAL DO ORÇAMENTO - RETORNO KM 172+000 - DATABASE NOV/2012				R$ 2.398.008,27

Pelo exposto acima, a Concessionaria solicita que a ANTT reconheça no mínimo, a manutenção e conserva dos 4 dispositivos de retornos já definitivamente implantados, conforme estabelecido no cronograma físico financeiro para o 3º ano de Concessão.

Portanto, será demonstrado abaixo, o cálculo utilizado para valorar o custo de manutenção e conserva, utilizando as áreas projetadas por retorno, conforme quadro abaixo:

Dispositivos de retornos em nível		
Item	Descrição - km	Área (m²)
1	71+200/GO	5.116 m²
2	114+500/GO	5.122 m²
3	122+000/GO	5.105 m²
4	172+000/MG	4.599 m²

Abaixo, quadro com os custos médios gerenciais considerados pelo DNIT Julho/2016:

CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT
SAUS - QUADRA 3 LOTE "A" EDIF. ALVARO CASTELLO TRANSPORTES - CEP 70040-902 - BRASÍLIA/DF
Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN / DPP-DNIT

Data de Elaboração: 17/11/2016
Mês Base (SICRO 3): jul/16

MODAL RODOVIÁRIO

OBRA / SERVIÇO		INTERVALO Lim.Inferior	INTERVALO Lim.Superior	MÉDIA R$ / KM	OBSERVAÇÕES Limite Inferior	OBSERVAÇÕES Limite Superior
CONSTRUÇÃO					Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE	
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,6m e Acost. 2,5m		2.376.001,73	a 4.106.513,03	3.241.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm -Pista e Acostamento.
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,6m e Acost. 1,0m (rod Classe III)		1.791.739,01	a 2.628.058,18	2.210.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento	Solução c/ revestimento em CBUQ 8cm-Pista e Acostamento.
ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE	CONSTRUÇÃO DE TERCEIRA FAIXA E RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE	2.234.080,11	a 2.746.938,55	2.490.000,00	Solução 3ª faixa c/revest.CBUQ 10cm, recapeamento na Pista Existente - CBUQ 3cm e no Acostamento - CBUQ 3cm	Solução 3ªFaixa c/revestimento. CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente com CBUQ 5cm e no Acostamento CBUQ 4cm
	DUPLICAÇÃO C/ CONSTR. DE PISTA NOVA (2 Faixas) + RESTAURAÇÃO DE P.EXISTENTE+ CANT.CENTRAL	4.978.305,94	a 10.649.701,05	7.814.000,00	Solução Pista Nova c/revest.CBUQ 6 cm, recapeam. Pista Existente CBUQ 3cm e Acostamentos/ Alargamentos CBUQ 3cm.	Solução Pista Nova c/REVEST.CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente CBUQ 10cm e Acostamentos/ Alargamentos CBUQ 10cm.
MANUTENÇÃO					Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE	
RECUPERAÇÃO		550.771,85	a 1.811.271,40	1.166.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento.	Solução c/ Fresagem 5cm +reposição CBUQ 5cm (100%)+ Recapeamento CBUQ 5 cm-Pista e Acostamento.
RECONSTRUÇÃO		1.813.569,72	a 2.950.365,98	2.382.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento.	Solução c/ revestimento em CBUQ 10cm- Pista e CBUQ 10cm-Acostamento.
PROGRAMAS	RECUPERAÇÃO C/MELHORAMENTOS	478.938,67	a 2.534.683,60	1.297.000,00	Valores obtidos na Coordenação Geral de Recuperação - COREDT	
	CREMA 1a ETAPA (previsão)	121.868,39	a 494.457,87	308.000,00		
	CREMA 2a ETAPA (previsão)	356.039,71	a 894.600,38	625.000,00		
CONSERVAÇÃO				Km/Ano		
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA SIMPLES		21.051,70	a 81.519,05	51.300,00	Valores obtidos utilizando-se a mesma metodologia dos Manuais de Custos Médios Gerenciais. Neste caso específico, utilizou-se os custos das Intervenções do Catálogo de Soluções p/ Conserva de uso dos EVTEAs acrescido de mais 40% p/ cobrir as intervenções de pista (selagem de trincas, tapa buracos, quebras de borda, etc) p/ rodovias pavimentadas e de portes de manter p/ rodovias não pavimentadas - CGPLAN/COVIDE	
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA DUPLA		36.626,01	a 151.025,66	93.800,00		
CONSERVAÇÃO ROD. NÃO PAVIMENTADA		52.618,01	a 113.605,59	83.200,00		
OBSERVAÇÕES: 1) P/ os casos específicos de TRÁFEGO PESADO, recomenda-se os estudos:					Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE	
PAVIMENTO INVERTIDO - IMPLANTAÇÃO / PAVIMENTAÇÃO (Pista Simples)		R$ 3.851.214,72	a R$ 5.599.636,32	4.725.000,00	Solução c/ revest. CBUQ 12cm-Pista e CBUQ 7cm-Acost. (PAV.INVERTIDO)	Solução c/ revest. CBUQ 15cm-Pista e Acost. (PAV.INVERTIDO, 17Cm-SGTC)

As características geométricas das obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço a serem executadas no sistema rodoviário deverão ser estabelecidas tendo em vista a Classe I-A, o relevo dos terrenos atravessados e o tráfego existente e futuro.

As pistas principais, marginais, ramos e alças deverão ser projetados dotados de espiral de transição, superlargura e superelevação, adotando como veículo de projeto, no mínimo, o

semi-reboque (carreta) com distância entre eixos equivalente de 10,50 m e como velocidade diretriz a maior técnica e economicamente viável, obedecendo sempre aos valores mínimos normativo.

Abaixo, será demonstrado as memórias de cálculos.

Dispositivo Km 71 + 500				
ÁREA MÉDIA REAL DOS DISPOSITIVOS DE RETORNOS				
Descrição			Total	Unidade
TOTAL RETORNO BINÁRIO (2 ALÇAS)			5.116,00	m²
				*Utilizado largura real.
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - MÊS BASE JULHO/2016				
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 580.771,86	R$ 1.811.771,40	R$ 1.196.000,00
	R$ / m²	R$ 47,60	R$ 148,51	R$ 98,03
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 21.051,70	R$ 81.519,05	R$ 51.300,00
	R$ / m²	R$ 1,73	R$ 6,68	R$ 4,20
				mpr/16
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - CONVERSÃO NOV/2012				1,32366
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 438.762,11	R$ 1.368.758,90	R$ 903.555,29
	R$ / m²	R$ 35,96	R$ 112,19	R$ 74,06
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 15.904,16	R$ 61.586,09	R$ 38.756,18
	R$ / m²	R$ 1,30	R$ 5,05	R$ 3,18

CÁLCULO MANUTENÇÃO E CONSERVA RETORNO	
VALOR POR DISPOSITIVO	VALOR POR ANO (NOV/2012)
MANUTENÇÃO	R$ 573.981,19
CONSERVA	R$ 25.825,78
DESCONTO ROÇADA	-R$ 132,24
DESCONTO CAPINA	R$ 514,42
TOTAL	

Como premissa, a Concessionaria desconsiderou do cálculo os custos referentes aos serviços de Capina manual e Roçada mecanizada.

SERVIÇOS CUSTO SICRO - BASE NOV/12		
SERVIÇO	**R$**	**UNIDADE**
Capina manual (Corte e limpeza de areas gramadas)	R$ 0,10	m^2
Roçada mecanizada	R$ 0,03	m^2

Para estorno dos valores de capina e roçada foram considerados preços SICRO, data base Maio/15 e retroagido para Novembro/12, conforme CPU's abaixo:

DNIT - Sistema de Custos Rodoviários — Conservação Rodoviária — SICRO2
Custo Unitário de Referência — Mês : Maio / 2015 — Minas Gerais — RCTR0020
3 S 08 90100 - Roçada mecanizada — Produção da Equipe : 0,40 ha — (Valores em R$)

A - Equipamento	Quantidade	Utilização Operativa	Utilização Improdutiva	Custo Operacional Operativo	Custo Operacional Improdutivo	Custo Horário
E001 - Roçadeira - com trator de pneus (74 kW)	1,00	1,00	0,00	71,48	14,54	71,48
				Custo Horário do Equipamentos		71,48

B - Mão-de-Obra	Quantidade	Salário-Hora	Custo Horário
T501 - Encarregado de turma	0,10	25,18	2,52
T701 - Servente	2,00	8,46	16,93
		Custo Horário da Mão-de-Obra	19,45
		Adc.M.O. - Ferramentas (20,51 %)	3,99
		Custo Horário de Execução	94,93
		Custo Unitário de Execução	237,32
		Custo Unitário Direto Total	237,32
		Lucro e Despesas Indiretas (29,98 %)	71,15
		Preço Unitário Total	308,47

✓ Conversão de Hectare (Há) para em Área (m^2) = R$ 308,47 / 10.000m^2 / fator deflação Novembro/2012 = R$0,03 m^2.

DNIT - Sistema de Custos Rodoviários — Conservação Rodoviária — **SICRO2**
Custo Unitário de Referência — Mês : Maio / 2015 — Minas Gerais — RCTR0320
3 S 00 001 01 - Corte e limpeza de áreas gramadas — Produção da Equipe : 1000,0 m2 — *(Valores em R$)*

A - Equipamento	Quantidade	Utilização Operativa	Utilização Improdutiva	Custo Operacional Operativo	Custo Operacional Improdutivo	Custo Horário
E400 - Caminhão Carroceria - 4 t (115 kW)	1,00	0,50	0,50	66,54	15,77	41,16
E602 - Roçadeira - em micro trator (10 kW)	1,00	1,00	0,00	25,85	14,54	25,85
					Custo Horário de Equipamentos	67,02

B - Mão-de-Obra	Quantidade	Salário-Hora	Custo Horário
T501 - Encarregado de turma	0,10	25,19	2,52
T701 - Servente	2,00	8,46	16,93
		Custo Horário da Mão-de-Obra	19,45
		Adc.M.O. - Ferramentas: (20,51 %)	3,99
		Custo Horário de Execução	90,46
		Custo Unitário de Execução	0,09
		Custo Unitário Direto Total	0,09
		Lucro e Despesas Indiretas (29,98 %)	0,03
		Preço Unitário Total	0,12

✓ Preço Sicro/DNIT de R$ 0,12m² / fator deflação Novembro/2012 = R$ 0,10 m².

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 71+200

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10
			Abr/16 a Abr/17							
Número de Dispositivos implantados (Unid)	1		1,00	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	573.881,19			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Conserva	25.825,78			25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78
Roçada mecanizada	132,24			132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	514,42			514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ -	R$ -	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ -	R$ -	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ -	R$ -	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208	R$ 26.208
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ -	R$ -	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843	R$ 27.843

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 71+200

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	573.581,19	573.581,19	-	-	-	-	-	-	-	573.581,19	-
Conserva	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78
Roçada mecanizada	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ 609.769,62	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ 609.769,62	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ 600.189,15	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 26.207,96	R$ 600.189,15	R$ 26.207,96
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ 637.640,95	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 637.640,95	R$ 27.843,33

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 71+200

Descrição	Total por dispositivo R$/m³	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20	
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Mobilização	$73.931,19	-	-	-	-			$73.931,19	-	-	-	
Conserva	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	25.825,78	
Roçada mecanizada	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	132,24	TOTAL
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	$14,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	514,42	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% INVESTIMENTO		-	-	-	-	-	-	609.797,42	-	-	-	
Sub Total - Custeio		26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% CUSTEIO		27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	27.843,33	
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	26.207,96	609.189,15	26.207,96	26.207,96	26.207,96	
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 637.640,85	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	R$ 27.843,33	2.581.162,85

Dispositivo Km 122 + 000

ÁREA MÉDIA REAL DOS DISPOSITIVOS DE RETORNOS

Descrição	Total	Unidade
TOTAL RETORNO BINÁRIO (2 ALÇAS)	5.105,10	m²

*Utilizado largura real.

CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - MÊS BASE JULHO/2016

OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 580.771,86	R$ 1.911.771,40	R$ 1.196.000,00
	R$ / m²	R$ 47,60	R$ 148,51	R$ 98,03
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 21.051,70	R$ 81.519,05	R$ 51.300,00
	R$ / m²	R$ 1,73	R$ 6,68	R$ 4,20
				mar/16
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - CONVERSÃO NOV/2012				1,32366
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 438.762,11	R$ 1.368.758,90	R$ 903.555,29
	R$ / m²	R$ 35,96	R$ 112,19	R$ 74,06
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 15.904,16	R$ 61.586,09	R$ 38.756,18
	R$ / m²	R$ 1,30	R$ 5,05	R$ 3,18

CÁLCULO MANUTENÇÃO E CONSERVA RETORNO	
VALOR POR DISPOSITIVO	VALOR POR ANO (NOV/2012)
MANUTENÇÃO	R$ 572.758,28
CONSERVA	R$ 25.770,75
DESCONTO ROÇADA	-R$ 131,95
DESCONTO CAPINA	R$ 513,32
TOTAL	

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 122+000

Descrição	Total por dispositivo (R$/m²)	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10
			Abr/16 a Abr/17							
Número de Dispositivos implantados (Unid)	1		1,00	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	572.758,28			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Conserva	25.770,75			25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75
Roçada mecanizada	- 131,95			- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	513,32			513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ -	R$ -	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ -	R$ -	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ -	R$ -	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152	R$ 26.152
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ -	R$ -	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784	R$ 27.784

PROTOCOLO GERAL FLS 64

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 122+000

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	571.758,28	571.758,28	-	-	-	-	-	-	-	571.758,28	-
Conserva	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75
Roçada mecanizada	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95	- 131,95
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32
Sub Total com Administração da Concessionária - 6,24% INVESTIMENTO	-	R$ - 608.433,40	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ 608.458,40	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ 26.152,11	R$ 26.152,12	R$ 26.152,11	R$ 26.152,12	R$ 26.152,12	R$ 26.152,11	R$ 26.152,11	R$ 26.152,12	R$ 26.152,11	R$ 26.152,11
Sub Total com Administração da Concessionária - 6,24% CUSTEIO	-	R$ - 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ 598.910,40	R$ 26.152,12	R$ 26.152,11	R$ 26.152,12	R$ 26.152,12	R$ 26.152,12	R$ 26.152,12	R$ 26.152,12	R$ 598.910,40	R$ 26.152,12
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ 636.282,41	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 636.282,41	R$ 27.784,01

PROTOCOLO GERAL FL 619 ANTT

VIA 040

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 122+000

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Manutenção	572.758,18	-	-	-	-			572.758,18	-	-	-	
Conserva	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	25.770,75	
Roçada mecanizada	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	131,95	TOTAL
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	513,32	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% INVESTIMENTO		-	-	-	-	-	-	608.498,40	-	-	-	
Sub Total - Custeio		26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% CUSTEIO		27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	27.784,01	
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	26.152,12	598.810,40	26.152,12	26.152,12	26.152,12	
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 635.282,41	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	R$ 27.784,01	2.575.663,50

PROTOCOLO GERAL
ANTT

Dispositivo Km 114 + 500				
ÁREA MÉDIA REAL DOS DISPOSITIVOS DE RETORNOS				
Descrição			Total	Unidade
TOTAL RETORNO BINÁRIO (2 ALÇAS)			5.121,50	m²
				*Utilizado largura real.
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - MÊS BASE JULHO/2016				
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 580.771,86	R$ 1.811.771,40	R$ 1.196.000,00
	R$ / m²	R$ 47,60	R$ 148,51	R$ 98,03
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 21.051,70	R$ 81.519,05	R$ 51.300,00
	R$ / m²	R$ 1,73	R$ 6,68	R$ 4,20
				mar/16
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - CONVERSÃO NOV/2012				1,32366
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 438.762,11	R$ 1.368.758,90	R$ 903.555,29
	R$ / m²	R$ 35,96	R$ 112,19	R$ 74,06
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 15.904,16	R$ 61.586,09	R$ 38.756,18
	R$ / m²	R$ 1,30	R$ 5,05	R$ 3,18

CÁLCULO MANUTENÇÃO E CONSERVA RETORNO	
VALOR POR DISPOSITIVO	VALOR POR ANO (NOV/2012)
MANUTENÇÃO	R$ 574.598,25
CONSERVA	R$ 25.853,54
DESCONTO ROÇADA	-R$ 132,38
DESCONTO CAPINA	R$ 514,97
TOTAL	

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 114+500

Descrição	Total por dispositivo R$/m¹	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10
			Abr/16 a Abr/17							
Número de Dispositivos implantados (Unid)	1		1,00	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	574.598,25			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Conserva	25.853,54			25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54
Roçada mecanizada	- 132,38			- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	514,97			514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ -	R$ -	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ -	R$ -	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ -	R$ -	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236	R$ 26.236
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ -	R$ -	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873	R$ 27.873

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 114+500

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	574.598,25	574.598,25	-	-	-	-	-	-	-	574.598,25	-
Conserva	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54
Roçada mecanizada	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38	132,38
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ 610.418,18	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ 618.453,18	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ 600.834,38	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 26.236,13	R$ 600.834,38	R$ 26.236,13
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ 638.326,65	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 638.326,65	R$ 27.873,27

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 114+500

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Manutenção	$74.338,25	-	-	-	-			$74.338,25	-	-	-	
Conserva	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	25.853,54	TOTAL
Roçada mecanizada	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	- 132,38	
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	514,97	$14,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	514,97	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 8,24% - INVESTIMENTO		-	-	-	-	-	-	830.453,18	-	-	-	
Sub Total - Custeio		26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 8,24% - CUSTEIO		27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	27.873,27	
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	26.236,13	680.814,38	26.236,13	26.236,13	26.236,13	
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 8,24%	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 737.291,43	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	R$ 27.873,27	2.583.937,75

Dispositivo Km 172 + 000				
ÁREA MÉDIA REAL DOS DISPOSITIVOS DE RETORNOS				
Descrição			Total	Unidade
TOTAL RETORNO BINÁRIO (2 ALÇAS)			4.598,64	m²
				*Utilizado largura real.
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - MÊS BASE JULHO/2016				
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 580.771,86	R$ 1.811.771,40	R$ 1.196.000,00
	R$ / m²	R$ 47,60	R$ 148,51	R$ 98,03
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 21.051,70	R$ 81.519,05	R$ 51.300,00
	R$ / m²	R$ 1,73	R$ 6,68	R$ 4,20
				mar/16
CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS DNIT - CONVERSÃO NOV/2012				1,32366
OBRA / SERVIÇO	DESCRIÇÃO	LIMITE INFERIOR	LIMITE SUPERIOR	MÉDIA
Manutenção - Restauração	Descrição	(Solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD - Acostamento)	(Solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento)	Média
	R$ / Km	R$ 438.762,11	R$ 1.368.758,90	R$ 903.555,29
	R$ / m²	R$ 35,96	R$ 112,19	R$ 74,06
Conservação Pista Simples	R$ / Km	R$ 15.904,16	R$ 61.586,09	R$ 38.756,18
	R$ / m²	R$ 1,30	R$ 5,05	R$ 3,18

CÁLCULO MANUTENÇÃO E CONSERVA RETORNO	
VALOR POR DISPOSITIVO	VALOR POR ANO (NOV/2012)
MANUTENÇÃO	R$ 515.936,84
CONSERVA	R$ 23.214,12
DESCONTO ROÇADA	-R$ 118,86
DESCONTO CAPINA	R$ 462,40
TOTAL	

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 172+000

Descrição	Total por dispositivo R$/m¹	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05	Ano 06	Ano 07	Ano 08	Ano 09	Ano 10
			Abr/16 a Abr/17							
Número de Dispositivos implantados (Unid)	1		1,00	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	515.936,84			R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Conserva	23.214,12			23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12
Roçada mecanizada	- 118,86			- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	462,40			462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ -	R$ -	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 25.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% CUSTEIO		R$ -	R$ -	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ -	R$ -	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558	R$ 23.558
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ -	R$ -	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028	R$ 25.028

PROTOCOLO GERAL 4123 ANTT

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 172+000

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 11	Ano 12	Ano 13	Ano 14	Ano 15	Ano 16	Ano 17	Ano 18	Ano 19	Ano 20
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manutenção	515.936,84	515.936,84	-	-	-	-	-	-	-	515.936,84	-
Conserva	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12
Roçada mecanizada	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86	118,86
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		R$ 540.131,36	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -	R$ 540.131,36	R$ -
Sub Total - Custeio		R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		R$ 539.494,49	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 23.557,65	R$ 539.494,49	R$ 23.557,65
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%		R$ 573.158,95	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 573.158,95	R$ 25.027,65

PROTOCOLO 624 ANTT

MANUTENÇÃO E CONSERVA - DISPOSITIVOS DE RETORNOS EM NÍVEL IMPLANTADOS
KM 172+000

Descrição	Total por dispositivo R$/m²	Ano 21	Ano 22	Ano 23	Ano 24	Ano 25	Ano 26	Ano 27	Ano 28	Ano 29	Ano 30	
Número de Dispositivos Implantados (Unid)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Manutenção	513.036,84	-	-	-	-			513.036,84	-	-	-	
Conserva	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	23.214,12	
Roçada mecanizada	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	- 118,86	TOTAL
Capina manual (corte e limpeza de áreas gramadas)	462,40	462,40	- 462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	462,40	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - INVESTIMENTO		-	-	-	-	-	-	546.131,30	-	-	-	
Sub Total - Custeio		23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	
Sub Total com Administração da Concessionaria - 6,24% - CUSTEIO		25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	25.027,65	
SUBTOTAL - SEM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA		23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	23.557,65	539.494,49	23.557,65	23.557,65	23.557,65	
TOTAL - COM ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONARIA - 6,24%	R$	25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 573.158,99	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	R$ 25.027,65	2.320.140,48

Quadro Resumo (Manutenção e Conserva)			
Item	Descrição - km		Valor
1	71+200/GO	R$	2.581.162,85
2	114+500/GO	R$	2.583.937,75
3	122+000/GO	R$	2.575.663,50
4	172+000/MG	R$	2.320.140,48
Total		***R$***	***10.060.904,57***

6.1.4 Requerimento

Assim, a Concessionária Via 040 reitera a solicitação de inclusão dos serviços de manutenção e conserva dos retornos em nível até então implantados, no valor total de R$ 10.060.904,57 (dez milhões, sessenta mil, novecentos e quatro reais e cinquenta e sete centavos), nesta 5ª Revisão Extraordinária.

7. ATRASO LICENCIAMENTO DE AMBIENTAL

7.1 INTRODUÇÃO

Em virtude do atraso na emissão da Licença Ambiental, cujo o risco é atribuído ao Poder Concedente, a Via040 solicitou, em sua última revisão, o reequilíbrio econômico e financeiro do Contrato de forma a compensar os custos adicionais ocorridos.

Na época, com base nos dispostos contratuais, a ANTT reconheceu que a Concessionária não deveria ser responsabilizada e penalizada, conforme previsão contida na cláusula 20 do Contrato de Concessão, procedendo a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em função dos custos adicionais ocorridos pela não obtenção da licença de instalação até o final do Ano 02 de Concessão.

ANTT 1627 PROTOCOLO

Cabe ressaltar que o Contrato de Concessão é claro em estabelecer que a responsabilidade pela emissão da licença é do Poder Concedente e que esta seria disponibilizada à Concessionária em até 12 (doze) meses, contados da Data da Assunção, os seja, no início do Ano 02 de Concessão, conforme transcrito a seguir.

> *"5.2 O Poder Concedente deverá:*
>
> *5.2.1 **Obter licença prévia e licença de instalação** das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2. jurídica*
>
> *10.3.2 A licença de instalação prevista na subcláusula 5.2. 1será 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"*

Neste sentido, o processo licitatório da 3ª Etapa do Programa de Investimento em Logística – PIL, na qual se insere o trecho sob responsabilidade da VIA 040, previu um modelo de performance para os investimentos onde foram estabelecidos prazos e metas de duplicação para a Frente de Ampliação da Capacidade e Melhorias, demonstrados a seguir.

VIA 040 ANTT 4678/2018-01 PROTOCOLO

3.2.1.1 Obras de ampliação

A duplicação de subtrechos deverá ser realizada conforme a localização, os quantitativos e os prazos indicados a seguir:

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109,0	19,6%
2	149,4	26,8%
3	149,4	26,8%
4	149,4	26,8%
Total para implantação	557,2	100%
Trecho duplicado	222,3	
Trecho em multifaixas	157,3	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado	0	
Extensão do lote	936,8	

Quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser convertido
1	28,4	19,6%
2	38,8	26,8%
3	38,8	26,8%
4	38,8	26,8%
Total para conversão	144,8	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	12,5	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho em multifaixas	157,3	

*Valor subtraído no cálculo do total para conversão

Com base neste conceito, o plano de investimento da Concessionária foi concebido visando a integral otimização de todos os recursos para que os referidos prazos fossem atendidos e para que pudesse ter sido ofertado o deságio no patamar apresentado em sua proposta comercial.

7.2 VALORES APROVADOS E REEQUILIBRADOS NA ÚLTIMA REVISÃO REFERENTES AO ANO 02 DE CONCESSÃO

Mobilização / Desmobilização

Na Revisão de 2016, foi indenizado apenas a mobilização/desmobilização das obras de duplicação referentes ao Ano 02 que estavam enquadradas na Portaria nº 288/2013/MMA/MT, representando a extensão de 79 km.

Para esta rubrica, foram adotados os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF, ou seja, 0,5% do Custo Direto da Obra.

Para a apuração do valor da duplicação dos 79 km, foi adotado o Custo Médio Gerencial - CMG por quilometro da última publicação do DNIT à época, que ocorreu em maio de 2015.

Tendo em vista que a publicação do DNIT somente faz referência ao serviço de "duplicação + restauração", foi descontado o valor da restauração, conforme quadro a seguir.

CUSTO MÉDIO GERENCIAL DO DNIT - MAIO DE 2015	
DESCRIÇÃO	VALOR MÉDIO
Duplicação + Restauração	+ R$ 6.673.000,00 / Km
Restauração	- R$ 1.034.000,00 / Km
Duplicação	**R$ 5.639.000,00 / Km**

A ANTT adotou os valores referentes ao limite médio dos serviços, apesar da publicação do DNIT observar claramente que o limite inferior se refere à solução com revestimento em CBUQ 3 cm - Pista e TSD – Acostamento e o limite superior se refere a solução com fresagem de 5 cm + reposição CBUQ 5 cm (100%) + recapeamento CBUQ 5 cm - Pista e Acostamento.

Cabe ressaltar que as soluções de projetos apresentadas pela Via 040 e aprovadas pela ANTT se referem à fresagem e recapeamento com espessura de 5cm em pistas e acostamentos, ou seja, referentes ao limite superior.

Desta forma, na revisão anterior, foi reequilibrado a quantia de R$ 1.389.509,61 (um milhão, trezentos e oitenta e nove mil, quinhentos e nove reais e sessenta e um centavos) a PI, referentes à mobilização e desmobilização ocorrida no Ano 02, conforme memória de cálculo descrita no quadro a seguir.

VALOR REEQUILIBRADO - MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO		
DESCRIÇÃO	CÁLCULO	VALOR
Preço de Venda Duplicação	PV = R$ 5.639.000 / km X 79 Km	R$ 445.481.000,00
Custo Direto Duplicação	BDI/DNIT = 34,32%; CD = PV / (1 + BDI)	R$ 331.656.491,96

Mobilização / Desmobilização	Port nº247/2014 = 0,5% x CD	R$ 1.658.282,46
Índice de Reajuste (mar/15)	IPCA	1,19343
Mobilização/Desmobilização (Valores a PI):		**R$ 1.389.509,61**

Canteiro de Obras

Na Revisão de 2016, foi considerada apenas a diferença de custo do Canteiro de Obras referente à extensão de obras de "Duplicação + Conversão de Multifaixas em Pista Duplicada" previstos para serem executados no Ano 2 (109,0 km + 28,4 km = 137,4 km) e a extensão de obras enquadradas na Portaria MMA/MT nº 288/2013 (79,0 km).

Assim, foi indenizado o quantitativo previsto que não foi possível ser executado em função da não obtenção do licenciamento ambiental de responsabilidade da ANTT, que para o Ano 02 significou a extensão de 58,4 km (137,4 km – 79 km = 58,4 km).

Para esta rubrica, foram adotados os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF, ou seja, 2,8% do Custo Direto da Obra.

Para a apuração do valor da duplicação dos 58,4 km, foi adotado o Custo Médio Gerencial - CMG por quilometro, publicado pelo DNIT em maio de 2015.

Desta forma, na revisão anterior, foi reequilibrado a quantia de R$ 5.752.218,03 (cinco milhões, setecentos e cinquenta e dois mil, duzentos e dezoito reais e três centavos) a PI, referente ao canteiro de obras ocioso no Ano 02, conforme memória de cálculo apresentada no quadro a seguir.

VALOR REEQUILIBRADO - CANTEIRO DE OBRAS		
DESCRIÇÃO	**CÁLCULO**	**VALOR**
Preço de Venda Duplicação	PV = R$ 5.639.000 / km X 58,4 Km	R$ 329.317.600,00
Custo Direto Duplicação	BDI/DNIT = 34,32%; CD = PV / (1 + BDI)	R$ 245.173.913,04
Canteiro de Obras	Port nº247/2014 = 2,8% x CD	R$ 6.864.869,57
Índice de Reajuste (mar/15)	IPCA	1,19343
Canteiro de Obras (Valores a PI):		**R$ 5.752.218,03**

7.3 VALORES A SEREM REEQUILIBRADOS NESTA REVISÃO REFERENTES AO ANO 04 DE CONCESSÃO

Considerando a expressa previsão contratual, a meta para o Ano 04 era a execução de 149,4 km de duplicação e 38,8 km de conversão de multifaixas em pista duplicada. Além deste quantitativo, a Concessionária deveria executar, caso existisse, o quantitativo não executado do ano anterior sob a ocorrência de penalidade de multa caso assim se furtasse.

A fim de garantir a execução de suas obrigações contratuais, a Concessionária Via 040 se mobilizou para a execução no Ano 04 de 434,8 km de Duplicação e Conversão de Multifaixas em Pista Duplicada, conforme quadro abaixo.

Duplicação + Conversão de multifaixa em pista duplicada (Km)	Ano 02	Ano 03	Ano 04
Meta Contratual	137,40	188,20	188,2
Trecho com Licenciamento Ambiental	79,00	0,00	0,00
Saldo a executar acumulado	58,40	246,60	434,8

Porém, em função da continuidade do cenário de não obtenção da Licença de Instalação no referido ano, escopo este de responsabilidade da ANTT, não foi possível a execução dos serviços previstos.

Novamente, a não obtenção do licenciamento está inviabilizando o cumprimento dos prazos previstos no PER para conclusão das obras de duplicação para este ano de concessão.

Assim, dada a manutenção do evento de desequilíbrio por mais um ano, a Via 040 requer que nesta revisão sejam reequilibrados os custos adicionais ocorridos em função da não obtenção do licenciamento ambiental, pleito este cujo o mérito já foi reconhecido por esta estimada Agência nas revisões anteriores.

> *"174. No mérito, reconhecemos que a Concessionária foi prejudicada em relação ao atraso do licenciamento ambiental, fazendo jus ao direito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão".*

Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF

"202. Assim, deve ser reequilibrado o custo de desmobilização, além do custo de desinstalação do canteiro, uma vez que a obra de duplicação da rodovia foi paralisada devido ao atraso na emissão da Licença de Instalação..."

Nota Técnica nº 022/2017/GEINV/SUINF

Mobilização / Desmobilização

Afim de mitigar eventuais discussões, foi mantida a mesma metodologia adotada pela ANTT nas revisões anteriores, a saber.

- ✓ Para o custo do valor de mobilização e desmobilização, foi adotado os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF, ou seja, 0,5% do Custo Direto da Obra.
- ✓ Para a apuração do valor da duplicação dos 434,8 km, foi adotado o Custo Médio Gerencial - CMG por quilometro da publicação do DNIT de julho de 2016.
- ✓ Tendo em vista que a publicação do DNIT somente faz referência ao serviço de "duplicação + restauração", foi descontado o valor da restauração, conforme quadro a seguir.

CUSTO MÉDIO GERENCIAL DO DNIT - Julho DE 2016	
DESCRIÇÃO	**VALOR MÉDIO**
Duplicação + Restauração	+ R$ 7.814.000,00 / Km
Restauração	- R$ 1.196.000,00 / Km
Duplicação	**R$ 6.618.000,00 / Km**

Desta forma, deverá ser adicionado em fluxo de caixa marginal no Ano 04 o valor de **R$8.092.247,82 (oito milhões, noventa e dois mil, duzentos e quarenta e sete mil reais e oitenta e dois centavos,**) a PI, conforme memória de cálculo apresentada no quadro a seguir.

ANTT
PROCESSO
FL 633
GERAL

VALOR A SER REEQUILIBRADO - MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO		
DESCRIÇÃO	**CÁLCULO**	**VALOR**
Preço de Venda Duplicação	PV = R$ 6.618.000 / km X 434,8 Km	R$ 2.877.506.400,00
Custo Direto Duplicação	BDI/DNIT = 34,32%; CD = PV / (1 + BDI)	R$ 2.142.276.950,57
Mobilização / Desmobilização	Port nº247/2014 = 0,5% x CD	R$ 10.711.384,75
Índice de Reajuste (jul/16)	IPCA	1,32366
Mobilização/Desmobilização (Valores a PI):		**R$ 8.092.247,82**

Canteiro de Obras

A fim de mitigar eventuais discussões, foi mantida a mesma metodologia adotada na revisão anterior pela ANTT, a saber.

- ✓ Custo do canteiro referente ao quantitativo previsto que não foi possível ser executado em função da não obtenção do licenciamento ambiental de responsabilidade da ANTT, que para o Ano 04 significou a extensão de 434,8 km (188,2 km do Ano 3 + 188,2 km do Ano 02 + saldo de 58,4 km do Ano 01).
- ✓ Para o custo do valor de mobilização e desmobilização, foi adotado os percentuais estabelecidos na Portaria nº 247/2014/SUINF, ou seja, 2,8% do Custo Direto da Obra.
- ✓ Para a apuração do valor da duplicação dos 434,8 km, foi adotado o Custo Médio Gerencial - CMG por quilometro da publicação do DNIT referente a julho de 2016.
- ✓ Tendo em vista que a publicação do DNIT somente faz referência ao serviço de duplicação + restauração, foi descontado o valor da restauração, conforme quadro a seguir.

CUSTO MÉDIO GERENCIAL DO DNIT - JULHO DE 2016	
DESCRIÇÃO	**VALOR MÉDIO**
Duplicação + Restauração	+ R$ 7.814.000,00 / Km
Restauração	- R$ 1.196.000,00 / Km
Duplicação	**R$ 6.618.000,00 / Km**

Desta forma, deverá ser adicionado em fluxo de caixa marginal no Ano 03 o valor de R$ 45.316.587,81 (quarenta e cinco milhões, trezentos e dezesseis mil, quinhentos e oitenta e sete reais e oitenta e um centavos) a PI, conforme memória de cálculo a seguir.

VALOR A SER REEQUILIBRADO - CANTEIRO DE OBRAS		
DESCRIÇÃO	CÁLCULO	VALOR
Preço de Venda Duplicação	PV = R$ 6.618.000 / km X 434,8 Km	R$ 2.877.506.400,00
Custo Direto Duplicação	BDI/DNIT = 34,32%; CD = PV / (1 + BDI)	R$ 2.142.276.950,57
Canteiro de Obras	Port nº247/2014 = 2,8 % x CD	R$ 59.983.754,62
Índice de Reajuste (jul/16)	IPCA	1,32366
Canteiro de Obras (Valores a PI):		**R$ 45.316.587,81**

7.4 TAXA DE ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA

A Resolução nº 4.727, de 26 de maio de 2015 da ANTT dispõe sobre a remuneração dos custos administrativos das Concessionárias de rodovias federais em função dos encargos incluídos ou excluídos dos contratos de concessão.

Neste sentido, ficou estabelecido que a partir das revisões tarifárias que ocorreram após a entrada em vigor da Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011, as Concessionárias teriam direito a remuneração dos custos administrativos de obras e serviços inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

> *"§9º As Concessionárias de rodovias federais fazem jus à remuneração dos custos administrativos para novas obras e serviços a serem inseridos no Fluxo de Caixa Marginal, com base na taxa de remuneração de 6,24% (seis inteiros e vinte e quatro centésimos por cento)" (NR);*
>
> ***Resolução nº 4.727, de 26 de maio de 2015***

Considerando que a falta de licenciamento ambiental impediu que a Via 040 pudesse executar as metas de duplicação previstas em Contrato para os anos 02, 03 E 04.

ANTT 5.635 PROTOCOLO GERAL

Considerando que a Concessionária esteve mobilizada com sua estrutura administrativa de forma ociosa, alheia a sua vontade, a espera de um posicionamento da ANTT.

A Concessionária vem requerer nesta revisão que sejam reequilibrados os custos referentes a administração da Concessionária, no percentual de 6,24% do valor das obras impedidas, tendo como base de referência o percentual estabelecido na Resolução nº 4.727 de 26 de maio de 2015.

Seguindo a mesma analogia dos serviços de mobilização/desmobilização e canteiro de obras já reequilibrados pela ANTT referentes ao atraso ocorrido nos Anos 02, 03 e 04, apresenta-se seguir a memória de cálculo dos custos adicionais não previstos ora solicitados.

ADMINISTRAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA	ANO 02	ANO 03	ANO 04
Preço de Venda Duplicação por Km (CMG - DNIT)	5.639.000,00	6.618.000,00	6.618.000,00
Quantidade de Km impedidos	58,40	188,20	188,20
Preço de Venda da Obra	329.317.600	1.245.507.600	1.245.507.600
% Administração da Concessionária (6,24% do PV)	6,24%	6,24%	6,24%
Custo com Mobilização e Desmobilização	20.549.418,24	77.719.674,24	77.719.674,24
IRT	1,19343	1,32366	1,32366
Custo Administração da Concessionária a Pl	17.218.788,06	58.715.738,36	58.715.738,36

ANTT
VIA 040
FL 636
PROC

Portanto, de forma a compensar a ociosidade da estrutura administrativa da Concessionária em função do atraso do licenciamento ambiental, **deverá ser adicionado em fluxo de caixa marginal no Ano 02 o valor de R$ 17.218.788,06 (dezessete milhões, duzentos e dezoito mil e setecentos e oitenta e oito reais e seis centavos) a PI, no Ano 03 R$ 58.715.738,36 (cinquenta e oito milhões, setecentos e quinze mil, setecentos e trinta e oito reais e trinta e seis centavos) a PI e no Ano 04 R$ 58.715.738,36 (cinquenta e oito milhões e setecentos e quinze mil e setecentos e trinta e oito reais e trinta e seis centavos) a PI.**

7.5 REQUERIMENTO DA CONCESSIONÁRIA

A não obtenção da Licença de Instalação - LI no prazo estabelecido pelo PER (12 meses após a data de assunção do trecho), configura-se um fato novo e imprevisível à Concessionária, que alterou significativamente as condições iniciais estabelecidas, impossibilitando a execução dos serviços de forma contínua

Conforme preconizado no Contrato de Concessão, cabe ao Poder Concedente a obtenção da Licença Prévia e da Licença de Instalação destas obras, bem como inventário florestal e Planos Básicos Ambientais. Estas obrigações se encontram a cargo da Empresa de Planejamento e Logística S.A. – EPL, empresa pública criada pela União para, entre outras atividades, promover os estudos necessários para a obtenção do licenciamento ambiental.

A não liberação da Licença pelo Poder Concedente no prazo contratual pactuado, repercutiu no cronograma de implantação previsto e, consequentemente, na formulação do preço apresentado em leilão, impactando economicamente e financeiramente o Contrato de Concessão.

Neste sentido, foi atribuído ao Poder Concedente a responsabilidade pelos atrasos ou inexecução das obrigações da Concessionária causados pela demora ou omissão imputáveis a ele ou aos demais órgãos e entidades da Administração Pública Federal, Estadual e Municipal, nas providências que lhe cabem em relação ao licenciamento ambiental.

Trata-se, como visto, de risco alocado ao Poder Concedente, de modo que os custos extraordinários incorridos pela Via 040 são passíveis de pedido de reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão.

DESCRIÇÃO	ANO 02	ANO 03	ANO 04
Mobilização/Desmobilização		4.589.577,54	8.092.247,82
Canteiro de Obras		25.701.634,21	45.316.587,81
Administração da Concessionária	17.218.788,06	58.715.738,36	58.715.738,36
Total:	17.218.788,06	89.006.950,11	112.124.573,99

** Valores a PI*

ANTT FL 638

7.6 REQUERIMENTO

Desta forma, requeremos que nesta revisão sejam incluídos no Ano 02 o valor de **R$ 17.218.788,06 (dezessete milhões, duzentos e dezoito mil, setecentos e oitenta e oito reais e seis centavos)** a PI, e no Ano 03 **R$ 89.006.950,11 (oitenta e nove milhões, seis mil, novecentos e cinquenta reais e onze centavos)** a PI, e no Ano 04 **R$ 112.124.573,99 (cento e doze milhões, cento e vinte e quatro mil, quinhentos e setenta e três reais e noventa e nove centavos)** a PI sendo estes valores reequilibrados via fluxo de caixa marginal.

Cabe destacar, que na 4º revisão Extraordinária, através da NT técnica 022-2017/GEINV/SUINF, foi reconhecido por parte da ANTT, conforme custos demonstrados a seguir:

- R$ 1.389.509, 61= Desmobilização dos equipamentos e recursos humanos para execução do trecho com liberação ambiental;
- R$ 7.781.253,84 = Desinstalação do Canteiro de Obras para execução do trecho com liberação ambiental.
- R$ 572.255,64 = Custo Administrativo de 6,24%;

203. Portanto, propomos a alteração do custo de desmobilização e desinstalação do canteiro no valor de **R$ 9.170.763,45 (nove milhões cento e setenta mil, setecentos e sessenta e três reais e quarenta e cinco centavos)**, a preços iniciais, no Fluxo de Caixa Marginal.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO
MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO E INSTALAÇÃO DE CANTEIRO

DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL	PERÍODO - ANO CONCESSÃO			
				1º ANO		2º ANO	
				%	R$	%	R$
Vigente	INV	FCM	R$ 7.141.727,64	0	0,00	0	R$ 7.141.727,64
Proposta	INV	FCM	R$ 9.170.763,45	0	0,00	100	R$ 9.170.763,45

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.
Valores a preços iniciais de nov/2012.

205. Diferentemente do que propõe a VIA 040, os custos administrativos referem-se somente à percentual dos valores inseridos ou excluídos no fluxo de caixa marginal. Assim, propõe-se o valor de R$ 572.255,64 (quinhentos e setenta e dois mil, duzentos e cinquenta e cinco reais e sessenta e quatro centavos), a preços iniciais, a ser reequilibrado para inclusão dos custos administrativos do custo de desmobilização e desinstalação do canteiro.

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO MOBILIZAÇÃO / DESMOBILIZAÇÃO E INSTALAÇÃO DE CANTEIRO – CUSTO ADMINISTRATIVO				
DESCRIÇÃO	TIPO (1)	FLUXO (2)	TOTAL	2º ANO
Vigente	COP	FCM	R$ 0,00	R$ 0,00
TC Proposta	COP	FCM	R$ 572.255,64	R$ 572.255,64

(1) Tipo: COP – Custo Operacional / INV – Investimento.
(2) Fluxo: FCM – Fluxo Marginal / FTC – Fator C.
Valores a preços iniciais de nov/2012.

Em seguida, através da NT 031-2017-GEINV-SUINF, a ANTT indefere os valores parciais referentes aos Custos de Instalação de Canteiro de Obras, baseado no manual do DNIT que prevê apenas custo de Instalação de Canteiro e não desmobilização.

A Concessionaria esclarece que elaborou sua proposta técnica e comercial no âmbito de todo o empreendimento, e somente conseguiu propor o deságio no patamar oferecido, ponderando os ganhos de produtividade e aproveitamento das frentes de serviço, em um planejamento construtivo extremamente otimizado e sincronizado.

Portanto, os percentuais referentes a mobilização e desmobilização dos equipamentos/mão de obra, e instalação e manutenção de canteiro de obras são custos distintos e ambos devem ser considerados.

Ademais, a premissa de cálculo realizada pela ANTT, considera que o custo adicional a ser reconhecido em função do atraso na LI, refere-se apenas aos impactos de mobilização e desmobilização ocorridos na estrutura para executar o trecho liberado de 79,0 km.

Porém, a ANTT não pode considerar a execução de um investimento de forma isolada ou por ano, uma vez que foi celebrado um único contrato de concessão que prevê a execução de um

conjunto de investimentos. Se assim fosse, a ANTT deveria ter realizado vários contratos independentes.

Assim, a Concessionaria, trabalhando conforme as regras do contrato, realizou a Instalação do Canteiro de Obra e sua mobilização de equipamentos e pessoal para atender as demandas previstas no contrato, somando uma extensão total para a frente de ampliação de capacidade e manutenção de nível de serviço de 557,2 km.

Ademais, não havia a possibilidade da Concessionaria prever um atraso no licenciamento ambiental por parte da ANTT, uma vez que, a cláusula 10.3.2 informa que a mesma será ***disponibilizada*** a Concessionaria, em até 12 meses da data de assunção, conforme cláusula abaixo.

> **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 3.2.1.1. 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**.

Desta forma, a Concessionaria solicita que seja revista a premissa utilizada pela ANTT para mensurar os custos de Mobilização e Desmobilização, e Instalação e Manutenção de Canteiro de obras, uma vez que, como dito acima, a Concessionaria realizou o desembolso para contratação conforme extensão previstas no contrato e não para apenas 79 km's liberados.

8. ALTERAÇÃO DO PIS/COFINS/CIDE SOBRE GASOLINA E DIESEL – 2017

8.1 INTRODUÇÃO

Inicialmente, cabe destacar que o presente pleito está fundamentado nas Cláusulas 21.2 e 21.2.5 do Contrato de Concessão, que assim dispõem:

> "21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:
>
> (...)
>
> 21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda"

Por esta razão, na 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, a Via 040 pleiteou a revisão da sua tarifa tendo em vista as mudanças provocadas pelo disposto no Decreto de nº 8.395/15, o qual majorou as alíquotas de PIS, COFINS e da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), incidentes sobre a importação e comercialização de combustíveis.

Apesar disso, desconsiderando as alegações apresentadas pela Concessionária, tal pleito foi indeferido por essa d. Agência.

Entretanto, ocorre que, no pleito apresentado à época, não foram contemplados os desequilíbrios gerados em razão dos insumos referentes ao diesel, gasolina e etanol utilizados para abastecer a frota de caminhões, carros e equipamentos utilizados para administração e operação da concessão, que neste momento passa-se a apresentar.

Desta forma, no tocante a alteração realizada pelo Decreto de nº 8.395/15, a Via 040 requereu que fosse reequilibrado o valor de R$ 27.230.159,*44 (vinte e sete milhões de reais, duzentos e trinta mil reais, cento e cinquenta e nove reais e quarenta e quatro centavos)* em seu favor.

ANTT 642 PROTOCOLO

Com efeito, **nesta 5ª Revisão Extraordinária**, a Via 040, além de apresentar os valores de acréscimo da alíquota de PIS/COFINS sobre combustíveis (diesel, gasolina e etanol) referentes à frota de caminhões, carros e equipamentos para administração determinados pelo Decreto de nº 8.395/15, também traz os valores decorrentes de nova alteração no Decreto nº 5.059/2004, dessa vez por meio do Decreto nº 9.101/2017, em que, mais uma vez, foram majoradas as alíquotas de PIS/COFINS sobre combustíveis, conforme texto transcrito abaixo.

"**DECRETO Nº 9.101, DE 20 DE JULHO DE 2017**

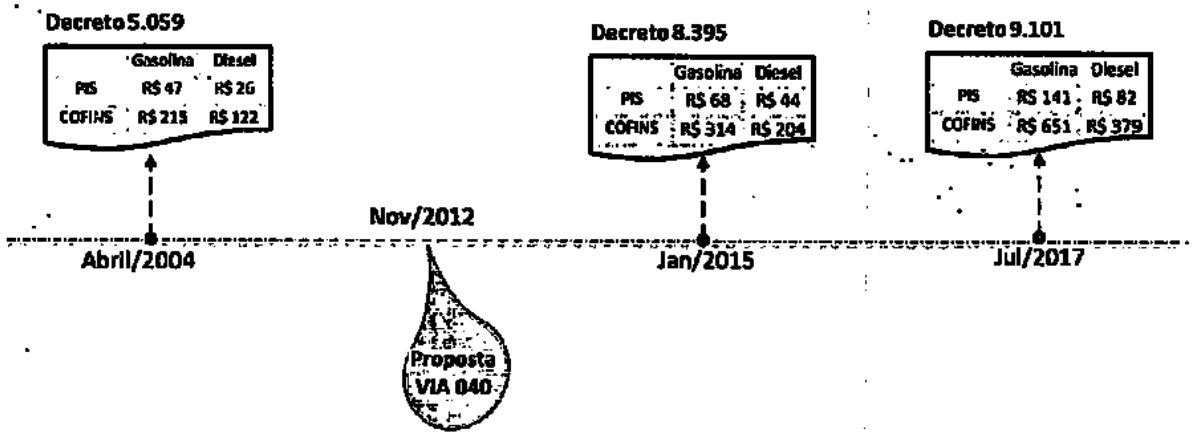
> Altera o Decreto nº 5.059, de 30 de abril de 2004, e o Decreto nº 6.573, de 19 de setembro de 2008, que reduzem as alíquotas da Contribuição para o PIS/PASEP e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS incidentes sobre a importação e a comercialização de gasolina, óleo diesel, gás liquefeito de petróleo (GLP), querosene de aviação e álcool. "

Assim, para melhor esclarecer da aplicabilidade dos referidos decretos, será demonstrado a linha do tempo e graficamente os acréscimos desproporcionais cobrados:

ANTT
VIA 040
PROT 643

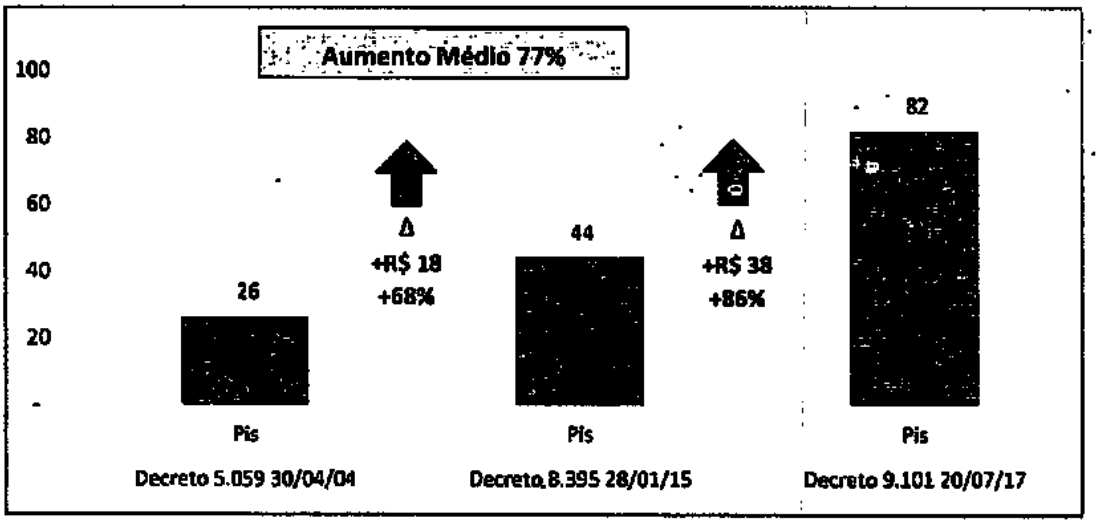
- **Demonstração do aumento das alíquotas de PIS e COFINS**

  - **Time Line**

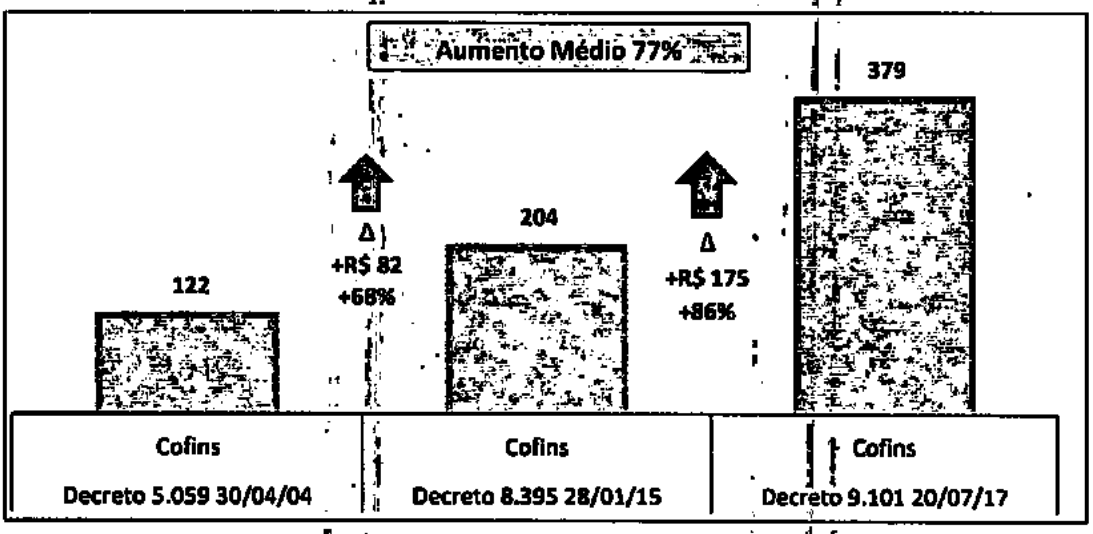


- ✓ **Demonstração Gráfica das diferenças de alíquotas.**

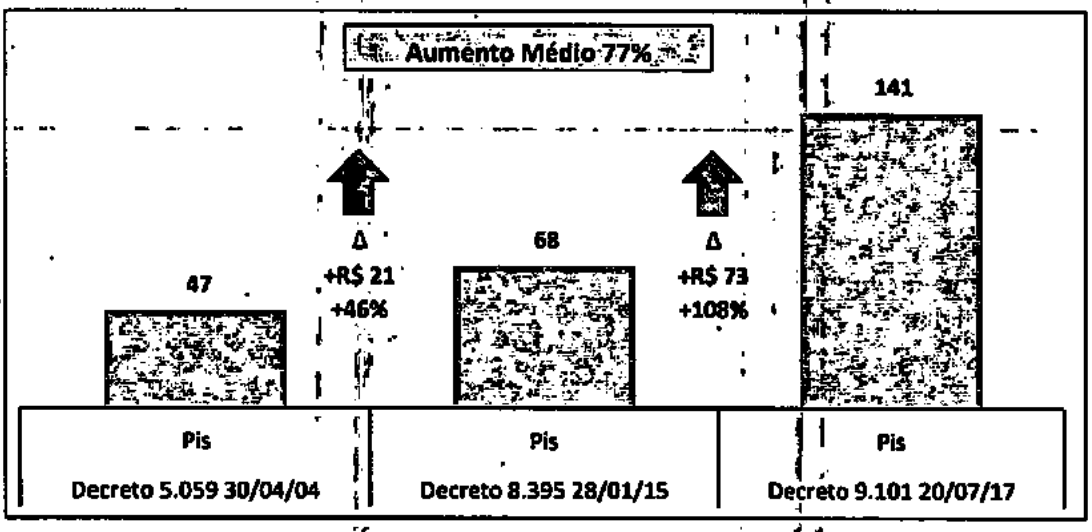
AUMENTO DAS ALIQUOTAS DE *PIS - DIESEL*



AUMENTO DAS ALIQUOTAS DE *COFINS - DIESEL*

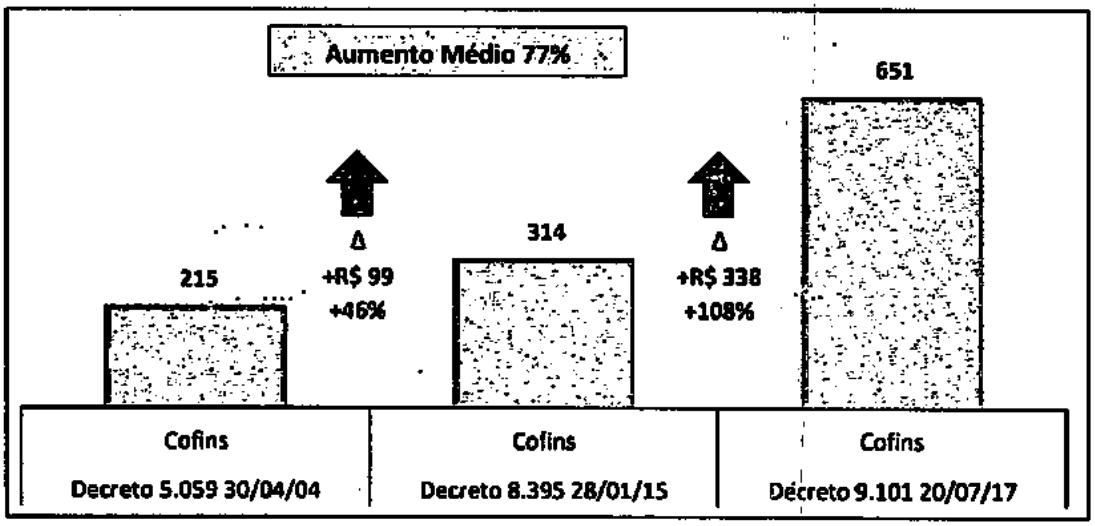


AUMENTO DAS ALIQUOTAS DE *PIS - GASOLINA*



VIA 040 ANTT 645 PROTOCOLO

AUMENTO DAS ALIQUOTAS DE *COFINS - GASOLINA*



Ademais, o fato foi tão relevante à época, que em vários canais da mídia foram relatados estes excessivos acréscimos, conforme reportagens na próxima página.

VIA 040
FL 646

Economia

Governo divulga aumento de alíquota do PIS/Cofins sobre combustíveis

Compartilhar: URL: http://agenciabrasil.ebc.com.br/e

20/07/2017 15h09 Brasília

Weltton Maximo – Repórter da Agência Brasil

Com dificuldades em recuperar a arrecadação, o governo decidiu aumentar tributos para arrecadar R$ 10,4 bilhões e cumprir a meta fiscal de déficit primário de R$ 139 bilhões. O Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre a gasolina, o diesel e o etanol subirá para compensar as dificuldades fiscais, segundo nota conjunta, divulgada há pouco, dos ministérios da Fazenda e do Planejamento.

A alíquota subirá de R$ 0,3816 para R$ 0,7925 para o litro da gasolina e de R$ 0,2480 para R$ 0,4615 para o diesel nas refinarias. Para o litro do etanol, a alíquota passará de R$ 0,12 para R$ 0,1309 para o produtor. Para o distribuidor, a alíquota, atualmente zerada, aumentará para R$ 0,1964. A medida entrará em vigor imediatamente por meio de decreto publicado em edição extraordinária do *Diário Oficial da União*.

O governo também contingenciará (bloqueará) mais R$ 5,9 bilhões de despesas não obrigatórias do Orçamento. Os novos cortes serão detalhados amanhã (21), quando o Ministério do Planejamento divulgará o Relatório Bimestral de Receitas e Despesas. Publicado a cada dois meses, o documento contém previsões sobre a economia e a programação orçamentária do ano. A nova alíquota vai impactar o preço do combustível nas refinarias, mas o eventual repasse do aumento para o consumidor vai depender de cada posto de gasolina.

Garantia da meta fiscal

Saiba Mais

TCU vê risco de descumprimento da meta fiscal; governo vai considerar alerta

Cumprimento da meta fiscal de 2017 está garantido, diz secretário do Tesouro

Em março, o governo tinha contingenciado R$ 42,1 bilhões do Orçamento. Em maio, tinha liberado cerca de R$ 3,1 bilhões. Com a decisão de agora, o volume bloqueado aumentou para R$ 44,9 bilhões. De acordo com a nota conjunta, esse corte adicional será revertido antes do fim do ano com a entrada de recursos extraordinários previstos ao longo do segundo semestre.

8.2 METODOLOGIA DE CÁLCULO

Buscando uma maior eficiência e eficácia nos cálculos de quantitativos e preços dos estudos que serão apresentados a seguir, foi utilizado como parâmetro e premissas a composição de preço ao consumidor, demonstrado no site da Petrobras, conforme percentuais de taxas dos custos que compõem valor total do combustível por litro.

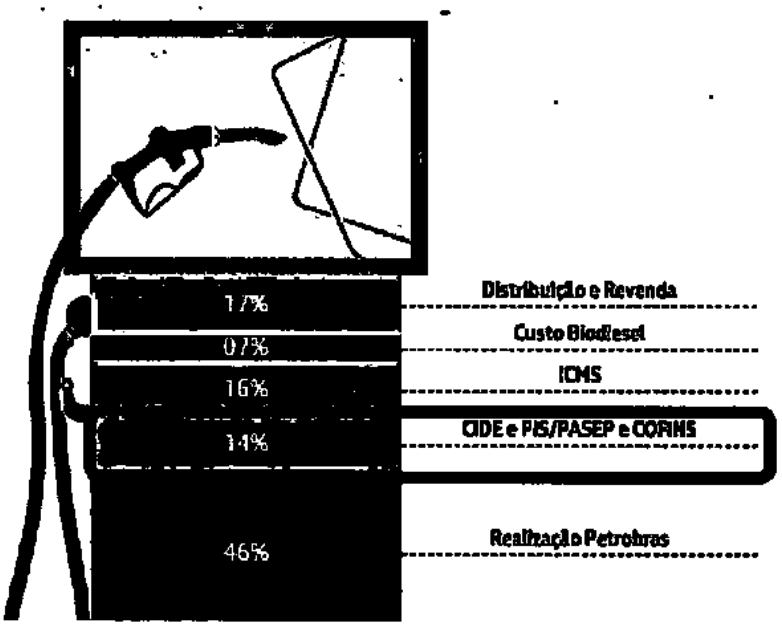
Fonte:

- http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos-de-venda-ao-consumidor/diesel/
- http://www.petrobras.com.br/pt/produtos-e-servicos/composicao-de-precos-de-venda-ao-consumidor/gasolina/

Diesel

Composição de preços ao consumidor

Dados baseados na média dos preços do diesel ao consumidor das principais capitais.

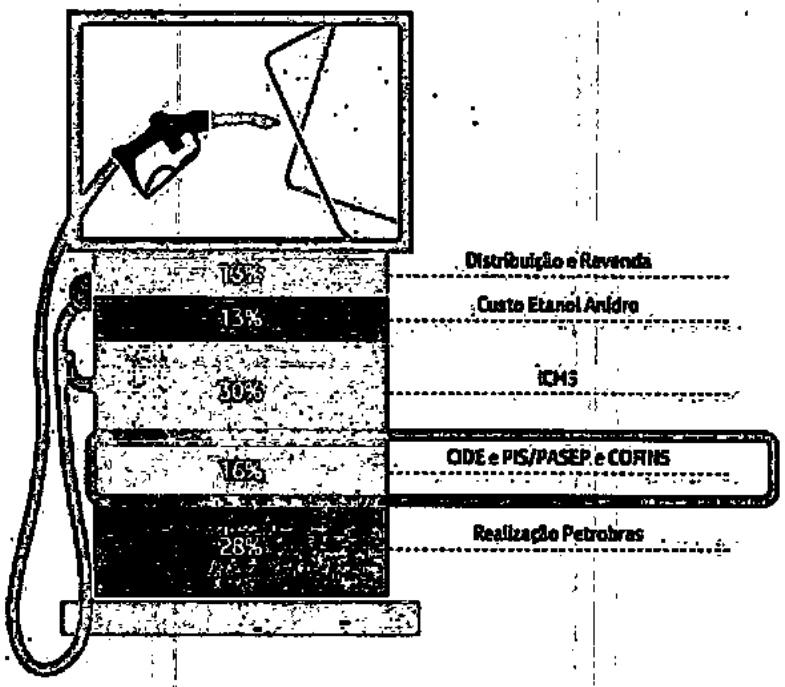


ANTT
FL 648
PROCESSO

Gasolina

Composição de preços ao consumidor

Baseado na média dos preços da gasolina ao consumidor das principais capitais.



Resumidamente, é demonstrado o peso que representa o diesel e a gasolina, sobre o preço do litro por insumo:

- **Diesel: 14% de alíquotas de impostos;**
- **Gasolina: 16% de alíquotas de impostos;**

Assim, em seguida, será apresentado o consumo real de combustíveis utilizados desde a alteração do 1º decreto de 2015, no qual, demonstra o que valor que representa o aumento da alíquota dos insumos, considerando o percentual médio de 77% para PIS/COFINS.

Insumo	Valor Real Médio/Litros	Diesel	% Peso	Diferença/Acréscimo 77%
Diesel	R$ 3,17	14%	R$ 0,44	R$ 0,34
Gasolina	R$ 3,89	16%	R$ 0,62	R$ 0,48

Desta forma, foi calculado todo o consumo de combustível utilizado pela Via 040, a partir da data de alteração do decreto, iniciado o cálculo a partir do dia 01/02/2015 até 28/02/2018.

Periodo: 01/02/2015 até 28/02/2018			
Insumo	Total Litros Real	Acréscimo de Valor	Total
Diesel	3.720.410,18	R$ 0,34	1.278.712,00
Gasolina	278.564,50	R$ 0,48	134.629,33
		Custo Total	1.413.341,33
		Custo de Administração	6,24
		Preço Total	1.501.533,83

Obs.: Em anexo, em formato digital, incluímos as memórias de cálculo para comprovação dos valores apresentados.

8.3 REQUERIMENTO

Sendo assim, solicitamos que na presente revisão seja incluído o valor de **R$ 1.501.533,83 (um milhão de reais, quinhentos e um mil, quinhentos e trinta e três reais, e oitenta e três centavos)**, referente aos custos de diesel e gasolina.

Por fim, a Via 040 se resguarda no direito de apresentar dados complementares para o sobre preço do Etanol.

ANTT FL 650 PROTOCOLO CENTRAL

9. ADEQUAÇÃO A IN RFB 1731 - EMISSÃO DE NOTA FISCAL NAS PRAÇAS DE PEDÁGIO.

9.1 INTRODUÇÃO

O objetivo desse documento é o detalhamento dos recursos tecnológicos para atender a Instrução Normativa Nº 1768 da Receita Federal do Brasil, que dispõe sobre a emissão de documento fiscal pelas concessionárias operadoras de rodovias.

INSTRUÇÃO NORMATIVA RFB Nº 1731

O SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos III e XXVI do art. 280 do Regimento Interno da Secretaria da Receita Federal do Brasil, aprovado pela Portaria MF nº 203, de 14 de maio de 2012, e tendo em vista o disposto no art. 11 da Lei nº 8.218, de 29 de agosto de 1991, no art. 1º da Lei nº 8.846, de 21 de janeiro de 1994, no art. 35 da Lei nº 9.430, de 27 de dezembro de 1996, nos arts. 61 a 63 da Lei nº 9.532, de 10 de dezembro de 1997, no inciso XXIII do art. 10 da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, no art. 7º da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, e no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012, resolve:

> *"Art. 1º As pessoas jurídicas que auferam receitas decorrentes de prestação de serviços públicos de concessionárias operadoras de rodovias mediante a cobrança de pedágio ficam obrigadas, a partir de 1º de janeiro de 2018, a emitir e armazenar eletronicamente documento fiscal relativo ao serviço prestado.*
>
> *§ 1º O documento fiscal de que trata o caput deverá ser impresso em equipamento e software homologados pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio ou, se houver concordância por parte daquele município, a homologação poderá ser efetivada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a sede da concessionária.*

§ 2º Salvo disposição em sentido diverso determinada pela Secretaria de Finanças do município onde se localiza a praça de pedágio, o equipamento de que trata o § 1º deverá ser instalado:

I - em cada cabine de arrecadação nas praças de pedágio, para a emissão do documento fiscal no momento da passagem do veículo e do pagamento do pedágio; e

II - em cada dispositivo de sistema de livre passagem de veículos, hipótese em que é facultada a emissão do documento fiscal de forma consolidada.

Art. 2º Se o documento fiscal relativo ao serviço prestado pela concessionária não for emitido na forma prevista nos §§ 1º e 2º do art. 1º, deverá esta emitir documento fiscal equivalente, que deverá conter, no mínimo:

I - identificação do estabelecimento emissor no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ);

II - número sequencial do documento;

III - placa do veículo;

IV - descrição dos serviços objeto da operação, ainda que resumida ou por códigos;

V - local, data, horário e valor da operação;

VI - valor dos tributos, discriminados na forma prevista no art. 1º da Lei nº 12.741, de 8 de dezembro de 2012; e

VII - número de eixos para fins de cobrança.

§ 1º A concessionária deverá incluir o número de inscrição no CNPJ ou no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF) do tomador de serviço ou do consumidor, quando este o solicitar.

§ 2º O documento fiscal equivalente, a que se refere o caput, deverá ser entregue ao tomador do serviço.

§ 3º O número de inscrição no CNPJ ou no CPF do tomador poderá ser incluído posteriormente à prestação do serviço, em terminais de autoatendimento (totens), localizados na praça de pedágio, ou mediante acesso ao portal eletrônico a que se refere o § 5º, em até 7 (sete) dias contados da data da operação. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 4º Se o documento fiscal equivalente a que se refere o caput não for emitido pela concessionária no momento da passagem do veículo, poderá o consumidor fazê-lo na forma e no prazo previstos no § 3º, mediante inserção, no ato da emissão, de informações que possam individualizar a operação, inclusive dos algarismos da placa e do número de inscrição no CNPJ ou no CPF. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 5º Em relação aos documentos fiscais emitidos consoante a sistemática de que trata este artigo, a concessionária deverá implantar e manter portal eletrônico por meio do qual o tomador do serviço ou consumidor poderá acessar, conferir, recuperar ou, sendo o caso, contestar os dados da transação registrada. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

§ 6º O registro da placa do veículo no documento fiscal equivalente será obrigatório a partir de 1º de julho de 2018. (Incluído(a) pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

Art. 3º Os documentos de que tratam os arts. 1º e 2º deverão ser discriminados na Escrituração Fiscal Digital da Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep), da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e da Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB) - EFD-Contribuições, de que tratam a Instrução Normativa RFB nº 1.252, de 1º de março de 2012, e o Guia Prático da EFD-Contribuições.

Parágrafo único. Os equipamentos e os sistemas utilizados para emissão dos documentos fiscais ficarão à disposição da Secretaria da Receita Federal do Brasil para fins de fiscalização.

Art. 4º As pessoas jurídicas referidas no caput do art. 1º devem registrar, nas escriturações digitais, conta analítica contábil de receita de pedágio, de acordo com o Plano de Contas do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, definido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Parágrafo único. A conta analítica contábil de receita de pedágio deve ser informada no Campo:

I – COD_CTA (código de conta analítica contábil debitada/creditada) do registro A170: Complemento do Documento - Itens do Documento da EFD-Contribuições; ou

II – COD_CTA (Código da conta analítica contábil representativa da receita recebida) do registro F525: Composição da Receita Escriturada no período - Detalhamento da Receita Recebida pelo Regime de Caixa da EFD-Contribuições, no caso de a pessoa jurídica ser optante pela apuração da Contribuição para o PIS/Pasep e da Cofins pelo regime de caixa, conforme previsto no art. 20 da Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001.

III - COD_CTA (código de conta analítica contábil debitada/creditada) do registro F100: Demais Documentos e Operações Geradoras de Contribuição e Créditos, no caso de operações que, em função de sua natureza ou documentação, não sejam passíveis de escrituração nos registros anteriormente referidos. (Redação dada pelo(a) Instrução Normativa RFB nº 1768, de 14 de dezembro de 2017)

Art. 5º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação no Diário Oficial da União.

Art. 6º Fica revogada a Instrução Normativa RFB nº 1.099, de 15 de dezembro de 2010. Links para os atos mencionados."

9.2 TECNOLOGIA APLICADA

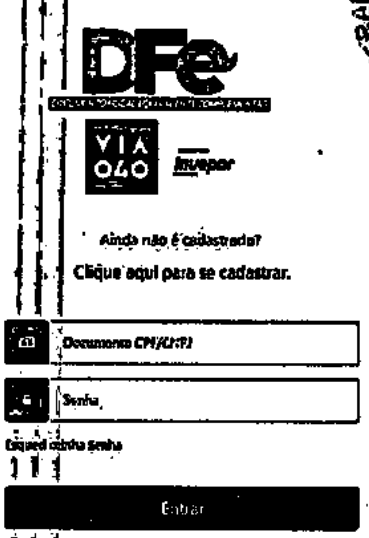
A implantação do projeto foi realizada de acordo com o Art. 2º da IN nº 1731 e IN nº 1768, os recursos tecnológicos implantados foram Portal DFe e OCR *(Optical Character Recognition)*.

9.2.1 Portal DFe

O objetivo do Portal da DFe é a complementação de dados nas passagens automáticas e manuais no Documento Fiscal Equivalente, com CPF/CNPJ e placa, gerando o Documento Fiscal Equivalente Complementar (DFEc) para os usuários.

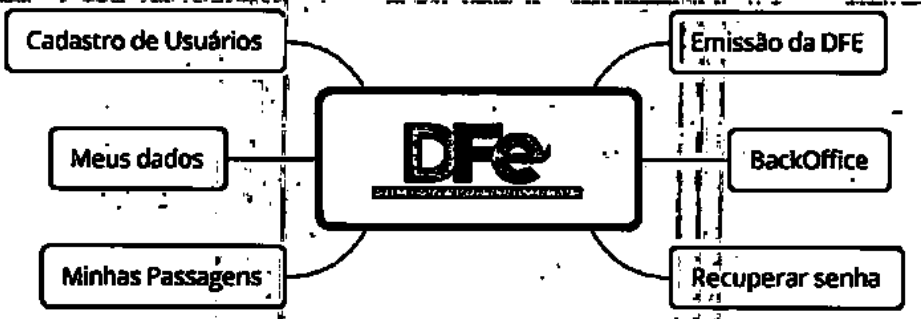
Foi realizada a contratação de fornecedor de softwares no modelo fábrica de software para desenvolvimento, suporte e manutenção do Portal Documento Fiscal Equivalente (Portal DFe), implementando conforme requisitos funcionais e técnicos, de acordo com o Art. 2 § 3º da Instrução Normativa RFB 1731, de 22/08/2017.

O Portal do Documento Fiscal Equivalente da Via 040 esta disponível em http://dfe.via040.com.br/portalusuario, conforme exposto a seguir.



Especificação

As funcionalidades do portal são:



9.3 METODOLOGIA E APURAÇÃO DOS CUSTOS NÃO PREVISTOS

9.3.1 CUSTO PORTAL DFE

Foi realizada a contratação de fornecedor de softwares no modelo fábrica de software para desenvolvimento, suporte e manutenção do Portal Documento Fiscal Equivalente (Portal DFe), implementando conforme requisitos funcionais e técnicos, de acordo com o Art. 2 § 3º da Instrução Normativa RFB 1731 de 22/08/2017, conforme mencionado no Relatório Técnico.

Assim, a Via 040 apresenta a proposta técnica, a proposta comercial e o contrato firmado com o fornecedor vencedor, bem como as propostas técnicas e comerciais de outros 2 (dois) proponentes do certame.

Ademais, segue abaixo um resumo dos valores totais para desenvolvimento, suporte e manutenção do *Portal DFe*.

- **Vencedor**

  Empresa: Fadami

  Desenvolvimento e Implantação do Portal DFe: *R$ 93.575,00*

  Manutenção do Portal DFe por 1 (um) ano: *R$ 76.800,00*

  Valor total dos serviços: ***R$ 170.375,00 (data base – Jan/18)***

  - **Proponente 1**

  Empresa: Thera

  Valor total dos serviços: *R$ 305.500,00*

  - **Proponente 2**

  Empresa: UpperCase

  Valor total dos serviços: *R$ 183.200,00*

9.4 REQUERIMENTO

Face ao exposto, a Via 040 vem, considerando o demonstrado desequilíbrio econômico financeiro do caso em apreço, requerer seja deferido o presente pleito para reequilibrar o contrato de concessão no valor de **R$ 130.976,14** (cento e trinta mil reais, novecentos e setenta e seis reais e quatorze centavos), data base Nov/2012.

Ademais, cabe ressaltar, que não está sendo considerado neste valor apresentado, os custos referentes a adequação do sistema de CFTV para inclusão da OCR *(Optical Character Recognition), no qual, será apresentado a posterior.*

10 ROTA DE FUGA - CRISTALINA

10.1 INTRODUÇÃO

O presente pleito se refere a existência de rota alternativa à praça de pedágio nº 1, localizada no município de Cristalina/GO, parcialmente analisado pela GEROR, através da Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF, item 4.2.2.2.2.

Inicialmente, cumpre destacar que o item 21.2.6 do contrato de concessão, determina que a Concessionária não é responsável *pela implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de Tarifa de Pedágio, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do Contrato, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas*.

Ou seja, a alocação de risco determina que a abertura destas rotas é de responsabilidade do Poder Concedente, o que faz com que a Concessionária faça jus ao devido reequilíbrio, nos termos demonstrados abaixo.

Na referida nota técnica, a GEROR reconheceu a existência de rota de fuga na praça de pedágio nº 1, localizado no município de Cristalina/GO, na BR-040/GO, em utilização desde 16/03/2017, conforme croqui abaixo.

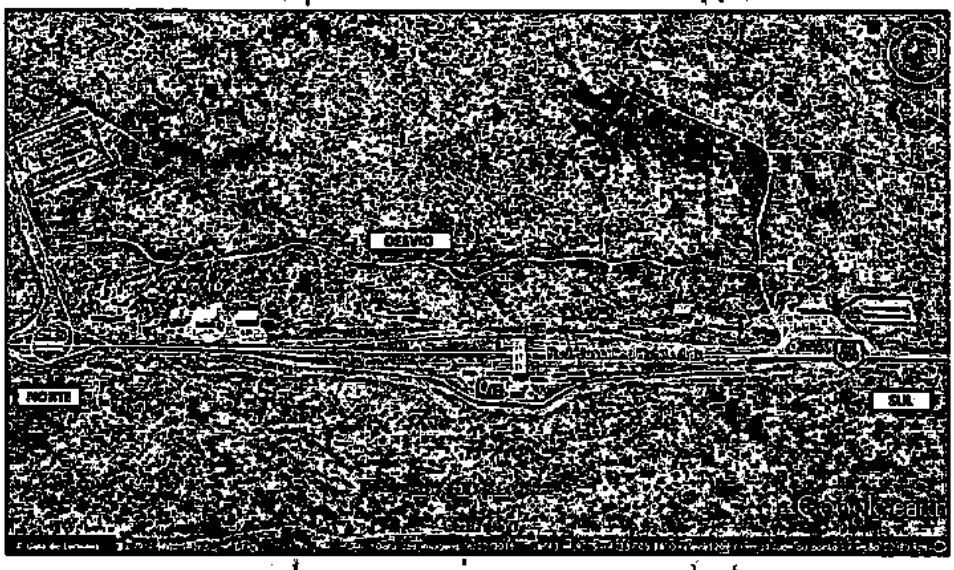


Figura 1 – Localização da rota de fuga, SAT Via 040 e Contador DNIT

Após o reconhecimento desta rota pela GEROR, considerando que a Concessionária se encontra impedida de realizar o fechamento da referida rota, sob pena de multa, a própria ANTT ajuizou ação visando o devido fechamento, através dos autos do processo nº 1000089-18.2017.4.01.3501, em trâmite pera a Justiça Federal – Subseção Judiciária de Luziânia/GO.

Em julho de 2017, a Via 040 requereu seu ingresso no processo, na qualidade de Assistente Litisconsorcial, pugnando para que os pedidos formulados pela ANTT fossem julgados procedentes.

Em razão da mencionada solicitação, a Via 040 foi cadastrada como Autora, já que foi deferido seu ingresso como litisconsorte da autarquia.

Após seu ingresso nos autos, a Concessionária interpôs agravo (autos nº 1005177-30.2018.4.01.000), em 23/02/2018, contra a decisão que indeferiu o pedido liminar para fechamento da rota de fuga, porém, o mencionado recurso se encontra pendente de julgamento.

Assim, pelo exposto, a Via 040 requer o reconhecimento ao direito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos abaixo.

10.2 METODOLOGIA E APURAÇÃO DOS CUSTOS NÃO PREVISTOS APLICADA PELA ANTT NA ULTIMA REVISÃO TARIFÁRIA

Na revisão anterior, a Via 040 pleiteou a perda estimada de 21,2%, baseada na diferença do número de veículos passantes na praça de pedágio e no contador de tráfego da própria Concessionária, localizado a 500 metros da praça de pedágio.

Em análise, ao pleito da Concessionária, a GEROR informou que os dados apresentados pela Concessionária seriam inconclusivos. Ainda, ressaltou a existência de contador de tráfego de responsabilidade da GEFIS/SUFIS/ANTT, nas proximidades da praça, inclusive com OCR, porém, que estava configurado apenas para medir veículos pesados.

Neste sentido, a própria GEROR solicitou adequação na configuração do equipamento, de forma a poder refinar na próxima revisão tarifária, ou seja, nesta revisão, os valores considerados na última revisão tarifária.

Na revisão anterior, por considerar que os dados disponíveis eram, como já informado, inconclusivos, foi verificado o comportamento do tráfego, sem considerar a abertura da rota de fuga, entre agosto de 2015 e abril de 2017, tendo sido apurado pela Agência, o percentual médio mensal de 2,53% de perda.

Com isso, considerando que a data reconhecida de abertura da referida rota foi em 16/03/2017 e que a data de corte adotada para a revisão tarifária anterior foi 21/04/2017, foram considerados 37 dias de perda de tráfego, aplicando a seguinte metodologia, sobre o resultado das diferenças de tráfego verificadas em março e abril de 2016 e 2017, descontou-se a perda média de 2,53%, mais uma vez, frisa-se, sem considerar a rota de fuga.

A partir desta metodologia, aplicou-se a fórmula – Tráfego Perdido do Mês x tarifa R$4,80 x proporção de dias em cada mês (16 dias de março e 21 dias de abril), conforme quadro abaixo, atingindo-se o montante de R$ 197.812,46, que foi acrescido por meio do Fator C.

Quadro 12: Cálculo do Montante

mar/17	abr/17
432.840,00	267.460,50
mar/16	abr/16
451.709,50	315.498,00
Diferença	
18.869,50	48.037,50
Diferença aplicando uma perda média de 2,53%	
18.392,10	46.822,15
Montante (R$) relativo à perda de 37 dias devido à rota de fuga (16/03/2017 a 31/04/2017)*	
45.584,95	152.247,51
Total	197.812,46

*Tráfego x tarifa R$ 4,80 x proporção de dias em cada mês (16 dias mês de março e 21 dias mês de abril)

Figura 2 – Quadro 12 – Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF

Contudo, vale esclarecer que esta metodologia não deve ser adotada, conforme manifestação da própria GEROR, na Nota Técnica nº 123/2017.

Assim, a Concessionária apresenta, a seguir, a metodologia que deverá ser utilizada.

ANTT FL 660 PROC

10.3 METODOLOGIA E APURAÇÃO DOS CUSTOS NÃO PREVISTOS A SER APLICADA NA PRESENTE REVISÃO TARIFÁRIA NT Nº 123/2017/GEROR

De acordo com a GEROR, para fins de refinamento dos dados e dos valores devidos em razão da rota de fuga existente na Praça de Pedágio nº 1, seria utilizado o Contador de Tráfego de propriedade da ANTT, instalado antes do desvio (sentido norte), conforme se verifica na foto abaixo.

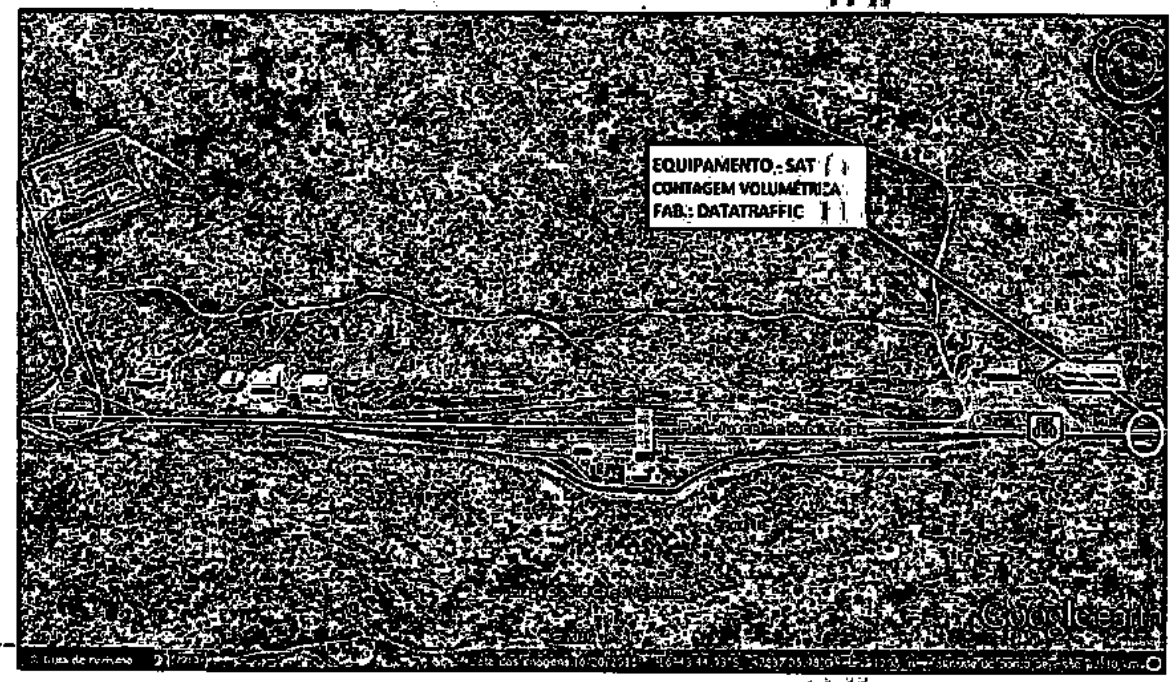


Figura 3 – Localização do Contador de Tráfego da ANTT.

Em consonância com o disposto na Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF que integrou a última revisão tarifária, a Via 040 encaminhou solicitação à COFIS/GEFIS, para que esta disponibilizasse os dados do referido contador, possibilitando, assim, verificar a perda real experimentada pela Concessionária.

Após algumas diligências, a GEFIS informou que a empresa responsável pelo equipamento e gestão dos dados solicitados seria a DataTraffic e encaminhou os dados referentes a outubro/17 e, posteriormente os dados de julho e setembro/2017, assim como de novembro/17 à março/2018. Porém, até a presente data a empresa não encaminhou os dados referentes ao período de março à junho/17.

Cumpre alertar, também, que o modelo de equipamento instalado, é de funcionamento original com coleta apenas de dados dos veículos de carga. Somente em junho/2017, após solicitação da GEROR, conforme mencionado na NT 123/2017/GEROR, os dados de veículos de passeio também começaram a ser armazenados.

Ainda, vale esclarecer que após análises dos dados enviados pela DataTraffic, o registro dos veículos pesados não contabilizado por tipo de veículo ou número de eixos, registrando a passagem apenas como veículo pesado, o que faz o dado gerado não reflita a perda real da Concessionária.

Portanto, o presente pleito contém a seguinte base de informações disponibilizada pela DataTraffic:

- De março/2017 até junho/2017: Somente dados de veículos de carga.
- De Junho/2017 até hoje: Dados de veículo de carga e passeio.

Antes de adentrarmos aos números propriamente ditos, cumpre esclarecer que as informações do contador de tráfego são enviadas pela empresa contratada pela ANTT em formato .xls (excel) apontados por colunas com os principais dados: Faixas, horário e tamanho do veículo.

A coluna "tamanho" é apontada em decímetro, sendo necessário a conversão para a unidade de medida 'metros".

Demais informações que não são necessárias para o estudo comparativo são descartadas.

Abaixo, segue modelo da informação que foi disponibilizada pela contratada da ANTT.

Passagem	Faixa	Data	Hora	Veloc_Aferida	Tamanho	Placa	Classificaç
217338	2	31/10/2017	06:28:23	54	17	ATM0787	0
217339	2	31/10/2017	06:28:38	31	38	GIO2320	1
217340	2	31/10/2017	06:28:40	32	38	ILS0330	5
217341	2	31/10/2017	06:29:00	51	34	JIV3870	1
217342	2	31/10/2017	06:29:20	78	83	PVA1091	4

Figura 4 – Modelo composição dados SAT ANTT/DataTraffic

Ocorre que foram verificadas algumas inconsistências nos dados apresentados pela DataTraffic, como por exemplo, (i) ausência de placas de diversos veículos identificados, em razão

da baixa resolução do equipamento OCR, inserido no SAT; (ii) o contador somente registra a placa da frente do veículo e, quando veículo pesado, somente a placa do cavalo; bem como, (iii) o fato de o contador registrar os diferentes tipos de veículos pesados em uma categoria única.

Independentemente destas inconsistências, é possível identificar qual veículo foi detectado, adotando-se a classificação que a própria DataTraffic, empresa contratada pela ANTT, encaminhou à Via 040 e que se encontra reproduzida abaixo e pelo documento anexo (Anexo 10).

Realizado o comparativo dos dados volumétricos do contador da ANTT x os dados volumétricos da Praça de Pedágio nº 1, percebe-se uma perda de receita que atinge o valor preliminar de R$ 8.327.665,59 (oito milhões, trezentos e vinte e sete mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e nove centavos), conforme memória de cálculo em anexo (Anexo 10). Contudo, a Concessionária informa que os dados recebidos estão sendo refinados, de modo a demonstrar a perda de receita mais próxima da realidade.

10.4 REQUERIMENTO

A partir da análise dos dados provenientes do contador de tráfego da ANTT, é possível identificar a perda média aproximada de R$ 8.327.665,59 (oito milhões, trezentos e vinte e sete mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e nove centavos).

Assim, novamente, considerando que a ANTT reconheceu a preços de 2017, o valor de R$ 197.812,46, referente a 37 dias (16/03 a 21/04/2017) sem levar em conta a rota de fuga e que o valor total apurado desde a abertura da rota de fuga é de R$ 8.327.665,59 (oito milhões, trezentos e vinte e sete mil, seiscentos e sessenta e cinco reais e cinquenta e nove centavos), a Via 040 requer que a diferença, que representa o valor de R$ 8.129.853,13 (oito milhões, cento e vinte e nove mil, oitocentos e cinquenta e três reais e treze centavos), seja reconhecida e considerada na presente revisão tarifária, por meio de acréscimo através da aplicação do Fator C.

Ainda, a Via 040 se resguarda no direito de apresentar dados complementares contabilizados até a data limite de 21/04/2018, por se tratar da data final do 4º Ano Concessão, bem como de refinar os dados da DataTraffic por não refletirem a perda real referente aos veículos pesados, com

isso, toda perda vivenciada desde a abertura da rota de fuga será devidamente reconhecida na presente revisão tarifária.

ANTT
FL 664
PROTOCOLO GERAL

11. AUMENTO NO VALOR DA RENOVAÇÃO DO SEGURO GARANTIA DO CONTRATO

11.1 INTRODUÇÃO

A Via 040 tem a obrigação contratual de fornecer garantia da execução do Contrato de Concessão firmado, sendo certo que sua regulamentação se encontra discriminada na Resolução 2.555/2.008, que assim dispõe:

> ***Art. 1º Durante todo o período da concessão, a concessionária prestará garantia de execução contratual à ANTT.***
>
> ***Art. 2º Na prestação de garantia, a concessionária poderá optar por uma das seguintes modalidades:***
>
> *I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública;*
>
> ***II - seguro-garantia; ou***
>
> *III - fiança bancária. (grifo nosso)*

Assim, anualmente a Concessionária Via 040 vem providenciando a renovação do seguro garantia, sem qualquer problema ou contratempo, em estrito cumprimento às suas obrigações contratuais e conforme projetado quando da participação no certame licitatório.

Ocorre que, no corrente ano, tal cenário foi alterado e a Via 040 encontrou enormes dificuldades para promover a contratação do seguro garantia, cuja vigência se encerra em 20/03/2018.

Como é de conhecimento de V.Sas. a Via 040 se deparou com uma grande dificuldade na compreensão acerca do estágio atual do contrato de concessão, já que a Concessionária solicitou sua adesão à Lei 13.448/2017.

Como não houve qualquer pronunciamento da Agência quanto à qualificação do empreendimento para que seja iniciado o procedimento para a relicitação, sem nenhuma perspectiva de celebração de termo aditivo ou novo Programa de Exploração da Rodovia, tecnicamente, a obrigação de realização de investimentos continua mantida. Ou seja, a ausência de

manifestação quanto ao pedido de relicitação da Concessionária, pela ANTT, gera bastante insegurança, principalmente, jurídica, sobre a forma de continuidade da concessão, o que é considerado como um risco real ao contrato.

Desta feita, ao orçar o valor do seguro garantia no mercado, foram levantados diversos questionamentos pelo mercado Segurador, e inclusive algumas seguradoras expressamente declararam o desinteresse em fornecer a apólice pretendida em razão da incerteza quanto ao cenário a ser seguido, e a consequente elevação do risco.

Neste sentido, destacamos o correio remetido pela Seguradora Fator (doc. 1) que retrata de maneira clara a elevação de risco, que foi refletida no custo da aquisição do mesmo:

> Inicialmente, existe grande dificuldade na compreensão do estágio atual acerca da concessão conforme demonstrado pelos diversos questionamentos levantados pelo mercado Segurador, especificamente a Fator. Nesta linha, ainda não temos conhecimento do teor do Termo Aditivo onde deverá constar como será realizada a devolução e se a mesma irá ocorrer - incerteza da devolução, de modo que até a formalização do mesmo, permanecem vigentes as regras contratuais anteriores, incluindo a necessidade de investimentos.
>
> Em complemento à insegurança atrelada ao risco já mencionada, existe a incerteza referente ao surgimento recente da Lei que estabelece diretrizes gerais para relicitação de contratos nos setores aeroviário, rodoviário e ferroviário, qual seja 13.448/2017 (anexa), em vigor a partir de 05 de Junho de 2017. Desta forma, o mercado segurador ainda questiona a aplicabilidade da referida lei nos casos concretos por se tratar de um "evento novo".

Note-se que na correspondência resta registrada a incerteza gerada pela edição recente da Lei que estabelece diretrizes gerais para Relicitação de contratos públicos, qual seja 13.448/2017, em vigor a partir de 05/06/2017, posto que, até a presente data, não sofreu a devida regulamentação e nem mesmo a qualificação da Via 040, que ainda se encontra pendente de análise e manifestação por parte da ANTT.

Ainda, com base na Carta de Pedido de Relicitação, elaborada pela Via 040, o mercado segurador ressaltou que ficou evidente a insustentabilidade do projeto diante das inúmeras alterações das condições da contratação ocorridas desde a apresentação da proposta de licitação, tornando o risco muito mais delicado perante a análise do mercado.

Importante destacar que a manifestação formal da Concessionária em aderir ao processo de relicitação, realizada em 11/09/2017, não foi apreciada até a presente data. Consequentemente, também não houve manifestação do PPI ou da própria Agencia acerca da formalização de termo aditivo e de novo Programa de Exploração da Rodovia.

Conforme informado, pela ausência de celebração de qualquer termo aditivo ou novo Programa de Exploração da Rodovia, tecnicamente, as obrigações contratuais permanecem inalteradas, agravando bastante a insegurança, principalmente, jurídica, sobre a forma de continuidade da concessão, o que é considerado como um risco real ao contrato.

Adicionalmente, o próprio mercado Segurador questiona a morosidade da regulamentação, após advento da Lei nº 13.448/2017, que já ultrapassa o período de 1 ano desde a publicação da mencionada Lei, uma vez que a própria Medida Provisória nº 752/2016 já previa a necessidade de regulamentação de seu texto convertido em lei.

Assim, verifica-se que os principais fatores para o incremento do valor necessário para renovação da Apólice do Seguro-Garantia, em razão da insegurança manifestada pelo mercado Segurador, são a ausência de regulamentação da Lei nº 13.448/2017, pelo Governo Federal e ausência de manifestação quanto ao pedido de relicitação (ensejando na celebração de Termo Aditivo e novo PER) por parte do Poder Concedente. Neste último caso, pendente desde 11/09/2017 (aproximadamente 6 meses).

Diante das incertezas advindas da ausência de manifestação quanto a qualificação junto a PPI para fins de relicitação do presente contrato de concessão, os custos para renovação da apólice em comento, sofreram um acréscimo considerável, fazendo com que o prêmio total atingisse a monta de R$ 4.662.318,00 (doc. 2 - Apólice), conforme documento em anexo.

11.2 METODOLOGIA E APURAÇÃO DOS CUSTOS NÃO PREVISTOS

Abaixo, apresentamos quadro comparativo que contém os valores dos prêmios de 2016 a 2018, calculados com base no risco classificado do empreendimento, referente aos anos anteriores.

VIA 040 ANTT FL 669 PROTOCOLO

Apólice Seguro Garantia		
Ano	**Prêmio Total Valor Base + IRT**	**Taxa**
2016	**R$ 2.288.658,73**	**0,50%**
2017	**R$ 2.525.669,59**	**0,50%**
2018	**R$ 4.662.318,00**	**0,80%**

Seguindo os percentuais dos anos de 2016 e 2017, percebe-se que a taxa do prêmio permanece a mesma, contudo, ao adentrarmos o ano de 2018, momento posterior ao protocolo do pedido de relicitação pela Concessionária e, considerando, mais uma vez, todo o exposto acima, se verifica que o percentual sobe para 0,80%. De acordo com o quadro acima, para renovação das apólices de 2016 e 2017, se verifica uma taxa de contratação de 0,50%, já em 2018, diante do cenário já exposto nesta correspondência, essa taxa sobe para 0,80%.

Assim, pelo quadro acima e, por todo o exposto, é possível verificar que, em razão das situações acima demonstradas, o valor para renovação da presente apólice sofreu um reajuste considerável e que não pode ser suportado pela Concessionária, posto não ter dado causa ao evento que incrementou o risco do empreendimento.

O princípio basilar dos contratos públicos é a garantia do equilíbrio econômico-financeiro, que representa exatamente a perspectiva de justiça econômica, pela qual o concessionário irá receber a contraprestação pela prestação de serviço, nos exatos termos do contrato celebrado, conforme lições de Hely Lopes Meirelles:

> "*O equilíbrio financeiro ou equilíbrio econômico, ou equação econômica, ou ainda equação financeira do contrato administrativo é a* ***relação estabelecida inicialmente pelas partes entre os encargos do contratado e a retribuição da Administração para a justa remuneração do objeto do ajuste. Essa relação encargo-remuneração deve ser mantida durante toda a execução do contrato,*** *a fim de que o contratado não venha a sofrer*

indevida redução nos lucros normais do empreendimento." (Direito Administrativo Brasileiro. São Paulo: Malheiros, p. 209).

Desta forma, os custos que diferem daqueles custos que foram analisados quando da elaboração da proposta vencedora, deverão ser considerados e reequilibrados, para que se mantenha a equação de equilíbrio do contrato administrativo, somando o percentual de 6,24% da taxa de administração prevista, conforme quadro comparativo de valores abaixo.

*Data-base Nov/2012

Apólice Seguro Garantia			
Ano	Valor Segurado (PI - Nov/12))	Prêmio Total	Taxa de Contratação
2016	425.000.000,00	R$ 2.125.000,00	0,50%
2017	425.000.000,00	R$ 2.125.000,00	0,50%
2018	425.000.000,00	R$ 3.400.000,00	0,80%
Custo Reequilibrio/Diferença		1.275.000,00	0,30%
Administração da Concessionaria		6,24%	
Total - PV			1.354.560,00

11.3 REQUERIMENTO

Face ao exposto, a Via 040 vem, considerando o demonstrado desequilíbrio econômico financeiro do caso em apreço, requerer seja deferido o presente pleito para reequilibrar o contrato de concessão no valor de **R$ 1.354.560,00** (um milhão, trezentos e cinquenta e quatro mil e quinhentos e sessenta reais), data base Nov/2012.

12. EVASÃO DE PEDÁGIO

Inicialmente, a Concessionária destaca que as evasões de pedágio, além de configurarem crime, geram risco iminente e real de acidentes nas praças de pedágio. Isso porque os veículos evasores costumam trafegar em velocidade superior à recomendada nestes locais, além de, muitas vezes, não manterem a distância segura do veículo anterior. Com isso, estes usuários ameaçam a sua própria segurança e produzem, dolosamente, risco aos outros usuários da rodovia e à integridade física dos colaboradores da Via 040 que trabalham próximos a estas pistas.

Não raro, a Concessionária constata a ocorrência de acidentes em praças de pedágio causados durante tentativas de evasão de pedágio, conforme já relatado anteriormente.

Para coibir a evasão de pedágio, a Concessionária continua a implantar mecanismos como, por exemplo, circuito de câmeras com OCR ou LAP, que possibilitam realizar a leitura e o registro das placas dos veículos evasores nas praças de pedágio da Via 040.

As equipes de Comunicação e Marketing e Operações da Via 040 continuam a articular, em conjunto com a PRF, a publicação de reportagens educativas e de advertência a respeito do tema evasão em emissoras de televisão.

Foram realizadas diversas reportagens tratando do assunto gravadas na BR-040, como por exemplo: (i) 25/10/2015 – reportagem em parceria com a TV Record; (ii) 17/12/2017, reportagem em parceria com a Rede Globo; (iii) 12/05/2016, reportagem em parceria com a RedeTV; (iv) 11/04/2017, reportagem em parceria com a TV Integração (Globo Juiz de Fora); (v) 29/04/2017, reportagem em parceria com o Jornal O Tempo, de Belo Horizonte; e (vi) 03/05/2017, nova reportagem em parceria com a TV Record.

Os principais conteúdos abordados nessas reportagens foram o prejuízo financeiro decorrente dos danos patrimoniais e do não pagamento do pedágio; as autuações às quais os infratores estão sujeitos, bem como o trabalho da Polícia Rodoviária Federal na autuação desses condutores violadores e os perigos que os usuários que evadem acarretam aos funcionários da Concessionária e aos outros usuários que trafegam na rodovia.

ANTT
FL 670
PROTOCOLO GERAL

Ainda, foram realizadas diversas campanhas educativas ao longo dos anos, bem como diversas tratativas com a PRF, para fins de realização de fiscalizações nas praças de pedágio, de modo a tentar coibir ou, pelo menos, diminuir, o número de veículos evasores, e, consequentemente a perda de receita e os danos ao patrimônio das praças de pedágio.

Além disso, a Concessionária regularmente veicula essas mensagens em seu PMVs, sendo intensificada nos feriados nacionais, quando a tendência do tráfego e do número de evasões tende a aumentar.

A Concessionária realizou, também, a implantação de 22 (vinte e duas) placas de caráter educativo nas proximidades das praças de pedágio, bem como placas que informam haver fiscalização policial por câmeras.

Outra ação adotada pela Concessionária, foi a aquisição e utilização de um Sistema de Gerenciamento de Evasões de Pedágio, conhecido como Sistema Nevada, conforme informados no pleito anterior.

Fato é, que desde o início da arrecadação, que se deu em julho de 2015 até fevereiro de 2018, a Via 040 contabilizou um total de 764.127 (setecentos e sessenta e quatro mil, cento e vinte e sete) registros de evasões comprovadas em suas praças de pedágio em Veículos Equivalentes, conforme registros em anexo (doc. xx).

Estes registros representam, em termos de receita perdida desde julho de 2015, até fevereiro de 2018, o montante resultante de **R$ 9.705.022,55** (nove milhões, setecentos e cinco mil e vinte dois reais e cinquenta e cinco centavos).

Contudo, cumpre esclarecer que o valor acima mencionado não contempla aqueles usuários que se recusaram a pagar, mas, sim, de usuários que, além de evadirem o pedágio, causam danos ao patrimônio da Concessionária.

Imperioso registrar que a negativa dos usuários em pagar o pedágio não se compara à evasão de pedágio, a qual, além de configurar crime, gera risco iminente e real de acidentes nas praças de pedágio. Tanto é assim que o cálculo apresentado pela Via 040 não contempla os usuários que se

ANTT
PROTOCOLO GERAL Fl. 671

recusaram a pagar, mas somente daqueles que, além de evadirem, causaram danos ao patrimônio da Concessionária, em claro prejuízo a todos os usuários da rodovia.

O problema, portanto, ultrapassa o debate sobre a perda de receita do valor atribuído à tarifa de pedágio, trazendo à baila, principalmente, os custos adicionais e não-previstos que são impostos à Concessionária para reparação dos danos causados ao seu patrimônio, envolvendo desde a aquisição de novas cancelas até a possível indenização por acidentes ocorridos nas praças de pedágio.

Isso porque os veículos evasores costumam trafegar em velocidade superior à recomendada nestes locais, além de, muitas vezes, não manterem a distância segura do veículo anterior. Com isso, estes usuários ameaçam a sua própria segurança e produzem, dolosamente, risco material e corporal aos outros usuários da rodovia e à integridade física dos colaboradores da Via 040 que trabalham próximos a estas pistas.

Por esta razão, desde logo, deve-se afastar qualquer entendimento de que o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão pela perda de receita com a evasão de pedágio não onera os usuários que pagam as tarifas, em detrimento daqueles que se furtam do seu pagamento. Pelo contrário, é cabível o reequilíbrio para que sejam mantidas as receitas da Concessionária e, bem assim, garantida a continuidade dos serviços prestados e, principalmente, dos investimentos em medidas e programas que desestimulem a invasão.

Não fosse isso o bastante, é impensável que o Contrato de Concessão admitiria, impondo os seus efeitos exclusivamente à Concessionária, uma infração expressamente prevista no Código Brasileiro de Trânsito, como é o caso da evasão:

> *Art. 209. Transpor, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar às áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio:*
>
> ***Infração - grave;***
>
> *Penalidade - multa*

Ora, fosse essa a real pretensão do Contrato de Concessão, ao atribuir à Concessionária o risco pela recusa de pagamento das tarifas de pedágio, estar-se ia diante de dispositivo ilegal, contrário às normas de trânsito, que disciplinam práticas irregulares no trânsito, as quais devem ser coibidas por todos, sobretudo pelo Poder Público.

Sendo assim, não há dúvidas de que a perda de receita e os prejuízos decorrentes da evasão do pedágio ensejam, sim, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, como única forma de garantir a continuidade dos serviços prestados aos usuários.

Ainda, como é de conhecimento, a Concessionaria não detém poder de polícia, não cabendo, portanto, atuação repreensiva em relação aos delitos cometidos, mas sim ao Estado, que, por sua ineficiência, não pode escusar-se em balancear as expectativas e efetivos encargos atribuídos à 040. Vale dizer, não se pode prestigiar o abuso da própria torpeza, de quem deixa de fiscalizar, impede o prejudicado de fazê-lo e, ao final, ainda se exime de sua responsabilidade.

Não bastasse, maior razão ainda tem a Concessionária no que diz respeito ao reajustamento das tarifas devido aos custos incorridos para reforço da fiscalização nas praças de pedágio, os quais, não previstos inicialmente no Contrato de Concessão, foram impostos à Via 040 como forma de monitorar os acidentes provocados pelas tentativas de evasão.

E a ANTT parece concordar com essa tese, reconhecendo a necessidade da "*concepção de mecanismo mitigador destas evasões*" e afirmando que "*para contratos futuros de concessões rodoviárias, está sob análise a implantação de sistemas de fiscalização remota pela qual se coibiria prontamente o usuário praticante de evasão, rearranjando inclusive a alocação contratual de riscos*", conforme já mencionado em nota técnica anterior.

Tanto assim o é que, recentemente, a ANTT encaminhou o oficio circular nº 003/2018/GEFOR/SUINF, em anexo, que solicita informações relacionadas a possibilidade de compatibilização das praças de pedágio com os sistemas de evasão que poderão ser implantados.

Ante o exposto, considerando que o risco de perda de receita por evasão não pode ser confundido como recusa ao pagamento e, por isso, não por ser um risco imputado a Concessionária, a Via 040 requer o reconhecimento com o devido reequilíbrio, através da aplicação do Fator C, do

montante de R$ 9.705.022,55 (nove milhões, setecentos e cinco mil e vinte dois reais e cinquenta e cinco centavos) correspondente à receita perdida por evasão de pedágio.

Em relação aos custos imprevistos incorridos pela Concessionária para reforçar a monitoração das praças de pedágio e reparar os danos provocados pelos evasores, na presente revisão tarifária a Concessionária reitera os valores apresentados na revisão anterior, conforme quadro abaixo, e, se reserva no direito de pleitear novos valores, sobretudo em razão do ofício circular nº 003/2018/GEFOR/SUINF.

ITEM	DESCRIÇÃO	CUSTO DIRETO
1	Campanha educativa realizada nas praças de pedágio	R$ 8.786,63
2	Instalação de placas educativas próximo às praças de pedágio	R$ 62.260,00
3	Instalação de placas para a autuação da PRF	R$ 5.020,00
4	Reposição de cancelas danificadas	R$ 149.673,43
TOTAL		R$ 225.740,06

Quadro 1: Valores relativos às ações para redução de veículos evasores

Por fim, a Concessionária requer análise e manifestação desta Agência, no sentido do reconhecimento ao direito da Concessionária pelo ressarcimento de todos os custos adicionais destinados às medidas preventivas da evasão de pedágio, sem as quais a arrecadação das tarifas e a segurança dos usuários estariam severamente comprometidas, que até o ano passado, totalizaram R$225.740,06.

Com isso, o valor final do presente pleito atinge a monta de R$ 9.930.762,61 (nove milhões, novecentos e trinta mil, setecentos e sessenta e dois reais e sessenta e um centavos).

13. APLICAÇÃO DO FATOR D SOBRE A TBP DA PROPOSTA

13.1 INTRODUÇÃO

Observou-se que o desconto do Fator D da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária de **0,88416%**, foi aplicado sobre a tarifa básica de pedágio do leilão, acrescidas das parcelas referentes a compensação do eixo suspenso e do fluxo de caixa marginal.

Da mesma forma, o desconto do Fator D de **2,64603%** da última revisão (2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária) foi aplicado sobre a tarifa básica de pedágio do leilão acrescidas das parcelas referentes ao fluxo de caixa marginal.

- ✓ **1ª Revisão Extraordinária da Tarifa – Reequilíbrio 45 retornos**

A 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa, analisada pela Nota Técnica nº 022/2015/GEROR/SUINF de 27/02/2015, foi realizada visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em função da inclusão no PER de 45 retornos em nível não previstos originalmente.

Seus efeitos foram calculados via fluxo de caixa marginal, cujo resultado alterou a Tarifa Básica de Pedágio de leilão de R$ 3,22528 para R$ 3,33170 (moeda de nov/2012), consistindo em um acréscimo de 3,30%.

- ✓ **2° Revisão Extraordinária da Tarifa- Reequilíbrio Isenção Eixo Suspenso**

A 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa, analisada pela Nota Técnica nº 098/2015/GEROR/SUINF de 10/07/2015, foi realizada visando reparar o desequilíbrio gerado pela isenção prevista na Lei 13.103/2015, denominada "Lei dos Caminhoneiros", que isenta o pagamento de tarifas relativas aos eixos suspensos dos veículos pesados.

Conforme mencionado na nota técnica em epígrafe, a perda de receita decorrente da "Lei dos Caminhoneiros" teve reflexo significativo no fluxo de caixa da Via 040, não sendo

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 679

nenhum dos dispositivos de reequilíbrio previstos em Contrato aderentes a realidade dos fatos e capaz de recompor de forma justa e satisfatória os impactos oriundos da nova Lei.

Na hipótese de reequilíbrio via Fator C, pode-se concluir que o dispositivo contratual não era capaz de recompor de forma imediata as perdas que a referida lei proporcionou em função de sua ordem de grandeza. Adicionalmente, analisando o Anexo 6, conclui-se que nenhum dos eventos descritos correspondem à situação de desequilíbrio gerada pelo art. 17 da Lei dos Caminhoneiros.

Quanto para a utilização de fluxo de caixa marginal, foi verificado que sua metodologia prevê sua utilização apenas nos casos de inclusão de obras e serviços em contratos de concessão vigentes (Resolução nº 3.651). Portando, sua utilização para recompor perdas de receita não é adequada.

O impacto da Lei dos Caminhoneiros foi reequilibrido alterando diretamente a Tarifa Básica de Pedágio, na proporção capaz e suficiente de mater o equilibrio economico-financeiro do Contrato, conforme trecho transcrito da Nota Técnica nº 098/2015/GEROR/SUINF a seguir:

> *"48. Esgotadas as possibilidades definidas no contrato para o presente reequilibrio, e considerando a inexistencia de plano de negócios entregue no leilão (Fluxo de Caixa Original), propõe-se aplicar os percentuais de incremento tarifários apresentados na próxima seção <u>diretamente sobre a tarifa básica vigente</u>. Posteriormente, o Fator C seria aplicado para ajustar essa consideração inicial à realidade de perda de tráfego real experimentada pela concessionária ao longo do primeiro ano de cobrança da tarifa de pedágio."*

Desta forma, a variação da TBP devido às perdas de receita por isenção de eixos suspensos foi aplicada cumulativamente sobre o valor indicado na 1ª Revisão Extraordinária, que resultou na alteração da Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,33170 para R$ 3,77315 (moeda de nov/2012), consistindo em um acréscimo de 13,25%.

3° Revisão Extraordinária da Tarifa

- A 3ª Revisão da Tarifa, analisada pela Nota Técnica nº 133/2016/GEROR/SUINF de 13/07/2016, foi realizada visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em função aos seguintes eventos:

  - Alteração da TIR, substituição do tráfego projetado pelo real e demais eventos extraordinários no Fluxo de Caixa Marginal;
  - Inclusões de escopo no PER;
  - Postergação dos 45 retornos contemplados na 1ª Revisão.

- Seus efeitos foram calculados via fluxo de caixa marginal, cujo resultado alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,77315 para R$ 3,84701 (moeda de nov/2012).

✓ **4° Revisão Extraordinária da Tarifa**

- A 4ª Revisão da Tarifa, analisada pela Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF de 05/07/2016 e Nota Técnica nº 130/2017/GEROR/SUINF de 13/07/2016, foi realizada visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em função aos seguintes eventos:

  - Alteração da TIR, substituição do tráfego projetado pelo real e ajuste no FCM de itens considerados via Fator C;
  - Exclusão dos 41 retornos operacionais;
  - Repasse dos controladores de velocidade do DNIT à concessionária.

- Seus efeitos foram calculados via fluxo de caixa marginal, cujo resultado alterou a Tarifa Básica de Pedágio de R$ 3,84701 para R$ 4,10339 (moeda de nov/2012).

13.2 PREVISÃO CONTRATUAL E CONSIDERAÇÕES

Na subclausula 1.1.1 do Contrato de Concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados em seu texto. Relativamente a Tarifa Básica de Pedágio, Fator D e Fluxo de Caixa Marginal, faz-se importante o entendimento e distinção entre os termos tratados nos subitens (xlv), (xx) e (xxiv), conforme transcritos a seguir.

> *(xlv)* ***Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivalente ao valor indicado na **Proposta**, de R$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil e quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 18.4 e 18.5.*
>
> *(xx)* ***Fator D**: redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** relativo ao não-atendimento dos **Parâmetros de Desempenho**, às **Obras de Ampliação de Capacidade** e de **Manutenção do Nível de Serviço**, ou como **Acréscimo de Reequilíbrio** no caso de antecipação na entrega das obras, conforme previsto no **Anexo 5**.*
>
> *(xxiv)* ***Fluxo de Caixa Marginal**: forma de calcular o impacto no equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, nos termos da subcláusula 22.5..*

No item (xlv) fica evidenciado de forma clara e objetiva que o valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), equivale a R$ 3,22528, corresponde ao preço ofertado pela licitante na época da proposta capaz de remunerar a Concessionária de forma satisfatória os encargos previstos no Edital.

Da mesma forma que o Fator D, que será um redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, a tarifa calculada via Fluxo de Caixa Marginal também será um delta de tarifa a ser adicionado ou reduzido a Tarifa Básica de Pedágio do leilão.

Desta forma, no nosso entendimento, houve omissão na fórmula apresentada na subcláusula 18.3.3, de uma possível futura parcela que poderia vir a ser acrescida/reduzida a tarifa

de R$ 3,22528, calculada via Fluxo de Caixa Marginal, caso viesse a existir um desequilíbrio contratual.

18.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente para incorporar a variação do **IPCA**, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa de Pedágio}_i = \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C \quad \ldots.$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 (xlvi) do **Contrato**.

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do **Contrato**.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do **Contrato**.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do **Contrato**.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato**.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do **Contrato**.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do **Contrato**.

Ao adotarmos a Tarifa Básica de Pedágio como a tarifa de pedágio revisada (somatório da tarifa de leilão + o incremento de tarifa calculado via fluxo de caixa marginal + incremento eixo suspenso) estaremos fazendo um equívoco técnico na aplicação do fator D.

O Contrato menciona claramente que o objetivo do Fator D é apurar a inexecução das obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço.

(xiii) ***Desconto de Reequilíbrio:*** *percentual que será deduzido da* ***Tarifa Básica de Pedágio*** *na forma da subcláusula 22.6, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função do não atendimento aos* ***Parâmetros de Desempenho*** *e à inexecução das obras e serviços da* ***Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção***

ANTT FL 679 PROCESSO

de Nível de Serviço, tal como previstos no PER e no Anexo 5, mediante a aplicação do Fator D.

Os investimentos referentes as Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço estão sendo remunerados na tarifa de leilão (R$3,22528), devendo seus impactos de antecipação ou postergação ser contemplados sobre esta parcela.

Este entendimento é corroborado no item (ii) da subclausula 22.6.4, que menciona que o desconto de reequilíbrio é um mecanismo pactuado para reequilibrar o Contrato nos casos de atraso ou inexecução de determinadas obras e serviços.

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

(i) considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pela **ANTT**, o seu resultado indicará as condições físicas do **Sistema Rodoviário** e a sua conformidade com os **Parâmetros de Desempenho,** com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências do **Contrato** e do **PER**, observados os **Parâmetros Técnicos** e os **Escopos**;

(ii) o **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio**, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as **Partes** para reequilibrar o **Contrato** nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela **ANTT**;

(iii) a redução ou aumento do valor da **Tarifa Básica de Pedágio** em decorrência da aplicação do **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no **Contrato** para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;

A Tabela I do Anexo 5 do PER, demonstra de forma clara e objetiva as obras e serviços que estão sendo considerados na aplicação do Fator D.

Tabela I – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para cada subtrecho do Sistema Rodoviário

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Recuperação e Manutenção do PER (1)		TOTAL	Desconto / km do segmento homogêneo	Desconto (D) / Acréscimo (A)
1	Ausência de depressões, abatimentos ou áreas erodidas na pista de rolamento	4,21503%	0,00456%	D
2	Ausência de desnível entre trilha de trânsito contígua	2,93139%	0,00317%	D
3	Ausência de desnível entre a faixa de tráfego e acostamento	2,93139%	0,00317%	D
4	Ausência de trincamento em malha, em forma de couro de jacaré ou em bloco	2,93139%	0,00317%	D
5	Comprimento das trincas de irregularidade Longitudinal Máximo (01)	5,61389%	0,00608%	D
6	Comprimento das trincas isoladas de erosão transversal (TR)	1,74778%	0,00189%	D
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL PAVIMENTO	20,49954%	0,02218%	
7	Atendimento aos parâmetros de desempenho para sinalização horizontal e vertical	2,10722%	0,00227%	D
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL SINALIZAÇÃO	2,10722%	0,00227%	
	IMPACTO MÁXIMO ANUAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO	22,57192%	0,02445%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço do PER		Desconto / km do segmento homogêneo	Desconto (D) / Acréscimo (A)
8	Execução das obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (2)	0,02329%	D
SUBTOTAL DA FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DO NÍVEL DE SERVIÇO		0,02329%	

Indicadores de qualidade ou parâmetros de desempenho em desacordo com previsão contratual da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço do PER		Desconto	Unidade	Desconto (D) / Acréscimo (A)
9	Execução das obras de ampliação nos prazos estabelecidos (3)	0,0000%	Por km	D/A
10	Execução das faixas adicionais obrigatórias nos prazos estabelecidos (4)	0,0000%	Por km	D/A
11	Execução das obras de Conversão de Rotatórias (3)	0,0000%	Por km	D/A
12	Execução das obras de segregação de vias marginais nos prazos estabelecidos (3)	0,0000%	Por km	D/A
13	Execução das Obras de Retenção (passarelas, trevos e intersecções)	0,0271%	Por Unidade	D
14	Execução das Obras de Melhoria (vias marginais) (3)	0,0000%	Por km	D
15	Execução de Contorno Obrigatório (Obras em Trechos Urbanos) (5)	0,0000%	Por km	D/A

Portanto, as novas obras e serviços incluídos no PER via fluxo de caixa marginal não podem ser considerados como pertencentes a estas frentes, mas sim como escopo adicional incluído posteriormente a assinatura do Contrato, tendo premissas de cálculo variáveis no momento do Aditivo Contratual. Por isso, deverão ser tratadas a parte, uma vez que difere completamente das obras previstas na Proposta Comercial da Via040.

A aplicação do Fator D como um percentual pré-definido se faz necessário na medida que não existe um fluxo de caixa contratual capaz de reequilibrar o Contrato nos casos de necessidade antecipações ou postergações de obras e serviços previstos originalmente no Edital.

Estes percentuais foram calculados com base no fluxo de caixa elaborado pela ANTT na época dos Estudos de Viabilidade da Concessão da BR-040, sendo totalmente imprevisível aquela época que a Tarifa Básica de Pedágio poderia ser majorada para o patamar que hoje está sendo praticado e, portanto, não sendo possível avaliar seus efeitos nos percentuais pré-definidos do Fator D.

Cabe ressaltar que as antecipações ou postergações de obras e serviços incluídos via Fluxo de Caixa Marginal, já vem sendo tratada de forma distinta, onde o reequilíbrio é realizado pelo aumento ou redução direta da parcela de tarifa referente a este fluxo.

Essa aplicação não está expressa na fórmula estabelecida na subcláusula 18.3.3 do contrato de concessão, mas sim no disposto na subcláusula 22.5.1.

- *"O processo de recomposição de evento não sujeito à aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica."*

Dessa forma, uma vez que os eventos de recomposição são reequilibrados de forma a anular o valor presente líquido do fluxo de caixa marginal projetado, não se aplicaria sua redução através da aplicação de fatores tarifários.

A forma que foi aplicado o Fator D na última revisão aprovada, a Concessionária está sendo penalizada em duplicidade; (i) via fator D, e (ii) via redução da parcela de tarifa do fluxo de marginal, no momento em que se dá a postergação dos investimentos no fluxo.

Portanto entendemos não ser pertinente a aplicação do Fator D sobre as parcelas que reequilíbraram o eixo suspenso e/ou que acarretaram inclusão de obras e serviços via Fluxo de Caixa Marginal.

13.3 REQUERIMENTO

A Via 040 solicita que as parcelas advindas do fluxo de caixa marginal – FCM e demais ajustes não sejam consideradas na TBP para efeito de aplicação do Fator D. Essas parcelas seriam somadas a TBP da proposta com os devidos descontos, com posterior aplicação do IRT e somada ao Fator C.

Em relação à aplicação do Fator D anteriores (0,88416% e 2,64...%), a Via 040 solicita que o valor do impacto negativo na receita da concessionária nos anos 3 e 4 sejam incorporados a conta C (devolução), com acréscimo da taxa de juros conforme metodologia do Fator C, visando reequilibrar seu impacto negativo.

14. EIXO SUSPENSO – DIFERENÇA DO PERCENTUAL ESTIMADO E REALIZADO NO 4º ANO DE CONCESSÃO

14.1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF, de 05 de julho de 2017, em relação à 2ª revisão ordinária e 4ª revisão extraordinária, a Via 040 teve uma perda real de 6,59% de eixos suspensos, o que resultou em uma revisão do reajuste na TBP com referência ao percentual de perda de 6,71% para 6,59%.

14.2 PERDA DE EIXOS SUSPENSOS NO ANO 4

Até o presente momento, a Via 040 vem registrando mensalmente volumes de perda de eixos suspensos maiores que a perda real de 6,59% da revisão anterior. O percentual apurado até o fechamento de fev/2018 é de aproximadamente 6,89%, devendo ser atualizado até o dia 21/04/18, quando ocorrerá o fechamento do Ano 4 de concessão.

14.3 REPASSE À MODICIDADE POR MEIO DA CONTA C

Ainda conforme a Nota Técnica nº 123/2017/GEROR/SUINF, de 05 de julho de 2017, foram repassados R$ 4.021.520,77 (quatro milhões, vinte e um mil, quinhentos e vinte reais e setenta e sete centavos) à modicidade tarifária por meio da conta C, referente ao ganho de receita que excedeu ao percentual efetivamente constatado de isenções de eixos suspensos durante o 3º Ano de concessão.

No período de 22/04/17 a 29/07/17 vigorou a cobrança da tarifa com o reajuste estimado de 7,06%, correspondente a perda de eixos de 6,59% de acordo com a 4ª revisão extraordinária. Nesse período, de acordo com dados realizados de tráfego, a perda real de eixos suspensos foi de 6,40% conforme tabela a seguir.

MÊS	PERÍODO	EIXO SUSPENSO	VEP	%PERDA EIXO SUSPENSO
abr/17	De 22 a 30	101.455	1.571.070	6,07%
mai/17	De 01 a 31	399.317	5.629.890	6,62%
jun/17	De 01 a 30	387.546	5.481.503	6,60%
jul/17	De 01 a 29	376.658	5.607.013	6,29%
TOTAL		1.264.976	18.289.475	6,40%

14.4 REQUERIMENTO

Ante o exposto, a Via 040 requer a continuidade do critério atualmente adotado para a estimativa de perda de eixos suspensos, bem como sejam revertidos para a tarifa todos os valores não destinados à perda de eixos suspensos, com base nas disposições constantes do item 1.3 do Contrato de Concessão.

15. ISSQN – DIFERENÇA DE ALÍQUOTA DE ISSQN

O Contrato de Concessão, em sua subcláusula 21.2.5, estabelece que na hipótese de alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda, deverá ser procedida a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

Neste sentido, se verificou que alguns municípios que cortam a rodovia BR-040/DF/GO/MG, alteraram a alíquota prevista de 5,00% através de atos legislativos, conforme apresentado no quadro a seguir, que resulta na média para a alíquota de ISSQN.

RODOVIA	MUNICÍPIO	LEI DO ISSQN ORIGINAL		LEI DO ISSQN ORIGINAL		KM INICIAL	KM FINAL	EXTENSÃO			ALÍQUOTA VIGENTE ISSQN	ALÍQUOTA X PARTICIPAÇÃO DE CADA MUNICÍPIO
		LEI Nº	DATA DA LEGISLAÇÃO	LEI COMPLEMENTAR Nº	DATA DA LEGISLAÇÃO			(KM)	(KM POR MUNICÍPIO)	(% EM RELAÇÃO À EXTENSÃO TOTAL)		
BR-040/MG	Alfredo Vasconcelos	lei nº364	14/12/2000	lei nº364	14/12/2000	687,82	695,32	7,5	7,5	0,80%	5,00%	0,04%
BR-040/MG	Barbacena	lei nº3246	18/12/1998	lei nº3246	13/12/1998	695,32	725,64	33,32	38,32	3,73%	5,00%	0,19%
BR-040/MG	Belo Horizonte	lei nº5.641	22/12/1989	lei nº10692	30/12/2013	531	544,5	13,5	13,5	1,44%	5,00%	0,07%
BR-040/DF	Brasília	lei nº25503	19/01/2005	lei nº25503	19/01/2005	-	8,4	8,4	8,4	0,89%	5,00%	0,04%
BR-040/MG	Cantagalo	lei nº09	30/12/2005	lei nº09	30/12/2005	445,9	459,3	13,4	13,4	1,43%	3,00%	0,04%
BR-040/MG	Capim Branco	Lei nº1087	2006	Lei nº2087	2006	486	491	5	5	0,53%	5,00%	0,03%
BR-040/MG	Caranaí	lei nº092	29/12/2011	lei nº092	29/12/2011	656,77	677,68	20,91	20,91	2,23%	5,00%	0,11%
BR-040/MG	Congonhas	lei nº2048	12/12/2003	lei nº2313	19/12/2013	605,4	618,3	12,9	12,9	1,37%	5,00%	0,07%
BR-040/MG	Conselheiro Lafaiete	lei nº22	22/12/2009	lei nº22	22/12/2009	618,3	643,97	25,67	25,67	2,73%	5,00%	0,05%
BR-040/MG	Contagem	lei nº1118	12/07/2011	lei nº1118	12/07/2011	519	531	12	12	1,28%	5,00%	0,06%
BR-040/GO	Cristalina	lei nº03	18/12/2007	lei nº03	18/12/2007	59,7	157,3	97,6	97,6	10,39%	5,00%	0,52%
BR-040/MG	Cristiano Otoni	lei nº15	2006	lei nº15	2006	643,97	656,77	12,8	12,8	1,36%	5,00%	0,07%
BR-040/MG	Curvelo	lei nº 85	31/01/2013	lei nº 85	31/01/2013	375,5	423,9	48,4	48,4	5,15%	5,00%	0,26%
BR-040/MG	Esmeraldas	lei nº2035	27/12/2005	lei nº2035	27/12/2005	496,5	504,5	9	9	0,96%	2,00%	0,02%
BR-040/MG	Ewbanck da Câmara	lei nº003	24/06/2005	lei nº003	24/06/2005	754,35	760,6	6,25	6,25	0,67%	5,00%	0,03%
BR-040/MG	Felixlândia	lei nº1560	2003	lei nº1560	2003	320,8	375,5	54,7	54,7	5,82%	5,00%	0,29%
BR-040/MG	Itabirito	lei nº1835	17/12/1993	lei nº2595	03/04/2014	571,6	581,4	19,8	19,8	2,11%	3,00%	0,11%
BR-040/MG	João Pinheiro	lei nº34	07/06/2010	lei nº34	21/01/2010	121	226,4	105,4	105,4	11,21%	5,00%	0,56%
BR-040/MG	Juiz de Fora	lei 5646	26/12/1978	lei nº12896	27/12/2013	760,6	773,5	12,9	12,9	1,37%	5,00%	0,07%
BR-040/MG	Lagoa Grande	lei nº 0298	01/10/1993	lei nº20	20/11/2014	90	121	31	31	3,30%	5,00%	0,17%
BR-040/GO	Luziânia	lei nº2642	19/12/2003	lei nº2642	19/12/2003	8,7	59,7	51	51	5,43%	3,00%	0,16%
BR-040/MG	Matozinhos	Lei nº747	26/12/1978	Lei nº747	26/12/1978	491	493	2	2	0,21%	3,00%	0,01%
BR-040/MG	Nova Lima	lei nº10692	28/12/2005	lei nº10692	28/12/2005	544,5	571,6	27,1	27,1	2,89%	5,00%	0,14%
BR-040/MG	Oliveira Fortes	lei nº498	23/12/1996	lei nº498	23/12/1996	725,64	732,25	6,61	6,61	0,70%	2,00%	0,01%
BR-040/MG	Ouro Preto	lei nº88	22/12/2010	lei nº88	22/12/2010	591,4	605,4	14	14	1,49%	5,00%	0,07%
BR-040/MG	Paracatu	lei nº48	22/12/2005	lei nº48	22/12/2005	-	90	90	90	9,59%	5,00%	0,48%
BR-040/MG	Paraopeba	lei nº1653	26/01/1990	lei nº1653	26/01/1990	423,9	445,9	22	22	2,34%	3,00%	0,07%
BR-040/MG	Pedro Leopoldo	lei nº3225	06/05/2011	lei nº3225	61/51/2011	493	495,5	2,5	2,5	0,27%	2,00%	0,01%
BR-040/MG	Ressaquinha	lei nº1085	29/12/2009	lei nº1085	29/12/2009	677,68	687,82	10,14	10,14	1,08%	5,00%	0,05%
BR-040/MG	Ribeirão das Neves	lei nº		lei nº142	2013	504,5	519	14,5	14,5	1,54%	5,00%	0,08%
BR-040/MG	Santos Dumont	lei nº	03/10/2014	lei nº006	31/01/2014	732,25	754,35	22,1	22,1	2,35%	5,00%	0,12%
BR-040/MG	São Gonçalo do Abaeté	lei nº1275	2005	lei nº1275	2005	226,4	271	44,6	44,6	4,75%	5,00%	0,24%
BR-040/MG	Sete Lagoas	lei nº142	12/07/2011	lei nº182	12/07/2011	458,3	486	26,7	26,7	2,84%	5,00%	0,14%
BR-040/MG	Três Marias	lei nº2153	17/12/2009	lei nº2153	17/12/2009	371	420,8	49,8	49,8	5,30%	3,00%	0,16%
BR-040/GO	Valparaíso de Goiás	lei nº03	20/11/1998	lei nº08	20/11/1998	-	8,7	8,7	8,7	0,93%	5,00%	0,05%
								939,2	939,2	100,00%		4,9932%

Desta forma, a Concessionária requer que seja devolvida para a modicidade tarifária a diferença de recolhimento de ISSQN ocorrida, através da aplicação do Fator C, em respeito ao que dispõe o item 1.3.5 do Contrato de Concessão:

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS

O quadro preliminar a seguir, com dados de abril/17 a fev/18 apresenta o montante arrecadado pela alíquota efetiva de ISSQN, para levantamento da base de incidência do tributo e posterior cálculo da diferença em relação à alíquota originalmente prevista de 5,00% para inclusão na conta C.

ANTT
FL 685
PROTOCOLO GERAL

16. SUSPENSÃO COBRANÇA PEDÁGIO – CONSELHEIRO LAFAIETE

16.1 TRATATIVAS REVISÃO ANTERIOR

Anteriormente, a Via 040 encaminhou as perdas de receita de pedágio diárias na praça de pedágio PP10, em decorrência da decisão parcial da antecipação dos efeitos de tutela no processo nº 48361-07.2015.4.01.3800, que determinou que a Concessionária promova a isenção de pedágio no posto de cobrança 10 para os moradores do Condomínio Conflor, situado no Município de Conselheiro Lafaiete.

Em 2017, através da Nota Técnica 123/2017/GEROR/SUINF de 05 de julho, esta Agência aprovou o saldo do impacto da isenção em Conselheiro Lafaiete.

16.2 APLICAÇÃO DO FATOR C PARA VEÍCULOS ISENTOS NO MUNICÍPIO DE CONSELHEIRO LAFAIETE – ANO 4

Desta forma, conforme liminar ainda em vigor na Praça localizada no município de Conselheiro Lafaiete/MG, o valor da receita perdida devido à isenção de cobrança para veículos com placa de Conselheiro Lafaiete/MG foi de **R$79.036,20**, valor a ser considerado como montante (R$ correntes) da conta C, do período de 01/02/2017 a 28/02/2018.

Assim, a Via 040 solicita que esse valor de **R$79.036,20** seja considerada no Fator C dessa revisão, acrescido de juros, conforme metodologia de aplicação do Fator C, com fulcro no item 1.3.6 do Contrato de Concessão:

> ***O Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):*
>
> *1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio***

17. FATOR Q

17.1 INTRODUÇÃO

De acordo com o contrato de concessão, Anexo 7, o Fator Q tem por objetivo especificar a metodologia de aferição e cálculo dos Indicadores de Qualidade pela prestação dos serviços públicos objeto da Concessão.

Os Indicadores de de Qualidade serão apurados na forma do presente Anexo, extraindo-se a partir de seu cálculo o Fator Q incidente sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio, na forma prevista no Contrato.

O Fator Q é o percentual obtido após o cálculo do Indicador do Nível de Acidentes (IS) e do Indicador de Disponibilidade (Dis) da Rodovia, sendo:

$$Fator\,Q = ID_t + IA_t$$

Onde:

ID: Indicador de Disponibilidade da Rodovia.

IA: Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia.

(t): Período de mensuração dos Indicadores de Qualidade da Rodovia.

De acordo com o Anexo 7, item 1.4, "a aferição do Indicador de Disponibilidade da rodovia terá início a partir da primeira revisão ordinária da tarifa após o início do 6º (sexto) ano da Data da Assunção, com aplicação na revisão ordinária após o início do 7º (sétimo) ano da Data da Assunção.

Já o item 1.5, prevê que a aferição do Indicador do Nível de Acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de Pedágio.

Ainda, vale esclarecer que as informações necessárias à aferição dos Indicadores de Qualidade da rodovia, são disponibilizadas pela própria Concessionária à ANTT, nas condições previstas no mencionado Anexo 7, assim como no PER e por meio de regulamentação específica da ANTT, neste

caso, tais informações são encaminhadas à ANTT, mensalmente, através do RETOF e, anualmente, por meio do Relatório de Monitoração de Acidentes.

ANTT
SUPERINTENDÊNCIA GERAL
FL 687
PROTOCOLO

17.2 METODOLOGIA

Considerando que, de acordo com o mencionado item 1.5, que estabelece que a aferição do Indicador do Nível de Acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de Pedágio.

Considerando que as informações necessárias para a aferição deste Indicador são encaminhadas periódica e regularmente à ANTT, nos termos previstos em contrato, PER e regulamentação própria.

Considerando, ainda, que de acordo com o item 3.6 do Anexo 7 do Contrato de Concessão, a Via 040 só poderá receber acréscimos tarifários em função da redução de acidente.

Considerando, por fim, que de acordo com os dados enviados regularmente à ANTT, resta comprovada a redução do nível de acidentes.

A Concessionária vem requerer que seja concedido os devidos acréscimo tarifários em razão da comprovada redução dos acidentes da rodovia, desde 2015 até 2017.

17.3 REQUERIMENTO

Pelo exposto, a Via 040 requer o deferimento do presente pleito, de modo a refletir os devidos acréscimos tarifários, em razão da redução dos acidentes, nesta revisão tarifária.

18. REEQUILIBRIOS SOLICITADOS PELA VIA 040, PORÉM, NÃO RECONHECIDOS PELA ANTT

18.1 CONSIDERAÇÃO VIA 040

Em razão do indeferimento dessa Agência dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiros, abaixo indicados, a Via 040 não voltará à apresenta-los na presente revisão.

Apesar disso, há de ser destacado que esta Concessionária considera que a glosa da ANTT aos referidos pleitos foi indevida e não considerou diversos aspectos relevantes, aludidos, na ocasião, pela Via 040.

Nesse contexto, merece ser especialmente ressaltado o equívoco contido no Parecer nº 00573/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, que versou sobre a alteração nas alíquotas do PIS e do COFINS sobre os combustíveis causada pelo Decreto nº 8.395/2015, após solicitação da ANTT ante o pleito de reequilíbrio sobre o assunto apresentado pela Via 040.

No referido parecer é alegado que o pleito requerido pela Concessionária teria sido abarcado por preclusão lógica, posto que teriam sido promovidos dois reajustes e duas revisões tarifárias, em 2015 e 2016, após a publicação do referido decreto, com a absoluta anuência da Via 040.

Tal alegação, no entanto, não possui qualquer fundamento. Como é cediço, o início da arrecadação da Via 040 apenas ocorreu em Agosto de 2015, momento a partir do qual iniciaram-se as revisões ordinárias do Contrato de Concessão.

Sendo assim, no ano seguinte, a Via 040 apresentou o pleito em questão, conforme se vê no item 13 do relatório da 1ª Revisão Ordinária, que, apesar dos fortes argumentos trazidos, fora indeferido pela ANTT. Por esta razão é que foi incluído na réplica, manifestação da Concessionária discordando do posicionamento da ANTT, ressalvando-a no direito de adotar as medidas legais cabíveis.

ANTT FL 689 PROTOCOLO

Tal manifestação foi reiterada na 2ª Revisão Ordinária consoante se vê no trecho destacado abaixo:

"ALTERAÇÃO PIS/COFINS E CIDE, SOBRE GASOINA E DIESEL

24.1 Proposta Inicial Via 040

(...)

24.2 Posicionamento Preliminar ANTT e Consideração Complementar Via 040

Contudo, sobre o tema, a ANTT reafirmou seu entendimento no sentido de que a variação de preços da gasolina e do diesel já está contida no IPCA, não havendo que se falar em recomposição do equilíbrio econômico-financeiro contratual, o que não deve ser admitido.

Assim, a Via 040 reitera sua discordância quanto ao posicionamento apresentado pela ANTT, destacando, até mesmo para afastar qualquer eventual tese de preclusão de seu pleito, que adotará as medidas ainda cabíveis para questionar o entendimento da Agência."

Conclui-se, desse modo, que não há que se falar em qualquer preclusão lógica quanto ao pleito acima apontado, mantendo-se assegurado o direito desta Concessionária em adotar as medidas cabíveis para que tenha seu contrato devidamente reequilibrado.

Assim, repita-se, a opção da Via 040 em não reapresentar os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro já indeferidos pela ANTT não importa em qualquer reconhecimento da Concessionária quanto à procedência das alegações da Agência, ou, ainda, em renúncia ao seu direito à manutenção do equilíbrio contratual, permanecendo incólume o seu direito de buscar os meios adequados para que, com a apreciação dos referidos desequilíbrios, seja integralmente recomposta a equação econômico-financeira do Contrato de Concessão.

Item	Relação dos Pleitos Via 040	Revisões Solicitadas	Status ANTT	Notas Técnicas
1	Atraso na Emissão de Autorização de Supressão Vegetal - ASV's Praça 9	3ª e 4ª Extraordinárias	Não Reconhecidos	NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
2	Blackout Copa do Mundo e Eleições - Total	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
2.1	• Blackout Copa do Mundo e Eleições - Custos Incorridos	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
2.2	• Blackout Copa do Mundo e Eleições - Frustação Faturamento	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
3	Alteração do PIS/COFINS/CIDE sobre Gasolina e Diesel – Fator C	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 133/2016/GEROR/SUINF
4	Aumento Extraordinário CAP - Cimento Asfáltico de Petróleo	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 133/2016/GEROR/SUINF NT 022/2017/GEINV/SUINF
5	Crema (Contrato de Restauração e Manutenção)	3ª e 4ª Extraordinárias		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
6	Lei dos Caminhoneiros - Adicional Manutenção Pavimento Vias Marginais, dispositivos e Acessos	4ª Extraordinária		NT 031/2017/GEINV/SUINF
7	Implantação de 4 retornos provisórios	4ª Extraordinária		NT 031/2017/GEINV/SUINF
8	Elaboração de Projetos Adicionais - Fluidez Brasília	4ª Extraordinária		NT 031/2017/GEINV/SUINF
9	Elaboração de Estudos/Análises - Anel Rodoviário BH	4ª Extraordinária		NT 031/2017/GEINV/SUINF
10	Adequação do Dispositivo do Km 615,5	4ª Extraordinária		NT 031/2017/GEINV/SUINF
11	Prestação de Contas dos custos com desapropriações	1º ao 4º Ano de concessão		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF
12	Prestação de Contas De Remoção de Interferências	1º ao 4º Ano de concessão		NT 021/2016/GEINV/SUINF e NT 031/2017/GEINV/SUINF

VIA 040 ANTT FL 691 PROTOCOLO

19. CONCLUSÃO

Face ao exposto, a Via 040 requer que sejam analisados e deferidos os pleitos aludidos neste relatório, com vistas a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro, prevista na Cláusula 22 do Contrato de Concessão.

ANTT
PROC. Nº 5692

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Colecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Fábio Levy Tredler
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Corvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Diego Justiniano Capistrano Pinho
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Teles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Vilhela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Patricia Barbosa Ramos
Mariane Cadore
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Taliah Regina de M.J.Bodra
Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro
Marcello Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Anilla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Soles
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Soares
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thaís Nóbrega Tavares de Souza
Yasmin Benevides de Faria
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Bernardo Mello O. Farme D'Amoed
Marcos Cunha Orofino Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebeca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patrícia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furtier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Cássio Monteiro Rodrigues
Paula do Amaral Farraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borba
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Broseghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Mauricio Sado Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patricio
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram
Alberto Parreira
Paula de Moura Carvalho Pamahos
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

BA-C. 059/2018 Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil

Câmara de Comércio Internacional – CCI

Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções.

São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref: Requerimento de instituição de arbitragem: Concessionária BR 040 S.A. ("VIA 040") X Agência Nacional de Transportes Terrestres ("ANTT") – **Volume III.**

Em atenção ao requerimento de instituição de arbitragem em referência, vimos apresentar a V. Sas. o Volume III, no qual constam as cópias dos documentos discriminados na "IX. Lista de Documentos" como Docs. 5 (Doc. 5.20) a Doc. 18.

Cordialmente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

ANTT
693
PROTOCOLO GERAL

IX. LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.

ANTT
FL 694
PROTOCOLO GERAL

VIA 040

DOC 5.20

Nova Lima, 9 de maio de 2017
OF.GCC.0225/2017

À
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
SI. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 – Projeto Orla Polo 8, Brasília - DF, 70200-003

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.245184/2017-29
23/05/2017 16:48

A/C.: **Ilmo. Sr. Diretor-Geral Jorge Bastos**

C/C: **Ilmo. Sr. Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil Maurício Quintella**

Assunto: Revisão Contratual

Excelentíssimo Sr. Diretor-Geral,

A **Concessionária BR-040 S.A.** ("Via 040" e/ou "Concessionária"), sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, detentora do Contrato de Concessão de exploração da rodovia BR-040 PG-156/95-00, trecho Brasília – DF – Juiz de Fora - MG, diante das inúmeras alterações das condições da contratação ocorridas desde a apresentação da proposta na licitação, que expuseram a concessionária à situações imprevisíveis e extraordinárias, e com o objetivo de assegurar a continuidade dos serviços que lhe foram concedidos, vem à presença de V.Sa. consignar perante esta Agência Reguladora a necessidade de revisão do contrato firmado em 12 de março de 2014, consoante o que se segue.

I – HISTÓRICO CONTRATUAL

I.1 – O CONTEXTO DA LICITAÇÃO

1. A licitação, envolvendo o contrato em questão foi realizada em 2013, ano em que o panorama econômico brasileiro era extremamente favorável, cujas expectativas e projeções apontavam para um cenário de crescimento. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que naquele ano houve um

crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

2. Naquele cenário favorável, em 27/12/2013, a ANTT realizou na BM&FBOVESPA o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para a exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG, com extensão de 936,8 km.

3. Cabe lembrar que em janeiro de 2013 o Governo Federal tentou licitar, através do Edital de Concessão nº 001/2012, este mesmo trecho da rodovia BR-040, sem êxito, em virtude da ausência de interessados, decorrentes da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas (Docs. 1, 2, 3).

4. O edital em questão foi revogado e a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica ("EVTE"), seguindo o modelo estabelecido para toda a 3ª Rodada do Programa Federal de Concessão de Rodovias. Com isto, o novo edital da Rodovia BR-040/DF/GO/MG estabeleceu como obrigação entregar duplicado todo o trecho concedido nos primeiros 5 anos da concessão, tendo como consequência um vultuoso volume de investimentos, concentrados em curto período de tempo.

5. A Tarifa Básica de Pedágio considerada no novo EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R$ 8,29763, um valor 82% superior ao estabelecido no edital original (R$ 3,34257, referenciada a janeiro de 2007), já expurgados os efeitos inflacionários.

6. Além disto, para que tal modelo se tornasse viável e atrativo e, ainda assim, fosse preservado o princípio da modicidade tarifária, o BNDES, conjuntamente com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, emitiu uma carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística (PIL) do Governo Federal, tornando públicas as condições que seriam oferecidas por eles nos financiamentos dos projetos, assumindo o compromisso de financiamento naquelas bases (Doc. 4). As principais condições estabelecidas na Carta eram as seguintes:

- Participação: até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD ≥ 1,2 (considerando todas as dívidas).
- Prazos: total de 25 anos, sendo até 5 anos de carência e 20 anos de amortização.

- Sistema de Amortização: originalmente SAC, podendo ser admitida a utilização de sistema Price, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.
- Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.
- Garantia emitida pelo Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE) da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF).

7. Vale rememorar que este compromisso de financiamento ofertado pelo BNDES, corroborado por afirmações do então Ministro da Fazenda (Doc. 5), era parte integrante do conjunto de condições precedentes e necessárias ao sucesso da licitação, tendo suas condições sido elaboradas sob medida para estes projetos, sem o qual os mesmos não se apresentavam viáveis à iniciativa privada.

8. A estratégia adotada pelo Governo, que visava corrigir deficiência do edital original e suportar o pesado programa de investimentos propostos, à época surtiu efeito. O anúncio ostensivo do suporte financeiro do BNDES aos projetos ensejou uma licitação amplamente competitiva, na qual oito proponentes competiram pela concessão em análise. Além disto, o financiamento ofertado pelo BNDES, dado a sua característica customizada, era tão atrativo que inviabilizou até mesmo a atuação de outras instituições financeiras, que jamais foram capazes de oferecer crédito em condições semelhantes às condições publicamente oferecidas.

9. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita pelo Diretor de leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os valores apresentados na tabela a seguir, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R$) e deságio (%).

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1°	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%

Tabela 1 – Classificação das Propostas Econômicas – Edital nº 006/2013

10. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar – Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A que, considerando as premissas fornecidas pelo Poder Público, apresentou a proposta mais vantajosa com lance de R$ 3,22528 para a tarifa básica de pedágio.

11. O resultado do certame licitatório demonstra o sucesso obtido pelo Poder Público na busca pela modicidade tarifária, um dos objetivos primordiais das licitações da 3ª Rodada. Ao menos 3 licitantes ofereceram elevado nível de deságio, o que só foi possível graças à revisão da Tarifa Básica de Pedágio e às condições de financiamento oferecidas pelos bancos públicos.

12. Em resumo, todas as licitações da 3ª etapa do programa de concessões das rodovias federais, inclusive a presente, foram altamente competitivas e viabilizaram grandes deságios nos certames em função do momento econômico vivido e, em especial, pelas condições de financiamento amplamente divulgadas para aumentar a atratividade dos projetos.

1.2 – O CONTRATO E AS SUAS PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES

13. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específica – SPE, denominada Concessionária BR-040 S.A. – Via 040, que em 12/03/2014 firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013 ("Contrato").

14. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data de assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1 como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, assinado em 22/04/2014. Esta também é a data a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

15. O Programa de Concessão da Via 040 consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da Rodovia BR-040, com extensão de 936,8 km, compreendendo o trecho DF/GO/MG.

16. O Contrato prevê um grande volume de investimentos em um curto prazo, com início a partir da data de expedição da Licença de Instalação ("LI") e que devem ser concluídos em até 48 meses, conforme demonstrado a seguir.

17. A duplicação, conversão dos trechos de multifaixas para vias duplicadas e a implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados, deverão ser executados conforme os quantitativos e prazos indicados nos quadros do Item 3.2.1 do Programa de Exploração da Rodovia ("PER"), Anexo 2 do Contrato.

VIA 040

ANTT
FL 698
PROCESSO GERAL

3.2 *FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO*

3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

- Objeto: conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.
- Período: inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação e deve ser concluída em até 48 (quarenta e oito) meses, salvo as exceções expressamente indicadas abaixo.

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109,0	19,6%
2	149,4	26,8%
3	149,4	26,8%
4	149,4	26,8%
Total para implantação	557,2	100%
Trecho duplicado	222,3	
Trecho em multifaixas	157,3	
Extensão do lote	936,3	

Quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser convertido
1	28,4	19,6%
2	38,8	26,8%
3	38,8	26,8%
4	38,8	26,8%
Total para conversão	144,8	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	12,5*	
Trecho em multifaixas	157,3	

*Valor subtraído no cálculo do total para conversão

Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados

ID	PNV	km da rodovia	Prazo	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 8,4	2º ano	Santa Maria	
2	040BGO0030	0,0 – 24,1		Valparaíso Luziânia	

18. Ressalta-se que o Contrato prevê que a obrigação e o risco de obtenção da LI é do Poder Concedente, cuja disponibilização à Concessionária deveria ter ocorrido em

até 12 meses contados da data de assunção do Sistema Rodoviário, conforme previsto nas subcláusulas 5.2.1 e 10.3.2 a seguir:

5.2 O Poder Concedente deverá:

5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do PER, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

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 3.2.1.1. 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.

19. A execução dessas obrigações contratuais está diretamente relacionada às condicionantes sob responsabilidade do Poder Concedente, que embasaram a proposta vencedora do certame. A execução do vultuoso programa de investimento em 60 meses após a data de assunção, sendo 12 meses para a obtenção da licença e mais 48 meses para a realização das obras, era condição primordial da equação financeira que permitiu o deságio oferecido.

20. No entanto, em razão dos fatores expostos a seguir, alheios e imprevisíveis à competência e vontade da Concessionária, ocorreram fortes alterações ao escopo original pactuado entre as partes, que podem refletir negativamente no desenvolvimento regular do contrato.

II – FATORES QUE IMPACTARAM AS CONDIÇÕES ORIGINAIS

II.1 – A Inadimplência do Estado na Emissão da Licença de Instalação - LI

21. Consoante as subcláusulas 5.2.1 e 10.3.2 do Contrato, o Poder Concedente deveria obter a LI no prazo de **12 meses da data de assunção do Sistema Rodoviário**, condição *sine qua non* para o fiel cumprimento das obrigações e prazos definidos no Contrato e no PER.

22. Nestes termos, considerando que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi celebrado em 22/04/2014, a **LI correspondente às metas anuais das Obras**

de Ampliação e Capacidade deveria ter sido obtida pela ANTT e disponibilizada para a Concessionária até 22/04/2015, a fim de possibilitar a execução das referidas obras nos prazos estabelecidos no PER.

23. Contudo, a LI nº 1.121/2016 foi emitida apenas em 06/07/2016, com mais de um ano de atraso, abarcando apenas o Distrito Federal e o Estado de Goiás, contemplando, portanto, apenas 16,70% de todo o trecho concedido.

24. Além de não liberar de imediato o início das obras, a LI nº 1.121/2016 apresentava diversos segmentos bloqueados, fragmentando as frentes de duplicação, além de exigir estudos ambientais complementares, transferindo o risco incialmente alocado ao Poder Concedente para a Concessionária, sem a devida contrapartida.

25. Dessa forma, cumpre rememorar a condução do processo de emissão da LI 1.121/2016 para os trechos do Distrito Federal e Estado de Goiás, e posteriormente para o estado de Minas Gerais, como forma de demonstrar o adimplemento e idoneidade da Concessionária em todo o processo de emissão da Licença.

26. Em 17/11/2014, a Concessionária recebeu o Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística ("EPL") e encaminhado pela ANTT. Após análise do referido documento, a Concessionária protocolou carta na ANTT, em 10/02/2015, a fim de encaminhar o "Relatório de Considerações do Plano de Compensação Ambiental", com a retificação do valor do projeto citado no EIA e protocolou as divergências verificadas no EIA/RIMA. Contudo, as divergências não foram consideradas pela EPL.

27. O Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis ("IBAMA") concluiu a análise do EIA/RIMA elaborado pela EPL em Março/15 e emitiu Parecer informando pendências para a emissão de Licença Prévia ao empreendimento, como, por exemplo: estudos do meio físico (cavidades), biótico (estudo da fauna, insatisfatório e com discrepância, e da flora, com solicitações de revisão da lista de espécies sob regime de proteção legal) e inclusão de anuências de vários intervenientes (IEF, Fundação Cultural Palmares, IPHAN, ICMBIO, Prefeituras, etc).

28. Em Agosto/15, após a EPL protocolar as complementações aos estudos, o IBAMA emitiu outro Parecer com a seguinte conclusão:

> *"Diante das complementações apresentadas e da análise feita por meio deste parecer, conclui-se que ainda não há informações suficientes para a avaliação de viabilidade ambiental do empreendimento. Por esse motivo, a equipe técnica é contrária à emissão da Licença Prévia."* (Grifo Nosso)

29. Em setembro de 2015, a Concessionária participou de reunião na Casa Civil com o Ministério dos Transportes, ANTT, IBAMA, EPL e Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base ("ABDIB") para apontamento e discussão dos gargalos de todas as concessionárias da referida Associação, e, nessa ocasião, encaminhou as divergências apontadas e ressaltou a importância do seu envolvimento no processo de licenciamento, solicitando alinhamentos periódicos para elaboração dos Planos Básicos Ambientais ("PBA").

30. Naquela época, a Concessionária já alertava a existência de divergências e solicitava que as mesmas fossem verificadas antes da emissão da Licença Prévia, para evitar problemas futuros à Concessionária durante a execução das suas obrigações contratuais, que possuíam prazos para atendimento vinculados a metas contratuais.

31. Em 15/12/2015, a EPL protocolou o PBA no IBAMA, sem a análise final da Concessionária e, portanto, sem a manifestação sobre as suas contribuições previamente apresentadas e apenas um mês depois, em 15/01/2016, a Concessionária recebeu a versão final do PBA, protocolado no IBAMA.

32. No dia 20/01/2016, foi realizada reunião na Casa Civil envolvendo o Ministério dos Transportes, ANTT, IBAMA, EPL e ABDIB, com o objetivo de discutir novamente os gargalos do licenciamento ambiental das concessões da 3ª Etapa do Programa de Concessões, onde foi ressaltada a necessidade de aperfeiçoamento da comunicação entre as concessionárias e o agente licenciador, a EPL.

33. Neste contexto, a Casa Civil informou que havia orientado a EPL sobre a necessidade de maior interação com o concessionário de modo a permitir a elaboração de produtos ambientais de caráter mais executivos e mais assertivos.

34. Em 05/02/2016, a EPL encaminhou o Programa de Proteção à Fauna para considerações prévias da Concessionária a ser apresentado em reunião agendada para 11/02/2016. Posteriormente, em 11/02/2016, em reunião na EPL foi informado à Concessionária que o Programa de Proteção a Fauna já havia sido protocolado no IBAMA em 10/02/2016, ou seja, novamente sem análise da Concessionária.

35. Nesta ocasião, foi entregue à Concessionária uma planilha com todas as premissas da EPL referentes aos apontamentos da própria Concessionária sobre o PBA, com indicação, pela EPL, de que a maioria dos itens previamente questionados deveriam ser repactuados com o IBAMA, em momento oportuno, após a emissão da LI.

36. Verifica-se, assim, o constante não envolvimento e/ou envolvimento extemporâneo ou, dependendo do momento, até mesmo ineficaz, da Concessionária nas análises, considerações, sugestões e recomendações nos documentos, atos e

eventos necessários ao procedimento de licenciamento e, em última instância, à correta emissão da LI.

37. Por essa razão, a Concessionária formulou diversas manifestações no sentido de haver maior envolvimento e contribuições prévias na elaboração dos documentos e na prática de atos necessários ao procedimento para obtenção do licenciamento ambiental, exatamente visando contribuir e imprimir maior agilidade ao processo e para que, consequentemente, não resultasse em um maior prazo para emissão da LI.

38. Ademais, a Concessionária, visando dar maior celeridade ao processo, assumiu obrigações que inicialmente cabiam à EPL, como por exemplo, a elaboração do plano de trabalho de fauna e obtenção da Autorização para Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico ("ACCT").

39. A Via 040 continuou com sua posição pró ativa no processo de licenciamento, identificando os pontos críticos e elementos não contemplados no estudo elaborado pela EPL, tais como: (i) Insuficiência no cadastro de Áreas de Preservação Permanente ("APPs"): (ii) ausência de anuência da UC MONA Serra da Moeda; (iii) incertezas nas decisões e estudos das cavidades que implicariam em bloqueio dos respectivos trechos até a sua definição (gerando custos de desmobilização e nova mobilização), dentre outros.

40. Em reunião com a ANTT, STE e EPL ocorrida em 07/04/2016, mais uma vez a Via 040 assumiu, mesmo não sendo de sua responsabilidade, tarefas necessárias à condução do licenciamento, além daquelas estabelecidas na matriz de responsabilidades do Contrato, entre elas:

- Apresentação de critérios técnicos a serem adotados para o levantamento das APPs, com foco no trecho de Goiás.
- Intercessão junto ao IBAMA para realização das reuniões com o IEF e o ICMBIO a fim de obter a anuência desses órgãos.
- Estudos para embasar a tomada de decisão da alternativa de menor impacto sobre as cavidades naturais

41. Em 26/04/2016, foi realizada reunião técnica entre a ANTT, EPL, STE e a Concessionária para tratar do levantamento das APPs, identificadas pela Concessionária ao longo da Rodovia BR-040 DF/GO/MG e que não foram levantadas nos estudos apresentados pela EPL ao IBAMA. A EPL comprometeu-se a revisar os estudos e realizar novos mapeamentos e levantamentos das APPs *in loco*. Esse trabalho foi efetivado e concluiu-se que as insuficiências apontadas pela Concessionária, de fato, existiam.

Invepar

42. Em 06/07/2016, o IBAMA emitiu a LI nº 1121/2016 e a Autorização de Supressão Vegetal nº 1131/2016, em nome da EPL, relativa ao projeto de duplicação, melhorias e instalação de fibra óptica dentro dos limites da faixa de domínio da Rodovia Federal BR-040 no Distrito Federal e no Estado de Goiás, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-050/BR-251/DF-001/003 e a divisa entre os Estados de Goiás e Minas Gerais, com extensão total de 156,5 km, excluindo-se os trechos que permaneceriam bloqueados para execução de obras, e com a seguinte divergência

- A extensão total e o texto que inclui o DF e o Estado de Goiás divergem, pois, 8,4 quilômetros se referem ao Distrito Federal e 157,3 quilômetros se referem ao Estado de Goiás, totalizando assim 165,7 quilômetros de extensão. Entretanto, a LI nº 1.121/2016 compreende apenas 156,50 quilômetros de extensão. A Concessionária solicitou a retificação da extensão por meio da Carta GCC.0456.2016, protocolada em 28/09/2016 (Doc. 6).

43. Ainda neste contexto, a Via 040 protocolou na ANTT a Carta GCC.0418.2016, em 01/09/2016 (Doc. 7), onde esclareceu que "para que seja viável o processo de transferência da LI", seria necessário que todos os itens relatados a seguir e discutidos em reuniões realizadas fossem esclarecidos e sanados, quais sejam:

- *Solicitações, questionamentos e dúvidas ao PBA;*
- *Análise do quantitativo do inventário florestal e ASV, se necessário, retificação da ASV, considerando que a versão do inventário entregue pela EPL à Via 040, em 24/08/2016 não condiz com as informações da ASV;*
- *Avaliação pelo IBAMA das justificativas técnicas referentes ao projeto de engenharia, solicitadas no Parecer PAR. 02001.002540/2016-19;*
- *Inclusão de todas as APPs, existentes no trecho concedido, no inventário da EPL;*
- *Emissão de todas as anuências das UCs pelo IEF/MG;*
- *Manifestação da Fundação Palmares;*
- *Anuência do Mona Serra da Calçada (Prefeitura de Nova Lima/MG) e das demais UCs que não deram anuência ao empreendimento;*

- *Definição da extensão dos trechos com cavidades a serem bloqueados;*
- *Definição da titularidade da Licença Prévia e atendimento às suas respectivas condicionantes;*
- *Avaliação do patrimônio – Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 597+550, pois o Memorial consta no Projeto Básico analisado pela EPL no processo do licenciamento.*
- *Ademais, para início efetivo das obras, os programas ambientais deverão estar em caráter executivo e aprovados pelo IBAMA.*

44. Em 02/09/2016, a Via 040 protocolou a Carta GCC.0425.2016 (Doc. 8), em resposta ao Ofício nº 1528/2016/GEPRO/SUINF, informando a identificação de 33 novas Áreas de Preservação Permanente no trecho de Minas Gerais, não contempladas nos estudos realizados pela EPL para o processo de licenciamento.

45. A ANTT, por meio do Ofício nº 1935/2016/GEPRO/SUINF reiterou a solicitação de envio dos Projetos de Engenharia do trecho de Minas Gerais com a inclusão das APPs não identificadas pela EPL, sendo prontamente atendido pela Concessionária, por meio da Carta GCC.0497.2017 de 03/11/2016, atendendo às solicitações do IBAMA e ANTT e ao acordado em reunião realizada na sede da Agência, em 24/08/2016.

46. Em 13/03/2017, a ANTT encaminhou Parecer Técnico nº 02001.000375/2017-41/COTRA/IBAMA, por meio do qual o órgão licenciador exigiu complementações ao projeto de engenharia e resposta aos questionamentos da Fundação Cultural Palmares, sendo prontamente atendidas pela Via 040, por meio da Carta GCC.0147.2017 de 24/03/2017.

47. Por fim, apenas em 13/04/2017, a LI nº 1.121/2016 foi retificada, incluindo o trecho de Minas Gerais, isto é, com um atraso de quase 2 anos, ainda assim com as seguintes restrições.

- 124,9 km estão bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas-IEF.
- 15,0 km estão bloqueados por cavidades que terão seus estudos de relevância elaborados pelo Poder Concedente, sem prazo definido para conclusão.
- As Obras de Arte Especiais - OAEs estão bloqueadas, cujas extensões estão indefinidas.

48. Mediante o histórico de reuniões e correspondências, fica clara a posição proativa da Concessionária durante o processo de licenciamento, demonstrando sua intenção e compromisso em contribuir e tornar a emissão e transferência da LI o mais célere possível, preservando as condições estabelecidas no Contrato.

ANTT

49. Por outro lado, ao disponibilizar licenças ambientais atrasadas e contemplando apenas alguns segmentos do trecho objeto da concessão, em descumprimento às suas obrigações contratuais, o Poder Público inviabiliza a implementação do plano de trabalho incialmente idealizado pela Concessionária, majorando, de maneira indevida, os seus custos com o projeto, provocando graves prejuízos à execução do contrato. Afinal, ao disponibilizar uma licença com trechos bloqueados, o Poder Concedente impõe à Concessionária o ônus de mobilizar diversas frentes de serviços, quando esta planejou executar uma frente contínua com maior extensão.

50. Cabe ressaltar que a Concessionária foi penalizada anteriormente por mobilizar terceirizada para execução da totalidade das obras previstas no Contrato e, devido à ausência de LI, prevista para ser disponibilizada em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção do Contrato, foi obrigada a desmobilizar toda a estrutura para execução dos 60 (sessenta) meses de obras previstos no Contrato e no PER.

51. Além de provocar custos adicionais, e prejudicar de forma severa o cronograma previsto para execução de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, o atraso e a fragmentação excessiva do licenciamento ambiental desfigurou por completo a equação financeira que permitiu a viabilização da concessão e do deságio oferecido.

52. Conforme dito anteriormente, a LI deveria ter sido liberada pelo Poder Concedente em até 12 meses a partir da data de Assunção do Sistema Rodoviário. A Concessionária, por sua vez, deveria concluir as Obras de Ampliação e Melhorias previstas em até 48 meses, totalizando o prazo de 60 meses para execução de 100% dos investimentos.

53. O período de carência de 5 anos (60 meses), previsto nas condições de financiamento oferecidas, fator crítico para a viabilidade da concessão e para o deságio oferecido no certame licitatório, **destinava-se justamente a adequar a carência ao período de investimentos, sendo fundamental para a manutenção da capacidade da Concessionária de realizar os mesmos.**

54. Caso a Concessionária tivesse obtido o financiamento de longo prazo, o atraso na liberação da licença ambiental geraria pesados ônus adicionais à Concessionária absolutamente não previstos, pois resultaria na realização de investimentos em concomitância ao pagamento da dívida de longo prazo. Além disso reduziria a tarifa de pedágio através da aplicação do Fator D. Isto significa uma alteração nas

condições inicialmente pactuadas, sendo a Concessionária prejudicada por atos sob responsabilidade exclusiva do Poder Concedente.

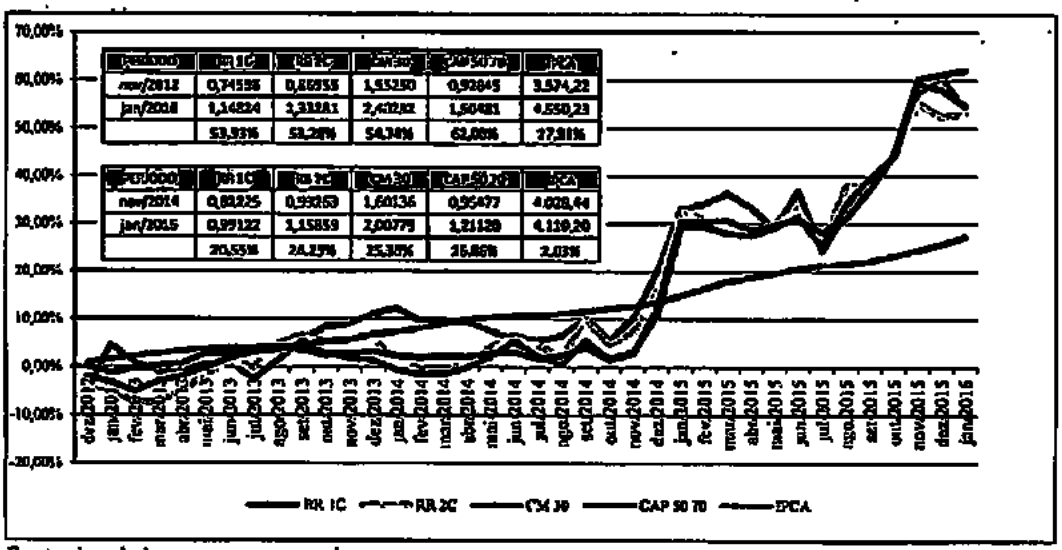
55. Ainda, a não conclusão destas obras no prazo originalmente previsto, além de impactar na segurança e fluidez viárias, gera frustração de receita em relação às previsões iniciais que compuseram os estudos preliminares à apresentação da proposta vencedora do trecho concedido da BR-040/DF/GO/MG, devido à fuga para outras rotas que também possuem configuração de pista simples, mas são isentas da cobrança da tarifa do pedágio.

56. Tal situação reforça o inadimplemento contratual por parte do Poder Público concedente, materializando um cenário que demanda uma atuação imediata por parte da Agência Reguladora para garantir a regular e lícita continuidade deste contrato, especialmente quando se verifica que a mora é do Poder Concedente nas condições originalmente acordadas.

II.2 – AUMENTO EXTRAORDINÁRIO DO CAP

57. Devido às mudanças de tributos e de política de retenção de preços, a principal fornecedora de materiais betuminosos do país, controlada pelo Poder Público, reajustou seus preços, de forma atípica, sem precedentes na base histórica de 5 anos, ocasionando significativos e imprevisíveis impactos no Plano de Negócios da Concessionária, por se tratar do principal insumo de obras rodoviárias.

58. Na figura a seguir, pode-se ver claramente o descolamento entre os meses de nov/2014 e jan/2015 da linha referente ao IPCA e os demais materiais betuminosos, evidenciando a elevação extraordinária desses insumos.



Fonte dos dados: www.anp.gov.br

Figura 1 – Variação do preço do CAP

ANTT
GERAL FL 3707
PROTOCOLO

59. A tarifa de pedágio, fonte de receita da Concessionária, é corrigida anualmente pelo IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Amplo), que tem como objetivo refletir a variação de preço no comércio e serviços ao consumidor, não capturando, portanto, um aumento abrupto de um insumo setorial, resultando em custos adicionais não previstos. Este fato é potencializado quando ocorre na fase inicial da concessão, onde há uma grande concentração de investimentos.

60. É de se esperar que em um horizonte de longo prazo a variação do CAP fique próxima a variação dos índices dedicados a medir a variação da inflação de uma maneira ampla. Entretanto, não havia como à época da licitação prever que um preço administrado como CAP, sofreria um reajuste excepcional, em um horizonte de prazo tão curto.

61. O impacto econômico deste aumento extraordinário do CAP já foi reconhecido pelo DNIT, para contratos firmados pela administração pública, como também pela própria ANTT, para outro Contrato de Concessão.

II.3 – Incremento de Peso devido à Alteração da Lei dos Caminhoneiros

62. Em 02 de março de 2015 foi aprovada a Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida como "Lei dos Caminhoneiros".

63. Dentre os dispositivos da nova legislação, o art. 16, caput, estabeleceu que "Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

> I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;
>
> II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas"

64. É notório que a Lei nº 13.103/2015 trouxe implicações à Concessionária, tais como a diminuição da vida útil do pavimento devido ao aumento da margem de tolerância do peso bruto total por eixo dos veículos, o que exigirá das concessionárias maiores aportes de recursos na manutenção das vias.

65. Portanto, fica evidente que o incremento de peso por eixo impacta nos serviços de Recuperação, Manutenção, Conservação de pavimento e Melhorias, uma vez que em função do maior desgaste, há a necessidade de elaboração de projetos com dimensionamento de pavimento de maior robustez, além de incentivar a elevação da

carga bruta dos veículos e, consequentemente, reduzir a circulação da quantidade de veículos pesados.

66. Por fim, a Via 040 já sofre de imediato às consequências da Lei nº 13.103/2015. O aumento do limite de peso dos veículos de carga impacta diretamente na condição atual de manutenção do pavimento da rodovia. Cabe a concessionária decidir se incorre em custos extras para manter os parâmetros de desempenho do Contrato ou sofre a aplicação de penalidades, como o Fator D, que resultam na redução da tarifa. Em qualquer situação a Concessionária será penalizada, por um evento não previsto à época da assinatura do contrato.

PROTOCOLO GERAL FL 408

II.4 – CRIAÇÃO DO FUNDO GARANTIDOR DE INFRAESTRUTURA

67. Ressalta-se também a questão da criação do Fundo Garantidor de Infraestrutura, em 30/08/2012, através da publicação da Lei 12.712, que no seu art. 32 autorizou a União a participar, na qualidade de cotista, no limite total de R$ 11 bilhões do fundo garantidor para cobertura de riscos relacionados a projetos de infraestrutura. No âmbito da Lei 12.712, de 30/08/2012, nos artigos 33 e 37, e no Decreto Lei 7.976, de 01/04/2013, foi definida a criação da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. – ABGF.

68. À ABGF foi delegada a função de administradora do Fundo Garantidor de Infraestrutura – FGIE e o representará judicial e extrajudicialmente. O FGIE é um fundo de natureza privada, com a finalidade de garantir, direta ou indiretamente, cobertura para quaisquer riscos, inclusive não gerenciáveis relacionados a concessões, observadas as condições e formas previstas em seu Estatuto.

69. Ainda, imperioso registrar que o patrimônio líquido do FGIE até o final de 2015 era de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), e somente no ano de 2016 recebeu a sua primeira capitalização, em torno de R$ 500 milhões, valor distante do limite de R$ 11 bilhões previstos e insuficiente frente aos investimentos vultuosos do Programa de Investimento em Logística (PIL).

70. Por tudo isto, até hoje o FGIE não concedeu qualquer garantia ao longo de sua existência, uma condição distinta da oferecida na Carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística (PIL) do Governo Federal emitida pelo BNDES.

II.5. – ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO E O AUMENTO DOS CUSTOS DA CONCESSIONÁRIA

71. O sucesso do processo licitatório da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, materializado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora oferecida pela Concessionária, com um deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias, através da Carta de Apoio dos Bancos Públicos.

72. Neste sentido, as condições de financiamento previstas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos, anunciadas à época da licitação, são partes indissociáveis da equação econômico-financeira do Contrato sendo de fato uma condição essencial para a viabilidade do Contrato, tendo em vista o vultuoso volume de investimentos concentrados nos primeiros anos de concessão.

73. Em 20/05/2014, o projeto da Concessionária Via 040 foi enquadrado na Diretoria do BNDES para análise de viabilidade de apoio financeiro no valor de R$ 3.600 milhões, correspondente à até 70% (setenta por cento) dos itens financiáveis.

74. Após este enquadramento e antes da contratação do Financiamento de Longo Prazo, a Concessionária contratou Empréstimo Ponte junto ao BNDES no valor de R$ 966 milhões para fazer frente ao plano de investimentos dos 18 (dezoito) meses subsequentes, até que fosse obtido o apoio Financeiro de Longo Prazo.

75. A Concessionária foi diligente com suas obrigações e a pedido dos bancos credores, contratou *Due Dilligence do* Plano de Negócios e também *Due Dilligence* socioambiental, para atender a CEF e o Banco do Brasil, que são signatários dos Princípios do Equador. Além disto, também contratou escritório de advocacia para suporte jurídico aos credores.

76. Embora ainda não tenha o contrato de financiamento assinado, o BNDES indicou que o montante do Financiamento de Longo Prazo deveria ficar entre R$ 2.325 milhões e R$ 2.787 milhões, valor inferior ao enquadrado na avaliação de viabilidade, o que levará o projeto a uma alavancagem financeira bem inferior à esperada à época da licitação.

77. O crédito oferecido pelo BNDES incluía um subcrédito de R$ 428 milhões, com taxa de juros de TJLP+4% a.a., e um subcrédito de R$ 462 milhões, condicionado ao resultado de performance estabelecido em uma fórmula para projeção do Índice de Cobertura de Serviços da Dívida (ICSD) para 2020, conforme quadro abaixo.

78. A proposta de um subcrédito condicionado ao desempenho futuro da concessionária (ICSD > 1,2 em 2020) é uma exigência não apresentada aos proponentes quando da licitação.

79. Por sua vez, o valor de R$ 428 milhões, ofertado a uma taxa de juros de TJLP+4%a.a., representa condição diferente e mais onerosa do que o informado na carta de apoio ao programa de investimento logístico – PIL.

80. Como pode ser observado, as condições apresentadas à Concessionária para o Financiamento de Longo Prazo se mostraram substancialmente diferentes das condições indicadas previamente aos leilões, formalizadas em carta disponível aos participantes da licitação. Mantidas estas condições, a alavancagem financeira do projeto ficará em um patamar muito inferior ao limite esperado quando da elaboração da proposta econômica apresentada pela Concessionária, podendo ser inferior a 39%.

	Carta de apoio ao PIL	Situação atual
Participação	Enquadramento em mai/14 de até R$ 3,6 BN 70% do volume de investimentos, observado o ICSD ≥ 1,2	Crédito acessível de R$ 1,9 BN • Subcrédito A (garantido): R$ 1.897M • Subcrédito B (2021-2022): R$ 428 MM • Subcrédito C (condicionado): R$ 462Mm podendo a alavancagem ser inferior a 39%, com risco de redução do capex enquadrado devido ao atraso da LI.
Taxa de juros	TJLP + 2%	Subcrédito A e C: TJLP + 2% Subcrédito B: TJLP + 4%
ICSD	≥ 1,2 como condição para alavancagem e covenant financeiro	≥ 1,2 como condição para alavancagem e covenant financeiro + Performance projetada para 2020 como condição para acesso ao Subcrédito C

Tabela 2 – Condições Propostas para Financiamento Longo Prazo BNDES

81. A modificação unilateral das condições originais de financiamento oferecidas pelo BNDES foi adotada em benefício da sua própria rentabilidade, adequando-se à alteração do cenário macroeconômico, cujo contexto atual é bastante distinto daquele existente à época da licitação. De 2013 para cá, o cenário econômico-financeiro do país se transformou drasticamente, de maneira imprevisível, resultando na maior crise econômica da história do país, conforme demonstrado a seguir.

82. Em 2104 a economia estava praticamente estagnada (0,5%), enquanto que em 2015 e 2016 houve quedas significativas e sucessivas do PIB (- 3,8% e - 3,6%), uma situação inédita na história do país, atestando uma inversão de tendências e expectativas contemporâneas à licitação (redução de 20%).

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 9x11

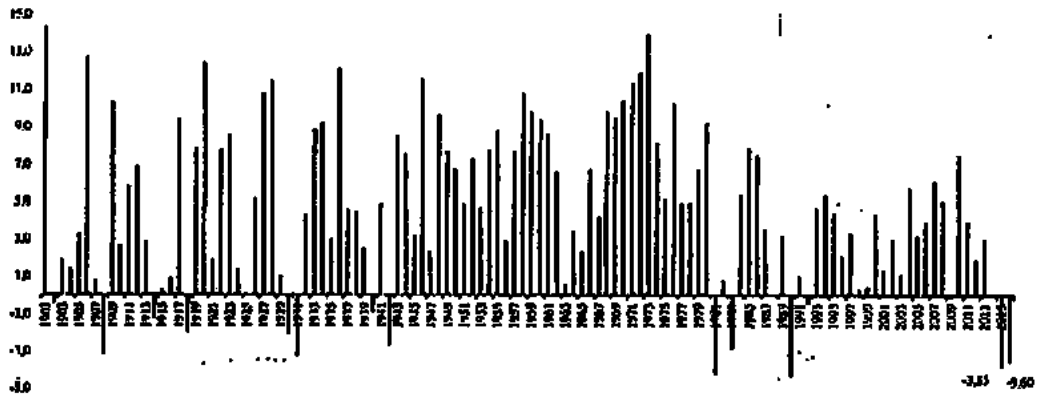


Figura 2 – Crescimento da Economia Brasileira

Fonte: IBGE

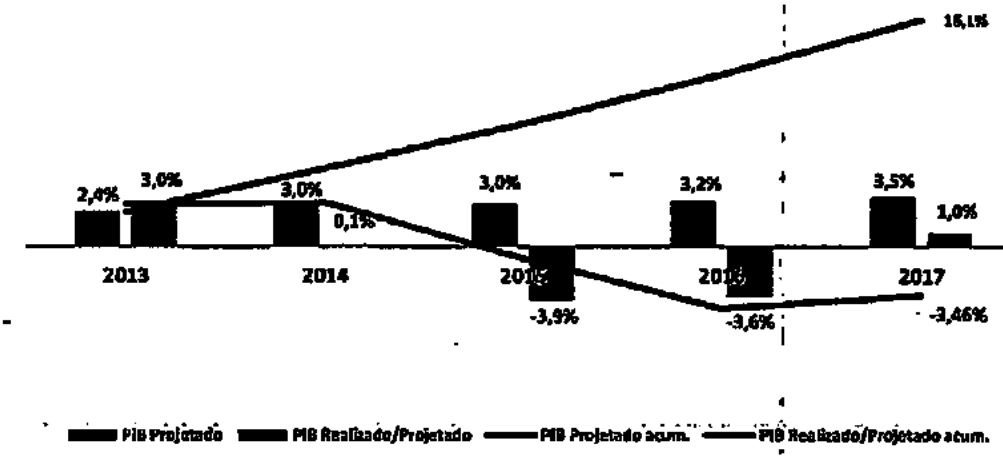


Figura 3 – PIB Brasil Previsto x Realizado

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17.

83. Como resultado da queda do PIB, o tráfego das rodovias brasileiras, fortemente vinculado à evolução da atividade econômica, foi severamente impactado pela crise econômica. O fluxo de veículos nas rodovias concedidas hoje é menor do que o observado no ano de 2013. Trata-se de fato extraordinário dentro da série histórica de quase 20 anos do Índice ABCR, que mostra a evolução do fluxo de veículos nas rodovias sob concessão privada no Brasil.

triunfo
invepar

ANTT
GERAL FL 312

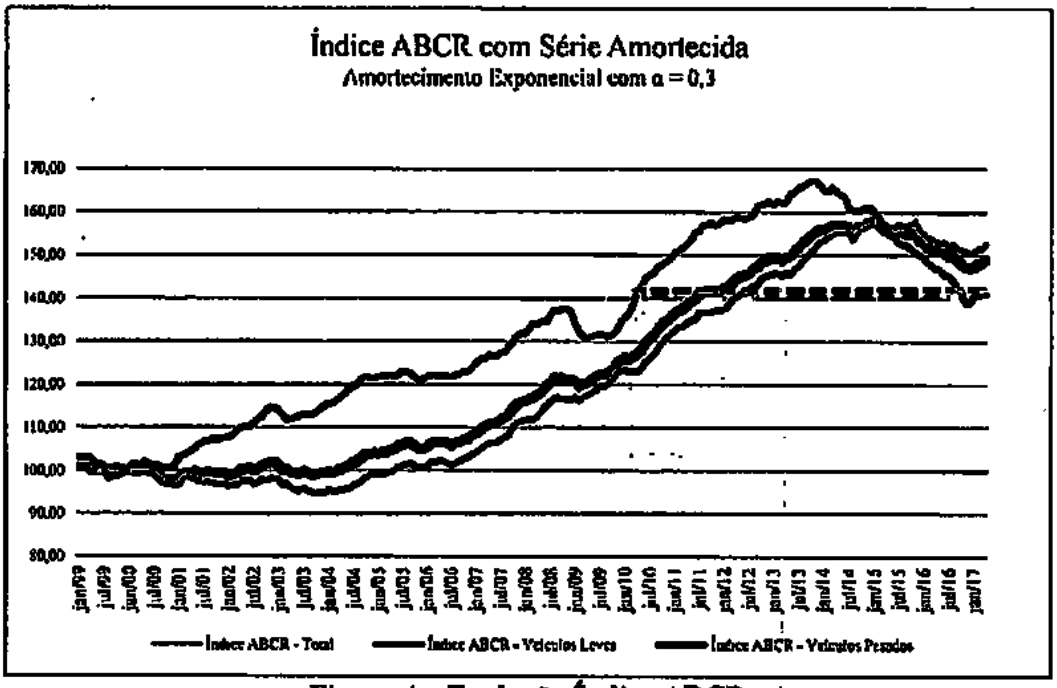


Figura 4 – Evolução Índice ABCR

Fonte: ABCR – Associação Brasileira de Concessionária de Rodovias

84. Uma queda tão grande do tráfego nos anos iniciais da concessão compromete de forma substancial a viabilidade do projeto, caracterizado por consideráveis volumes de investimento no curto prazo, longo tempo para rentabilizar o capital investido e tarifas módicas para o usuário.

85. Essa deterioração da economia, como consequência, fomentou um aumento muito significativo nas taxas de juros praticadas na economia brasileira, tornou o crédito menos acessível e mais oneroso, além de ter ensejado a diminuição da atividade econômica e a consequente redução extraordinária do tráfego.

86. A taxa de juros de longo prazo (TJLP), praticada pelo BNDES em seu financiamento, sofreu uma forte elevação a partir de 2015. Comparada ao que existia em 2013, época do leilão, a TJLP saiu de 5,00% a.a. para 7,5% a.a em 2016, um significante aumento de 50% dos custos financeiros da empresa em sua fase inicial de projeto.

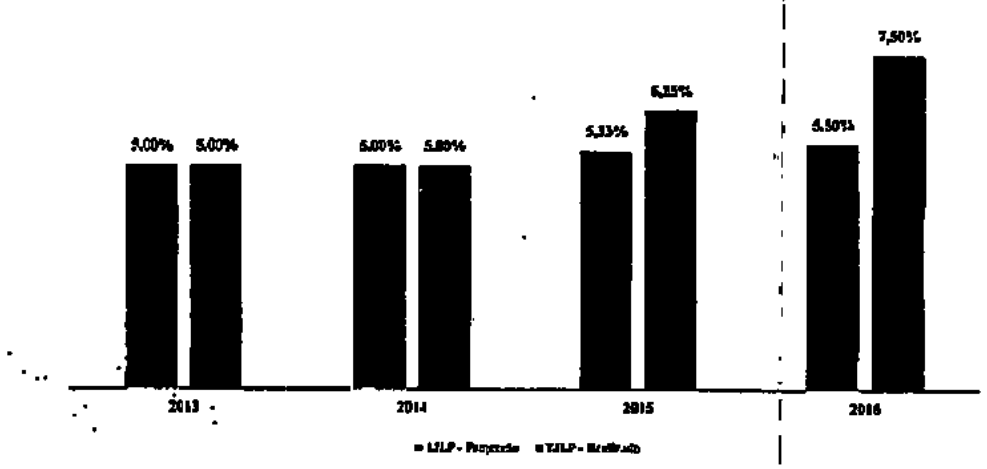


Figura 5– Evolução do Custo da Dívida (TJLP)

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17

87. Além da TJLP houve um significativo aumento da taxa de juros SELIC, que passou de 9,90% ao ano, ao final de 2013 para 14,19% ao ano em 2016, o que representa um expressivo aumento de 35%, aumentando o custo financeiro.

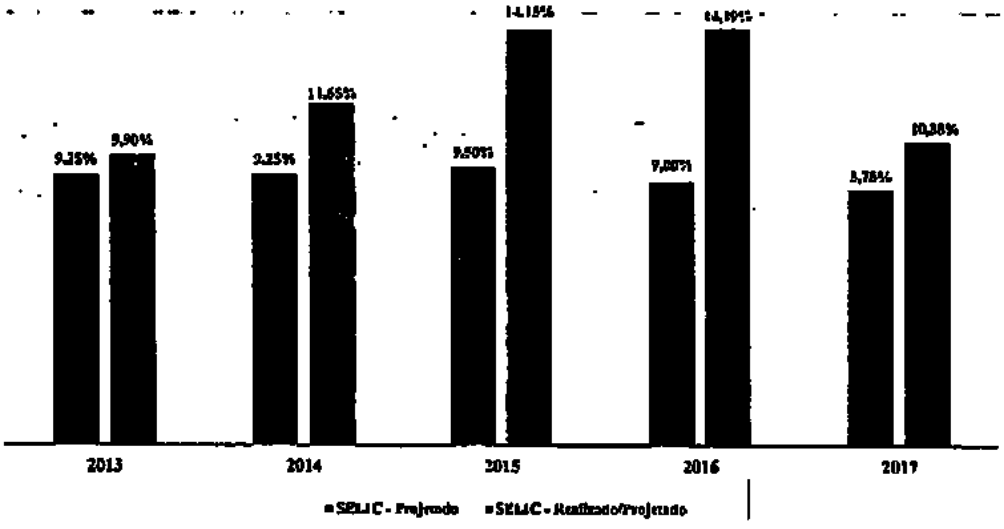


Figura 6– Evolução do Custo da Dívida (SELIC)

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17

88. Além disto, a ocorrência de índices inflacionários, medidos pelo IPCA, acima dos esperados à época da licitação, acarretou em um sobrecusto do valor do investimento previsto, diferença não financiável pelo BNDES, e que precisam ser arcados com capital próprio adicional, novamente afetando o retorno do projeto.

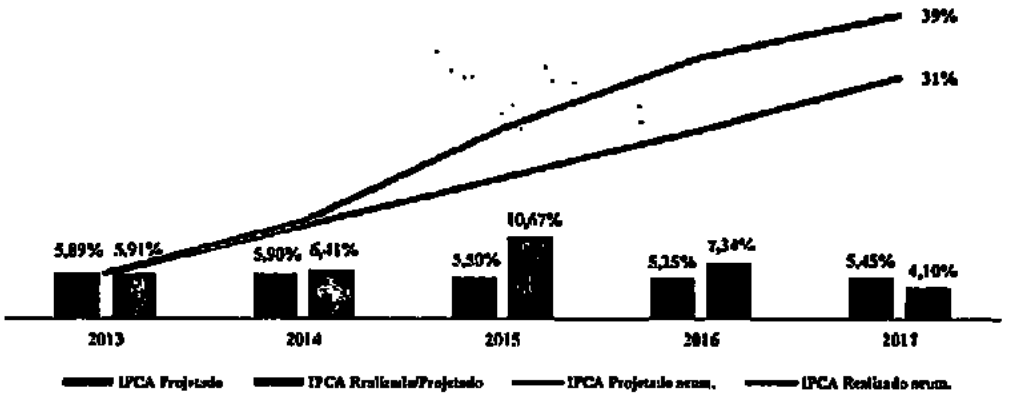


Figura 6– Evolução do Custo do IPCA

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2015 e projetado 2016, relatório Focus Mar/17.

89. Pela dificuldade de crédito, decorrente das mudanças nas condições de financiamento oferecidas pelo BNDES, todos os investimentos realizados até o momento foram suportados pelo *equity* aportado e pelo Empréstimo Ponte. Este empréstimo deveria ser quitado na primeira liberação do Financiamento de Longo Prazo. Nas negociações realizadas com o BNDES, tal liberação estaria condicionada a um expressivo volume de aporte por parte do acionista. Além do mais, para continuar com seu plano de investimento e face à baixa expectativa de alavancagem do projeto, seria necessário um montante de aporte desproporcional ao risco assumido e incoerente com a capacidade do ente privado de gerenciá-lo. O total de aporte que os investimentos demandam inviabiliza financeiramente o projeto ao onerar substancialmente o custo de capital empregado.

90. O Empréstimo Ponte possui cartas de fianças bancárias como garantia e sua quitação se daria com a liberação do Financiamento de Longo Prazo. No entanto, como o mesmo ainda não foi estruturado pelo banco no tempo necessário para a quitação do Empréstimo Ponte no prazo inicialmente previsto, o próprio BNDES propôs e aprovou a sua rolagem, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% sobre o montante da dívida. Posteriormente, duas novas rolagens foram necessárias, já que o processo junto ao BNDES ainda não foi aprovado.

91. A Concessionária demonstrou à época sua preocupação com o atraso na liberação do Financiamento de Longo Prazo e seu impacto no cumprimento do Contrato, bem como os custos adicionais incorridos pela companhia decorrentes da rolagem do Empréstimo Ponte (Doc.9 e Doc.10).

92. Recentemente, a Concessionária foi informada formalmente que seu processo de financiamento de longo prazo junto ao BNDES foi cancelado, o que geraria a necessidade de reiniciar todos os trâmites junto ao banco, inclusive com as contratações que forem demandadas. Sem os recursos do financiamento de longo prazo para quitação do Empréstimo Ponte, a concessionária deverá providenciar novas rolagens da dívida, assim como novos pagamentos de *fees* de rolagem ao BNDES e renovação das cartas de fiança do empréstimo, o que onera ainda mais a concessionária com novos e mais altos custos pagos aos bancos fiadores.

93. Trata-se, sem sombra de dúvidas, de uma das crises mais graves pela qual passou a economia brasileira nos últimos anos, atestando a existência de uma situação absolutamente extraordinária e imprevisível com grave impacto no contrato.

94. Essa conjuntura apresentada, com eventos que fogem ao controle da Concessionária, é responsável por um ônus econômico e uma pressão de caixa no curto prazo que extrapola a margem de risco contratual, implicando em exigência desproporcional de aporte de recursos do acionista, afetando a financiabilidade e impedindo a regular execução do contrato.

III – A NECESSIDADE DE REVISÃO CONTRATUAL

95. Conforme acima detalhado, o atraso na emissão da licença, as alterações nas condições de financiamento, com a quebra da legítima expectativa criada, e os efeitos da grave crise econômica que assola o país são fatos supervenientes, imprevisíveis e alheios à esfera de responsabilidade e atuação da Via 040 e que impactaram as premissas originalmente consideradas pela concessionária. Portanto, demandam a atuação do Poder Concedente para assegurar os direitos da concessionária e garantir a regular e lícita continuidade do contrato.

96. Destaca-se que os contratos administrativos têm como um dos itens fundamentais a equação econômico-financeiro, consubstanciada na relação de reciprocidade e proporcionalidade entre as obrigações daquele que contrata com a Administração Pública e a retribuição a que esta se obriga.

97. A Via 040, com muito esforço, vem conseguindo manter-se adimplente com suas obrigações contratuais. Até o momento, a Concessionária executou 11,30% de duplicação, vistoriados pela ANTT, e mais 1,70% a ser reconhecido pelo Poder Concedente, totalizando 13,0% do total a ser duplicado, valor superior à sua obrigação.

98. Além disso, elaborou e protocolou junto ao Poder Concedente os projetos executivos para implantação de todas as obras da Frente de Ampliação e Melhorias previstas no PER, demonstrando claramente a boa-fé e a intenção da Concessionária de executar o previsto em seu escopo contratual.

99. Assim, diante da adimplência contratual da concessionária, ainda que a um custo excessivo e desproporcional, a revisão das cláusulas contratuais é medida que se impõe, a fim de se preservar o balanceamento inaugural do instrumento, tal como formulado em outro contexto macroeconômico. Ainda mais quando a concessionária também é impactada pelo inadimplemento contratual do Poder Concedente, que gera vultuosos custos e interfere no conteúdo do contrato e/ou nas circunstâncias pressupostas para a sua execução.

100. São diversos os fundamentos jurídicos que sustentam o dever de revisão do contrato, dentre eles: a necessidade de se resguardar a boa-fé objetiva e a legítima expectativa criada com a promessa de financiamento; o princípio da segurança jurídica, que aponta para preservação do ato jurídico perfeito e do direito adquirido; e, o princípio da moralidade administrativa, que exige do Poder Público conduta condizente com os padrões éticos de conduta da sociedade.[1]

101. Nesta mesma linha, tem-se que o art. 2º, II da Lei 8.987 de 1995 prevê que os contratos de concessão são negócios jurídicos de natureza tipicamente administrativa pelos quais a Administração – Poder Concedente – transfere a um particular – concessionário – a realização e exploração, por sua conta e risco, de uma obra ou serviço público.

102. A transferência de riscos ao particular, no contrato de concessão, contudo, não é integral. Apesar de assumir a prestação de um serviço público por sua conta e risco, como prevê a norma legal, não há assunção de todos os riscos inerentes ao projeto.

103. Essa suposta contradição é resolvida pela doutrina e pela jurisprudência através da já clássica doutrina de repartição de riscos entre a álea ordinária do negócio, que é assumida pelo Particular, e a álea extraordinária, que é assumida pelo Poder Concedente.

[1] De Aragão. Florivaldo Dutra, *Equilíbrio Econômico Financeiro nos Contratos Administrativos: Caso dos Reajustes Salariais, Direito Público Moderno, Homenagem Especial ao Professor Paulo Neves de Carvalho*, Ed. Del Rey, 2003, p. 478.

104. Celso Antônio Bandeira de Mello[2] discorre que os riscos pertencentes à categoria da álea ordinária devem ser suportados, isoladamente, pelo concessionário e estão ligados à ineficiência, negligência ou incapacidade do empresário em tocar seus empreendimentos.

105. No que diz respeito à álea extraordinária, esta é definida na doutrina clássica como sendo "integrada por eventos de ocorrência possível, mas improvável. A distinção entre ordinariedade e extraordinariedade do risco reside na plausibilidade da verificação futura de certo evento. [3]"

106. Nesse contexto, incumbiria ao particular incluir em suas projeções aquilo que se insere no âmbito da normalidade. Nas hipóteses tratadas na presente carta, restou amplamente demonstrado a ocorrência de fatos imprevisíveis (atual crise econômica), e de improvável consumação (alteração das condições de financiamento) após a formalização do contrato e que alteraram a relação original entre encargos e vantagens de maneira a causar um impacto econômico insuportável.

107. Com efeito, todo o projeto foi estruturado com base nas condições de financiamento anunciadas de maneira ostensiva pelo BNDES e Governo Federal, pois a carta pública de apoio aos projetos gerou nos particulares a legítima expectativa de obter os financiamentos nas condições indicadas. Ao não cumprir tais condições, deixou a Administração de agir com a boa-fé objetiva que deve pautar a atuação estatal, já desvirtuando de início o equilíbrio entre direitos e obrigações do projeto.

108.. Tais riscos, por serem extraordinários, são assumidos pelo Poder Concedente, que deve promover, concomitantemente, a revisão da relação entre obrigações e encargos sempre que verificar um desequilíbrio causado por fatores extraordinários e não atrelados aos riscos ordinários assumidos pelo particular.

109. Abarcando a divisão acima indicada entre a álea ordinária e a álea extraordinária, o Contrato firmado pela Via 040 com o Poder Público prevê, expressamente, que a Administração será responsável pelos riscos inerentes ao seu descumprimento contratual (Fato da Administração), aos riscos extraordinários decorrentes da Teria da Imprevisão, bem como por alterações legislativas que alterem as condições iniciais da concessão, excetuando apenas a legislação relacionada à renda, conforme disposto no item 21.2.5 do Contrato.

110. Entende-se como Fato da Administração a ocorrência de qualquer conduta ou comportamento da Administração que, como parte contratual, torne impossível a

[2] Celso Antônio Bandeira de Mello. Curso de Direito Administrativo. São Paulo, Malheiros, 13.ed. p.677.
[3] Justen Filho, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público, Ed. Dialética, 2011, 2003. P. 400

execução do contrato ou provoque seu desbalanceamento econômico. Como consequência, pode provocar a suspensão da execução do contrato, transitoriamente, ou levar a uma paralisação definitiva, tornando-se escusável o descumprimento do contrato pelo contratado e, portanto, isentando-o das sanções administrativas que, de outro modo, seriam cabíveis. Pode, também, provocar uma sobreoneração econômico-financeiro, dando ao contratado o direito a sua recomposição.

111. De acordo com a Teoria da Imprevisão, o contratado faz jus à plena restauração do equilíbrio contratual caso ocorra superveniência de eventos imprevistos de ordem econômica ou que surtem efeitos de natureza econômica, alheios à ação das partes, que repercutam de maneira seriamente gravosa sobre o equilíbrio do contrato.[4]

112. Na mesma linha, o fato do príncipe se caracteriza por ser imprevisível, extracontratual e extraordinário, geral e não um ato específico do contrato, mas que provoca neste último profunda alteração na sua equação econômico-financeira.

113. O efeito da aplicação da teoria do fato do príncipe, à semelhança do que ocorre com a teoria da imprevisão, pode ser o direito à revisão do preço para ensejar a restauração do balanceamento contratual ou ser integralmente indenizada pela impossibilidade de adimplir suas obrigações.

114. Ainda, na hipótese de se considerar os ajustes necessários para salvar o Contrato como não interessantes ao Poder Público, a Via 040 estar-se-ia exposta à Teoria da Força Maior, segundo a qual os eventos supervenientes tornaram impossível a execução da avença, e o contrato será desfeito, sem sancionamento para qualquer das partes.

115. Dessa forma, em que pese o empenho da Via 040 em permanecer adimplente com suas obrigações, os descumprimentos contratuais praticados pelo Poder Concedente, somados aos fatos supervenientes e extraordinários narrados acima, inviabilizam a continuidade da performance praticada até o momento pela concessionária sem que isto lhe cause seu depauperamento, demandando uma atuação imediata por parte desta Agência.

116. Assim, detectada a possibilidade de se adequar as condições de contratação para recomposição da situação na qual o Contrato foi firmado, especialmente por se tratar de mera recomposição das condições inicialmente existentes, a aplicação da Teoria da Imprevisão mostra-se cabível para obtenção do ajuste contratual, com a respectiva manutenção da prestação de serviços e a segurança dos usuários.

[4] Celso Antônio Bandeira de Mello. Curso de Direito Administrativo. São Paulo, Malheiros, 13.ed. p.587.

117. De outro lado, na hipótese de impedimento na continuidade contratual, há de se aplicar a Teoria da Força Maior, pela qual haverá a dissolução do contrato, com a devida indenização pelos investimentos não depreciados e ausência de incidência de sanções.

ANTT

118. Por fim, caso não haja a recomposição contratual por meio da aplicação da Teoria da Imprevisão, tampouco a rescisão administrativa por Força Maior, restará caracterizada a recusa do Poder Concedente em equacionar o Contrato, o que, somado ao descumprimento das normas contratuais e à alteração das condições previstas quando da licitação, ensejará a adoção das medidas pertinentes por parte da Concessionária para a rescisão do instrumento contratual.

119. Dito isso, a Via 040 ressalta que pretende obter a recomposição do projeto em linha com o que foi considerado no momento do leilão, não se tratando de melhores condições, tampouco de um cenário mais vantajoso à Concessionária, mas sim de ajustes que assegurem a continuidade do Contrato, tendo restado demonstrado que a situação do Contrato da Via 040 é passível de enquadramento nas teorias acima citadas e que a incidência de suas disposições é legítima.

IV – CONCLUSÕES E PEDIDO

120. A Via 040 permanece adimplente com suas obrigações contratuais, embora a um custo excessivo e desproporcional.

121. A regular execução do Contrato deve estar atrelada à premissa de que o Poder Concedente assegure as condições existentes e passíveis de serem ordinariamente previstas pela Concessionária no momento da formulação de sua proposta e consideradas pelas partes no momento da celebração do Contrato.

122. O descumprimento contratual por parte do Poder Concedente, a quebra da legítima expectativa de financiamento criada pelo Poder Público, a crise extraordinária e as alterações legislativas representam a materialização de riscos extraordinários, que não foram assumidos pelo particular quando da licitação, situação que enseja a revisão do Contrato.

123. Aliás, essa situação excepcional já foi reconhecida pelo Governo Federal, que editou a Medida Provisória 752 para relicitar os contratos em que as concessionárias estavam inadimplentes.

124. Conforme o art. 15, II, desta MP, reconhecendo que as condições econômicas atuais inviabilizam a execução das obrigações originalmente assumidas, a norma estabelece que, até a relicitação ser concluída, as obrigações de investimento previstas serão sobrestadas com a assinatura de um aditivo contratual, mantendo-se, no entanto, as obrigações mínimas que garantam a segurança dos usuários.

125. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária, imbuída de boa-fé e a fim de atender ao interesse público e dos usuários, respeitosamente, solicita a instauração de processo para revisão do Contrato para buscar a solução mais eficaz, adequada, razoável e célere possível.

126. Ademais, requer, respeitosamente, que as obrigações de investimentos sejam, por ora, suspensas até que seja definida a revisão, da mesma forma que será feito com os projetos que serão relicitados. Trata-se, em verdade, de uma questão de isonomia. Se há o reconhecimento de que a situação excepcional ora vivida impede o prosseguimento normal dos contratos que serão relicitados, há que se dar o mesmo tratamento àqueles que precisarão ser revisados.

127. Neste sentido, se deferida a suspensão dos investimentos, a Concessionária requer ainda o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTT/03.04.13 e o Fator D[5], para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT.

128. Por fim, a Concessionária coloca-se à disposição de V.Sas. para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários e, devido a urgência do tema, solicita o mais breve retorno da Agência Reguladora e do Ministério dos Transportes.

Termos em que,

Espera deferimento.

Tulio Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S.A.

[5] Regra contratual para o ajuste de inadimplementos contratuais, mas que não deve ser aplicada para situações em que as intercorrências contratuais são frutos de fatores externos ao contrato, imprevisíveis e que não podem ser imputados às partes.

VIA 040

ANTT
FOLHA Nº 121
PROCESSO Nº

DOC 1

Inuepar

ANTT
PROCESSO Nº 50500.014722/2012-71
FOLHA Nº

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 755597/2011, celebrado em 03 de agosto de 2011, entre a União, por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Itapemirim/ES, para apoiar a realização do projeto intitulado "Festa Cavalgada dos Trapeiros e o Bazar Feijão Tropeiro do Mundo do Município de Itapemirim". Tornando sem efeito a publicação no D O U de 10/11/2011, Seção 3 Página 184 PROCESSO: 72031.007135/2011-92

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 753882/2011, celebrado em 07 de junho de 2011 entre a União por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Itaguaçuba, para apoiar a realização do projeto intitulado "São João em Itaguaçuba, da Bahia/BA". Tornando sem efeito a publicação no D O U de 20/09/2011, Seção 3, Página 162 PROCESSO: 72031.004109/2011-23

Tornar sem efeito a publicação do Convênio Nº 765334/2011, no D O U de 02/01/2012 Seção 3, Página 189 PROCESSO: 72031.011412/2011-38

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 753634/2011, celebrado em 10 de junho de 2011, entre a União por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Campinha, para apoiar a realização do projeto intitulado "Festejos Juninos 2011". Tornando sem efeito a publicação no D O U, de 29/09/2011, Seção 3, Página 163 PROCESSO: 72031.005593/2011-02

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 755477/2011, celebrado em 13 de junho de 2011, entre a União, por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Nossa Senhora do Socorro/SE, para apoiar a realização do projeto intitulado "Forró Sim 2011". Tornando sem efeito a publicação no D O U de 03/07/2011, Seção 3, Página 318. PROCESSO: 72031.003454/2011-24

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 755370/2011, celebrado em 14 de junho de 2011, entre a União, por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Boa Vista/RR, para apoiar a realização do projeto intitulado "1º Rodeio da Fronteira de Boa Vista/RR". Tornando sem efeito a publicação no D O U de 05/07/2011, Seção 3, Página 316 PROCESSO: 72031.005653/2011-90

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 755982/2011, celebrado em 22 de junho de 2011, entre a União, por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Vigarn da Lapa/MG, para apoiar a realização do projeto intitulado "A Gloria de Todos" Tornando sem efeito a publicação no D.O.U. de 23/07/2011, Seção 3 Página 128. PROCESSO: 72031.006159/2011-59

Extração unilateral do instrumento por descumprimento da condição prevista na cláusula oitava do Termo de Convênio nº 755834/2011, celebrado em 01 de junho de 2011, entre a União, por intermédio do Ministério do Turismo e o Município de Primavera do Leste/MG, para apoiar a realização do projeto intitulado "24º Exposição Agropecuária de Primavera do Leste" Tornando sem efeito a publicação no D O U de 29/07/2011, Seção 3, Página 149 PROCESSO: 72031.004306/2011-84

VINÍCIUS RENE LUMMERTZ SILVA
Secretário

SECRETARIA NACIONAL DE PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO

EXTRATOS DE TERMOS ADITIVOS

4º Termo Aditivo ao Convênio nº 703733/2008, celebrado a União, por meio do Ministério do Turismo e a Secretaria de Estado do Turismo - SETURSUL com a interveniência do Estado de Minas Gerais e da Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SEMADSUS PROCESSO 72000.066133/2008-37 OBJETO O presente Termo Aditivo visa alterar as Cláusulas 2ª e 3ª. DA VIGÊNCIA: até 30/04/2013. DATA E ASSINATURA: Brasília-DF, 20/12/2012. FABIO RIOS MOTA Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo. ANTONIO AUGUSTO JUNHO ANASTASIA Governador do Estado de Minas Gerais. AGOSTINHO CELIO ANDRADE PATRUS. Secretário de Estado do Turismo-SETURSUL ADRIANO MACALÃES CHAVES Secretário de Estado do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável-SEMADSUS

3º Termo Aditivo ao Convênio nº 703533/2008, celebram a União por meio do Ministério do Turismo e a Secretaria de Estado do Turismo - SETUR, com a interveniência do Governo do Estado do Rio Grande do Norte. PROCESSO 72000.005952/2008-71. OBJETO. Alterar as Cláusulas 2ª e 3ª VIGÊNCIA: Até 29/04/2013. DATA E ASSINATURA Brasília-DF 20/12/2012 FABIO RIOS MOTA, Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo/MTur; ROSALBA CIARLINI ROSADO Governadora do Estado do Rio Grande do Norte. RENATO FERNANDES DA SILVA, Secretário de Estado do Turismo - SETUR/RN

EXTRATO DE TERMO DE COOPERAÇÃO

Termo de Cooperação Simplificado de Descentralização de Crédito Externa nº 6/2012
Identificação das Partes
ÓRGÃO CEDENTE: Ministério do Turismo Unidade Gestora 54000101 - Coordenação-Geral de Planejamento, Orçamento e Finanças - COPOF/COGE/SEXEC/MTur ÓRGÃO EXECUTOR: Ministério do Meio Ambiente; Unidade Gestora 44000401 Objeto: "Estabelecer cooperação para a descentralização de créditos e repasse de recursos financeiros ao Ministério do Meio Ambiente para apoiar a implantação do Parque Nacional Municipal de Maçaíba/RJ, por meio da formalização de convênio específico a ser celebrado entre o beneficiário indicado pela emenda parlamentar nº 27900014 e o Ministério do Meio Ambiente.". VIGÊNCIA: O presente Termo entrará em vigor a partir da data de sua assinatura e terá vigência por dois anos podendo ser prorrogado mediante Termo Aditivo. DATA DE ASSINATURA: 18/12/2012 Programa/Ação 22 6N6 2026 1048 0014 - Apoio a Projetos de Infraestrutura Turística Natureza de Despesa: 44.32.52 e 44.33.51; Valor Total: R$ 2.000.000,00 (dois milhões de reais) SIGNATÁRIOS: FABIO RIOS MOTA, Secretário Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo - CPF nº 498.037.285-72. ROBERTO BRANDÃO CAVALCANTI, Secretário de Biodiversidade e Florestas - Unidade Descentralizada - CPF nº 287.742.991-15

Ministério dos Transportes

SECRETARIA EXECUTIVA SUBSECRETARIA DE ASSUNTOS ADMINISTRATIVOS COORDENAÇÃO-GERAL DE RECURSOS LOGÍSTICOS

AVISO DE LICITAÇÃO PREGÃO Nº 57/2012 - UASG 390004

Nº Processo: 50000.019320/2012-34 Objeto: Pregão Eletrônico - O presente Pregão Eletrônico tem por objeto a contratação de empresa especializada para a prestação de serviços especializados para limpeza, asseio, conservação e manutenção no Sistema Integrado do Complexo do Senhor Machado dos Transportes, conforme Termo de Referência Anexo I e Planilha Demonstrativa Anexo II, partes integrantes do Edital. Recebimento das Propostas: Início: 21/12/2012 às 09h30 hs 12h00 e de 14h às 17h00 . Endereço: Esplanada dos Ministérios Edifício 2º Andar, Sala 260 BRASÍLIA - DF Entrega das Propostas: a partir de 21/12/2012 às 09h30 no site www.comprasnet.gov.br . Abertura das Propostas: 09/01/2013 às 09h30 site www.comprasnet.gov.br . Informações Gerais: Os questionamentos deverão ser encaminhados até as 17h do dia 03/01/2013, exclusivamente por meio eletrônico, através do sítio do Ministério dos Transportes (http://www.transportes.gov.br)

MARA LUCIA PACHECO LOPES
Pregoeira

(SIDEC - 20/12/2012) 390004-00001-2012NE800001

RESULTADOS DE JULGAMENTOS PREGÃO Nº 41/2012

O Ministério dos Transportes por intermédio de sua Pregoeira designada pela Portaria 489 de 05de dezembro de 2012, informa aos interessados que no Pregão acima citado encontram-se vencedoras as empresas: Sana Rita Comercial LTDA para o item 01 Wal Comercio de Papelaria e Informática E.P.P.L.T.D.A-EPP para os itens 02, 03, 04, 18, 26, 33, 36, 41 42 e 46 Elí Assessoria LTDA-ME para os itens 09, 11, 14, 19, 29 31, 32, 23, 24 e 39 Papel Cem e Imp de Artigos para Papelaria e Escritório LTDA-EPP, para os itens 05, 10, 12 29, 34 e 42, J MAR Com. de Artigos e Papelaria LTDA para os itens 06 07, 15 e 20 Telma da Silva Lopes ME, para os itens 08, 26, 27, 28 31 e 45 Multipaper Distribuidora de Papeis LTDA para o item 13, Tecni Distribuidora e Atacadista LTDA-EPP, para os itens 43 44 e 50, Uni Com. de Papeis para Telefones e produtos de limpeza LTDA-ME, para o item 17 Alina BSB Informática, Eletrônica e Papelaria LTDA-EPP, para o item 48 e CMMS Informática LTDA para o item 37 Os itens 21, 30 35, 45, 47 e 49 foram cancelados

MARA LUCIA PACHECO LOPES

(SIDEC - 20/12/2012) 390004-00001-2012NE800001

PREGÃO Nº 51/2012

A UNIÃO, representada pelo Interventor do extinto Porto Ferroviário Federal S.A. - RFFSA, comunica o resultado da licitação em epígrafe: Licitante vencedor: E OPERADORA DE VIAGENS E TURISMO LTDA com preço anual de R$ 85.442,08 (oitenta e cinco mil, quatrocentos e quarenta e oito reais) Cuidado de julgamento menor preço. Objeto: Contratação de pessoa jurídica especializada na prestação de serviços de transporte de pessoas, por meio de veículo do tipo ônibus para locomoção do funcionamento do combustível, motorista, seguro total e outros encargos necessários à execução dos serviços para a Unidade Regional de Brasília - HERBA

ANDRÉ LUIZ DOS SANTOS
Pregoeiro

(SIDEC - 20/12/2012) 390015-00001-2012NE000001

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

EXTRATO DE DISPENSA DE LICITAÇÃO Nº 02/2012 - UASG 393001

Nº Processo: 50500.199802/2009-71 Objeto: Formação de serviços de apoio no processo de manejo de devedores em Dívida Ativa no âmbito da Procuradoria-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, em conformidade com o Decreto 2.237, de 07 de junho de 1997, nos quantitativos e de acordo com as condições e especificações constantes no Termo de Referência Anexo I, do Edital de Licitação do Pregão Eletrônico nº 23/2012. Total de Itens Licitados: 00001 . Fundamento Legal: Art. 24º, inciso XI da Lei nº 8.666 de 21/06/1993. . Justificativa: Ressarcimento de serviço, em consequência de recusa contratual, anulada a ordem de classificação da licitação. Declaração de Dispensa em 19/12/2012 , JORGE LUIZ MACEDO BASTOS . Diretor . Ratificação em 19/12/2012 IVO BORGES DE LIMA . Procurador-Geral da Fazenda . Valor Global: R$ 1.189.115,64 . CNPJ CONTRATADA: 04.090.965/0001-61 PRESSANC OS E ADMINISTRACAO LTDA.

(SIDEC - 20/12/2012) 393001-39204-2012NE000101

EXTRATOS DE TERMOS ADITIVOS

CONTRATANTE: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT, representada pelo seu Diretor-Geral em exercício, Sr. IVO BORGES DE LIMA. CONTRATADA: EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS DO SUL S/A, representada pelo Diretor-Presidente, Sr. EVANDRO COUTO VIANNA e por seu Diretor Superintendente, Sr. JOSÉ DE LIMA PALERMO FILHO INSTRUMENTO: Contrato 013/00-ANTT (PROCESSO 50500.215/98). RESUMO DO OBJETO: aprovação ao Contrato de Concessão 013/00-ANTT (PROCESSO 50500.215/98), (b) as alterações constantes do processo nº 50500.010564/2010-56 relativo à Revisão nº 3.612/2011 que trata da Metodologia de Recuperação Econômico-Financeira das novas intervenções e serviços das Contratos de Concessão de Rodovias Federais exploradas em 1ª Etapa, 2ª Etapa - Fase I, e Pólo Paraná - Etapa II e o acordamento a determinação do Acórdão nº 3.927/2011 - TCU-Plenário, (c) as providências e ordens de apostilamento da Polícia Rodoviária Federal necessária a execução dos serviços de policiamento e ajuste à fiscalização na Rodovia concedida, constante o processo nº 50500.019950/2010-12. FUNDAMENTO LEGAL: § 4º do art. 9º da Lei Nº 8.987/95, e art. 65 da Lei Nº 8.666/93, e suas alterações. DATA DA ASSINATURA: 14/12/2012.

1º Termo Aditivo ao Contrato nº 2/2011 Nº Processo: 50500.144814/2010-99 Contratante: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. CNPJ Contratado: 31.662.811/0001-07 Contratada: SERVIÇO FEDERAL DE PROCESSAMENTO DE DADOS - SERPRO Objeto: Prorrogação do prazo de vigência do Contrato nº 002/2011 por 12 (doze) meses, a contar de 07 de abril de 2012. Fundamento Legal: Inciso IV do artigo 57 da Lei nº 8.666 de 1993. Valor: R$63.600,00 Fonte: 0100 - 2012NE800460 Data de Assinatura: 07/04/2012

3º Termo Aditivo ao Contrato nº 103/2010 Nº Processo: 50500.033301/2010-27 Contratante: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT. CNPJ Contratado: 07.115.903/0001-06 Contratada: REAL SERVIÇOS DE LOCAÇÃO DE MÃO DE OBRA LTDA. Objeto: prorrogação de vigência do contrato, por 12 (doze) meses a partir de 31 de dezembro de 2012. Fundamento Legal: Inciso II art. 57 da Lei nº 8.666/1993. Valor: R$ 23.221,90 Elemento de Despesa nº 339037, PTRES 047292, Fonte 0129 - 2012NE000010. Data de Assinatura: 04/12/2012

EDITAL Nº 07/2012
CONCESSÃO DE RODOVIA - BR-040/DF/GO/MG
3ª ETAPA - FASE I

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT torna público que realizará a seguinte licitação, na modalidade: LEILÃO

1) OBJETO: CONCESSÃO DE SERVIÇO PÚBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PÚBLICA, compreendendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, sinalização, operação, implantação de melhoria e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário da BR-040/DF/GO/MG, que se inicia em Brasília, no Distrito Federal, no entroncamento com a BR-251, e se encerra em Juiz de Fora no estado de Minas Gerais. A extensão total dessa rodovia no lote é de 936,4 Km

2) OBTENÇÃO DO EDITAL E SEUS ANEXOS. o Edital e seus anexos estarão disponíveis a partir do dia 21 de dezembro de 2012 até o dia 30 de janeiro de 2013, nas páginas da ANTT na Internet, <www.antt.gov.br>, ou na Gerência da Agência no seguinte endereço: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, Trecho 03, Projeção Oeste - Polo 8, Brasília/DF O material a ser disponibilizado na sede da Agência é o mesmo material disponibilizado na página da ANTT na Internet. Para

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 00012012122100217

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil

ANTT
PROCESSO Nº 50500.011923/2012-08
FOLHA Nº

instalação da cerveja de material disponibilizado na Sede da Agência, o interessado deve entrar em contato com o Ouvidoria da ANTT pelo telefone (61) 3410-1404 para agendar a visita. O agendamento será realizado de acordo com a disponibilidade de data e horário, sempre nos dias úteis, das 8 às 12 horas e das 14 às 18 horas.

3) PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO os interessados que tiverem necessidade de esclarecimentos complementares poderão solicitá-los à ANTT no período das 8 horas do dia 21 de dezembro de 2012 até as 18 horas do dia 7 de janeiro de 2013. Os requisitos para os pedidos de esclarecimentos estão definidos no Edital

4) RESPOSTA AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO a Comissão de Outorga emitirá até as respostas aos pedidos de esclarecimentos até o dia 15 de janeiro de 2013

5) REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO os requisitos para participação dos interessados, as condições de apresentação da documentação os critérios de julgamento das propostas e as condições das Atos Autorizativos e dos Contratos de Concessão estão definidos nos Edital de Leilão e em seus anexos

6) RECEBIMENTO DOS ENVELOPES os envelopes contendo as Propostas Econômicas Externa, os Documentos de Qualificação e os Planos de Negócios deverão ser entregues, pessoalmente com as Gerentes de Propostas, na Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia - CBLC das 9 às 17 horas no dia 28 de janeiro de 2013 na Rua XV de Novembro, 275, 1º Andar - São Paulo/SP, em envelopes distintos e fechados, por intermédio de Tabelião de Cartório com registro na BM&FBOVESPA.

7) REALIZAÇÃO DO LEILÃO o Leilão, com a participação das Proponentes que tiverem suas Garantias de Proposta aceitas, representadas por Sociedades Corretoras, serão realizados no dia 30 de janeiro de 2013 às 16 horas, na BM&FBOVESPA, situada a Rua XV de Novembro, 275, São Paulo/SP, conforme disposições no Edital

8) EXAME DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO a Comissão de Outorga, após o encerramento do Leilão, procederá a abertura e a análise dos Documentos de Qualificação e Plano de Negócios da Proponente primeira colocada no Leilão

IVO BORGES DE LIMA
Diretor-Geral
Em exercício

EDITAL Nº 2/2012
CONCESSÃO DE RODOVIA - BR-116/MG
3ª ETAPA - FASE I

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT torna publica que realizará a seguinte licitação, na modalidade Leilão

1) OBJETO CONCESSÃO DE SERVIÇO PUBLICO PRECEDIDA DA EXECUÇÃO DE OBRA PUBLICA compreendendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário da BR-116/MG da divisa dos estados da Bahia e Minas Gerais até a divisa dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro A extensão total dessa rodovia no trecho é de 816,7 Km.

2) OBTENÇÃO DO EDITAL E SEUS ANEXOS o Edital e seus anexos estão disponíveis a partir do dia 21 de dezembro de 2012 até o dia 30 de janeiro de 2013, na página da ANTT na Internet www.antt.gov.br, ou na Gerência da Agência, no endereço endereço Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Setor de Clubes Esportivo Sul - SCES Lote 10 Trecho 03, Projeção Cívica - Polo 8 Brasília/DF O material a ser disponibilizado na Sede da Agência é o mesmo material disponibilizado na página da ANTT na Internet. Para realização da consulta do material disponibilizado na Sede da Agência, o interessado deve entrar em contato com a Ouvidoria da ANTT pelo telefone (61) 3410-1404, para agendar a visita. O agendamento será realizado de acordo com a disponibilidade de data e horário, sempre nos dias úteis, das 8 às 12 horas e das 14 às 18 horas

3) PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO os interessados que tiverem necessidade de esclarecimentos complementares poderão solicitá-los à ANTT no período das 8 horas do dia 21 de dezembro de 2012 até as 18 horas do dia 7 de janeiro de 2013. Os requisitos para os pedidos de esclarecimentos estão definidos no Edital

4) RESPOSTA AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO a Comissão de Outorga emitirá até as respostas aos pedidos de esclarecimentos até o dia 15 de janeiro de 2013

5) REQUISITOS PARA PARTICIPAÇÃO os requisitos para participação dos interessados, as condições de apresentação da documentação os critérios de julgamento das propostas e as condições dos Atos Autorizativos e dos Contratos de Concessão estão definidos nos Edital de Leilão e em seus anexos

6) RECEBIMENTO DOS ENVELOPES os envelopes contendo as Propostas Econômicas Externa, os Documentos de Qualificação e os Planos de Negócios deverão ser entregues, pessoalmente com as Gerentes de Propostas, na Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia - CBLC das 9 às 17 horas no dia 28 de janeiro de 2013 na Rua XV de Novembro, 275, 1º Andar - São Paulo/SP, em envelopes distintos e fechados, por intermédio de Tabelião de Cartório com registro na BM&FBOVESPA

7) REALIZAÇÃO DO LEILÃO o Leilão, com a participação das Proponentes que tiverem suas Garantias de Proposta aceitas, representadas por Sociedades Corretoras serão realizados no dia 30 de janeiro de 2013, às 16 horas, na BM&FBOVESPA situada a Rua XV de Novembro, 275, São Paulo/SP, conforme disposições no Edital

8) EXAME DOS DOCUMENTOS DE QUALIFICAÇÃO a Comissão de Outorga, após o encerramento do Leilão, procederá a abertura e a análise dos Documentos de Qualificação e Plano de Negócios da Proponente primeira colocada no Leilão

IVO BORGES DE LIMA
Diretor-Geral
Em exercício

RESULTADO DE JULGAMENTO
PREGÃO Nº 29/2012

Contratação de empresa especializada para aplicação de película de controle solar, incluindo o serviço de instalação/aplicação ao CEDOC e COSUP conforme Termo de Referência do Edital TIPO Menor Preço VENCEDORA Rio Trade Comércio Atacadista Ltda VALOR GLOBAL R$ 5.649,88 Entrega: em 30(trinta) dias corridos a

ORLANDO ALVES MIRANDA
Pregoeiro

(SIDEC - 20/12/2012) 393003-39230-2012NE800013)

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO Nº 230/2012 - UASG 275003

Nº Processo: 02309/2012 . Objeto: Pregão Eletrônico - Aquisição de materiais elétricos destinados aos Terminais Hidroviários do Amazonas Total de Itens Licitados: 000026 . Edital: 21/12/2012 de 08h00 às 12h00 e de 13h às 16h00 . Endereço: Rua Marques de Santa Cruz, 764 Centro - MANAUS - AM . Entrega das Propostas a partir de 21/12/2012 às 08h00 no site www.comprasnet.gov.br. . Abertura das Propostas: 04/01/2013 às 09h00 site www.comprasnet.gov.br.

ROBERVAL TEIXEIRA RUIZ
Pregoeiro

(SIDEC - 20/12/2012) 215066-00001-2012NE800001

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

EXTRATOS DE CONTRATOS

CONTRATANTE: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. CNPJ Nº 04 892 707/0001-00 REPRESENTANTE LEGAL DA CONTRATANTE: nos Termos da Portaria nº 1 015 de 10/10/2011, o Senhor TARCISIO GOMES DE FREITAS CONTRATADA: EVENPLUS COMUNICAÇÃO E MARKETING LTDA EPP REPRESENTANTE LEGAL DA CONTRATADA: EDUARDO ROCHA SILVA NETO CNPJ DA CONTRATADA Nº 77 638 372/0001-50 INSTRUMENTO Contrato nº 112/2012 OBJETO: Contratação de empresa especializada na prestação de organização, planejamento, promoção e execução de eventos elaboração e fornecimento de infraestrutura no que se refere à locação de espaço físico, com mobiliário necessário e adequado funcionamento de lotes em estágio para estandes disponíveis no local, compreendendo a montagem, desmontagem, limpeza, manutenção, instalações elétricas, hidráulicas de equipamentos e outros serviços correlatos para atender o Edifício Sede DNIT DO VALOR R$ 131 867,08 (cento e trinta e um mil oitocentos e sessenta e sete reais) DA VIGÊNCIA E EFICÁCIA O prazo de vigência deste Contrato é de 02 (dois) meses, contado da data de sua assinatura e terá eficácia plena a partir da data da publicação do seu extrato no Diário Oficial da União PROCESSO Nº 50600.085465/2012-69 DATA DA ASSINATURA 18/12/2012

CONTRATANTE: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT inscrito no CNPJ/MF sob o nº 04 892.707/0001-00, representado pelo seu Diretor Executivo TARCISIO GOMES DE FREITAS CONTRATADA: TAS Tecnologia Engenharia e Sistemas LTDA , CNPJ nº 01 782 811/0001-68, representado pelo Senhor MARCIO JAMES BATISTA DE OLIVEIRA como Representante Legal INSTRUMENTO Contrato nº 103/2012. OBJETO Prestação dos Serviços de Gerência, Operação e Manutenção dos Sistemas de Telefonia, dos Sistemas de Videomonitoramento das Redes Fibras de Voz, Dados Som e Imagem, dos Sistemas de Segurança e Controle de Acesso e da Operação do Centro de Comutação e Gerenciamento das Redes de Voz, Dados, Som e Imagem, dos quantos bastem, mediante fornecimento de conhecimentos e serviços de instalação, por meio de unidades de Serviços Técnicos e Fornecimento de peças e componentes necessários ao reparo e manutenção do ambiente de rede e dos sistemas de comunicação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. FUNDAMENTO LEGAL Lei nº 8.666/93, Decreto nº 3.450/2000 VIGÊNCIA. O prazo de vigência deste Contrato é de 12 (doze meses) VALOR O Contratante pagará à Contratada o valor de R$ 3 736 589,82 (três milhões setecentos e trinta e seis mil quinhentos e oitenta e nove reais e oitenta e dois centavos) EFICÁCIA Este Termo terá eficácia a partir da primeira do mês após a publicação de seu extrato no D O U PROCESSO Nº 50600.091351/2012-50 DATA DA ASSINATURA 19/12/2012

EXTRATOS DE TERMOS ADITIVOS

UNIDADE GESTORA Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 04 892.707/0001-00, representado pelo seu Diretor Executivo, TARCISIO GOMES DE FREITAS, PARTE RECEBEDORA Ministério da Defesa - Comando do Exército, por intermédio do Departamento de Engenharia e Construção - DEC, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 07 570 311/0001-23 representado neste ato pelo Diretor de Obras de Cooperação, General de Brigada Wagner Oliveira Gonçalves DISTRIB/IFVTO. Termo de Cooperação TCD-460/2010, ESPÉCIE: 5º Termo Aditivo OBJETO Prorrogação de Prazo para Adequação de Capacidade e Restauração da Rodovia BR-101/PB - Lote 5 FUNDAMENTO LEGAL Lei Complementar nº 101/2000, Lei nº 8.666/93 art. 57, II c/c art. 116, § 1º, Decreto nº 6.170/2007 Decreto nº 6.428/2008 Portaria Interministerial nº 127/2008 e demais normas regulamentares da matéria PRAZO: Mais 120 dias corridos passando o término de 31 de dezembro de 2012 para 29 de abril de 2013 EFICÁCIA: Este Termo terá eficácia a partir da data de sua publicação, em extrato, no D.O.U PROCESSO. 50600.081140/2005-08 DATA DA ASSINATURA 12/12/2012

UNIDADE GESTORA: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, inscrito no CNPJ/MF sob o nº. 04 892 707/0001-00, representado pelo seu Diretor Executivo, TARCISIO GOMES DE FREITAS. ENTE RECEBEDOR: Ministério da Defesa - Comando do Exército por intermédio do Departamento de Engenharia e Construção - DEC, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 07 570 311/0001-23, representado neste ato pelo Diretor de Obras de Cooperação, General de Brigada Wagner Oliveira Gonçalves INSTRUMENTO Termo de Cooperação TCD-460/2010 ESPÉCIE: 3º Termo Aditivo OBJETO Aumento de valor para Construção e Pavimentação da Rodovia BR-101/PB FUNDAMENTO LEGAL: Lei Complementar nº 101/2000, Lei nº 8.666/93, Decreto nº 6.170/2007 Decreto nº 6.428/2008, Portaria Interministerial nº 127/2008 e demais normas regulamentares da matéria VALOR: Preço de R$ 84 055 331,56 (oitenta e quatro milhões, oitenta e cinco mil, quinhentos e trinta e um reais e cinquenta e seis centavos) para R$ 93 375 520,21 (noventa e três milhões, quinhentos e setenta e cinco mil quinhentos e vinte reais e vinte e um centavos), somando R$ 9.319 977,63 (nove milhões, novecentos e dezenove mil, novecentos e setenta e sete reais e sessenta e três centavos) EFICÁCIA: Este Termo terá eficácia a partir da data de sua publicação, em extrato, no D.O.U. PROCESSO. 50600.018402/2008-07 DATA DA ASSINATURA 19/12/2012

UNIDADE GESTORA Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT inscrito no CNPJ/MF sob o nº 04.892.707/0001-00, representado pelo seu Diretor Executivo, TARCISIO GOMES DE FREITAS. ENTE FEDERADO BENEFICIADO Estado de Rondônia, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 84 012 012/0001-26, representado pelo seu Governador, José Anchieta Júnior. INTERVENIENTE - EXECUTORA: Governo do Estado de Infraestrutura de Rondônia - inscrito no CNPJ/MF sob o nº 84 012.012/0001-26, representado pelo seu Secretário Interino, Carlos Wagner Holanda Rocha INSTRUMENTO: Termo de Compromisso TC-775/2009-00, ESPÉCIE 3º Termo Aditivo OBJETO Retificação, Alteração de Valor e Prorrogação de Prazo, para execução de Serviços de Restauração na rodovia BR - 364/RO: Trecho Div. AM/RR - Fronteira Brasil/Venezuela Subtrecho: Div. AM/RR - (ponte) Acrelândia Lote: 1.1; Segmento: Km 0,00 - Km 192,80; Extensão: 192,80 Km; PNV: 174/3BRR070 - 174BRR0700 VALOR: O valor deste Termo de Compromisso para de R$ 113.548.591,79 (cento e treze milhões, quinhentos e quarenta e oito mil, quinhentos e noventa e um reais e setenta e nove centavos), para R$ 181 852 998,60 (cento e oitenta e um milhões, oitocentos e cinquenta e dois mil novecentos e noventa e oito reais e sessenta centavos) sendo R$ 115.287 408,65 (cento e quinze milhões duzentos e oitenta e sete mil, quatrocentos e oito reais e sessenta e cinco centavos) por conta da fonte/nonal programática: 26.782.1426.20DS.0014 Otimização da Trecho Rodoviário no Estado de Rondônia) a serem transferidos pela Unidade Gestora (DNIT), que estão observadas as exigências de desembolso e R$ 3.363.589,95 (três milhões, quinhentos e sessenta e cinco mil, quinhentos e oitenta e nove reais e noventa e cinco centavos), referente a Complementação previsto no § 1º e nº II 3738/2007 artigo 3º, inciso VII, sob a Responsabilidade do Ente Federado Beneficiado, que deverá obrigatoriamente ser depositado em conta específica deste Termo de Compromisso, estabelecida na Cláusula Quarta, inciso I FUNDAMENTO LEGAL: Lei nº 11.778/2007 artigo 3º e 7º, de 26/01/2007 publicado no D O U de 27/11/2007, Decreto nº 6.430, de 25/03/2008, Decreto nº 7.576 de 11/10/2011, PRAZO DE VIGÊNCIA O presente Termo de Compromisso terá o vencimento estava previsto para 29/10/2012, para o vencer em 29/11/2013, em estudo de Prorrogação de prazo por mais 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias EFICÁCIA Este Termo será eficaz a partir da data de sua publicação, em extrato, no D O U PROCESSO nº 50600.014134/2009-96 DATA DA ASSINATURA: 29/11/2012

RESULTADOS DE JULGAMENTOS
CONCORRÊNCIA Nº 118/2011

A Comissão de Licitação do edital nº 218/2011-00, do DNIT/Sede torna público o Resultado de Julgamento das Propostas de Preços, conforme descrito, Critério de Julgamento "Menor Preço" (Art. 45 - I° Inciso I da Lei 8.666/93), Vencedor: COTRIL TERRAPLENAGEM E PAVIMENTAÇÕES LTDA, com o valor de R$ 3.900.785,99 (três milhões novecentos mil setecentos e oitenta e cinco reais e noventa e nove centavos) Cópia do Relatório de Julgamento das Propostas de Preços podem ser obtida junto a Coordenação-Geral de Contrato e Licitações - CGCL na seguinte endereço: SAN, Quadra 03 Bloco "A" - Monumento Sul - Brasília/DF, ou por meio do sítio www.dnit.gov.br

(SIDEC - 20/12/2012) 393003-39253-2012NE800022

Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html pelo código 00032012122000218

Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil

VIA 040

MNTF

DOC 2

DIRETORIA DE GESTÃO INTERNA
COORDENAÇÃO-GERAL DE RECURSOS LOGÍSTICOS

EXTRATO DE CONTRATO Nº 167/2013 - UASG 340084

Nº Processo: 72032000194201320. PREGÃO SISPP Nº 37/2013 Contratante: MINISTERIO DO TURISMO -CNPJ Contratado: 70858172000154. Contratado : LAICOM COMERCIO E SERVICOS LTDA -ME Objeto: Prestação de serviços continuados de manutenção de veículos automotores por demanda, com fornecimento de peças de reposição e acessórios originais aos veículos de propriedade do Ministério do Turismo, conforme especificações descritas no Edital e seus Anexos. Fundamento Legal: Lei nº 8.666/1993, atualizada, Lei nº 10.520/2002. Vigência: 12/07/2013 a 11/07/2014. Valor Total: R$49.500,00. Data de Assinatura: 12/07/2013.

(SICON - 18/07/2013) 340084-00001-2013NE800017

Ministério dos Transportes

SECRETARIA EXECUTIVA

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO Nº 51106/2013 - UASG 390085

Nº Processo: 51-037407FOR . Objeto: Pregão Eletrônico - A UNIÃO representada pelo interessado da extinta Rede Ferroviária Federal S.A - RFFSA, torna público a quantos possa interessar que serão recebidas propostas para concessão de serviços de recepção, com exceção restaurante o regime de empreitada por preço global, visando atender às necessidades da Superintendência da extinta Rede Ferroviária Federal SA - Unidade Regional Fornecer, conforme especificações e quantitativos estabelecidos no Termo de Referência e no Edital e seus Anexos. Tarde de Itens Licitados: 00001 - Edital, 19/07/2013 de 08h00 às 12h00 e de 13h às 17h00 - Endereço: Praça Procópio Ferreira, 86 - Sala 950 Centro - RIO DE JANEIRO - RJ . Entrega das Propostas: a partir de 19/07/2013 às 08h00 no site www.comprasnet.gov.br . Abertura das Propostas: 06/08/2013 às 10h00 no www.comprasnet.gov.br . Informações Gerais: A licitação será processada nos termos da Lei 10520/02, do Decreto 3555/00 - em sua atual redação, do Decreto 2271/97, da IN 02/08, editada pela SLTI do MPOG do Decreto 3450/00 pela Lei Complementar 123/06 e, no que couber, da Lei 8666/93, e do Paraíba e Normas pertinentes ao objeto. O tipo da licitação é o menor preço. O Edital e seus anexos estão a disposição no site www.comprasnet.gov.br. Informações poderão ser obtidas pelos telefones (21)2283-6594 e 22912145 R 2115

ANDRE LUIZ DOS SANTOS
Pregoeiro

(SIDEC - 18/07/2013) 390015-00001-2013NE800001

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

AVISOS DE REVOGAÇÃO
Edital de Concessão nº 1/2012

A Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, torna pública a revogação do Edital nº 001/2012, publicado no DOU nº 246 de 21.12.12, Seção 3, pág. 217 que versa a concessão da rodovia BR-040/DF/GO/MG, no trecho que se inicia em Brasília, no Distrito Federal no entroncamento com a BR-251, e se encerra na Divisa de Fato, no Estado de Minas Gerais.

Considerando os motivos abaixo descritos, constantes no Ofício nº 1015/2013/SEI-ATFIAT, de 17 de julho de 2013, que aponta a necessidade de alteração dos Estudos de referido trecho, novo Edital será publicado oportunamente no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br.

(i) acolhimento das sugestões oferecidas pela Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL;

(ii) adequação de outros elementos dos Estudos, a saber:

- análise dos Estudos de Tráfego da BR-040 para promover a alteração da localização da praça de pedágio de Nova Lima;

- adoção de outras variantes estudo (SICRO II ou pesos de mercado onde couber), nos Estudos de Engenharia, Modelo Operacional e Programa de Investimento;

- compatibilização entre os outros previstos para a concessão com os investimentos realizados pela DNIT nos diversos anos.

- inclusão ou alteração das definições de melhorias solicitadas pelo Poder Concedente; e

- atualização da Avaliação Econômico-Financeira, incluindo as premissas da Modelagem Econômico-Financeira, Investimentos e Custos Operacionais.

Edital de Concessão nº 2/2012

A Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, torna pública a revogação do Edital nº 002/2012, publicado no DOU nº 246, de 21.12.12, Seção 3, pág. 218, que versa a concessão da Rodovia BR-116/MG, no trecho que se inicia na divisa entre os Estados da Bahia e de Minas Gerais, até a divisa entre os Estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

Considerando os motivos abaixo descritos, constantes no Ofício nº 1015/2013/SEI-ATFIAT, de 17 de julho de 2013, que aponta a necessidade de alteração dos Estudos do referido trecho, novo Edital será publicado oportunamente no Diário Oficial da União e no sítio eletrônico da ANTT, www.antt.gov.br.

(i) acolhimento das sugestões oferecidas pela Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL;

(ii) adequação de outros elementos dos Estudos, a saber:

- adoção de outras variantes técnicas (SICRO II ou pesos de mercado onde couber), nos Estudos de Engenharia, Modelo Operacional e Programa de Investimento;

- compatibilização entre os outros previstos para a concessão com os investimentos realizados pela DNIT nos diversos anos.

- inclusão ou alteração das definições de melhorias solicitadas pelo Poder Concedente; e

- atualização da Avaliação Econômico-Financeira, incluindo as premissas da Modelagem Econômico-Financeira, Investimentos e Custos Operacionais.

JORGE BASTOS
Diretor-Geral
Em exercício

SUPERINTENDÊNCIA DE GESTÃO
GERÊNCIA DE LICITAÇÃO E CONTRATOS

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 02/13 - UASG 393001

Número do Contrato: 2/2013 Nº Processo: 50137003167201247 PREGÃO SISPP Nº 28/2012 Contratante: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT CNPJ Contratado: 63041750001144 Contratado : PRESE PREST DE SERVICOS DE LIMPEZAE CONSERVACAO LTDA Objeto: A repactuação do reajuste do contrato, no percentual de 4,7944% a partir de 1º de janeiro de 2013. Fundamento Legal: Elemento de despesa 339037. PTRES 043991 e Fonte 0250 Valor Total: R$1.565,06 Data de Assinatura: 15/07/2013

(SICON - 18/07/2013) 393001-39250-2013NE800025

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 01/2013 - UASG 393001

Número do Contrato: 52/2010 Nº Processo: 50130037693201194. PREGÃO SISPP Nº 24/2011 Contratante: AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT CNPJ Contratado: 70367400000108 Contratado : VISAN SEGURANCA PRIVADA LTDA - ME Objeto: A repactuação do valor do contrato, no percentual de 11,6216%, a partir de 1º de janeiro de 2013. Fundamento Legal: Elemento de despesa 339037, PTRES 043991 e Fonte 0250 Valor Total: R$419.312,09 Data de Assinatura: 15/07/2013.

(SICON - 18/07/2013) 393001-39250-2013NE800025

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO Nº 92/2013 - UASG 393001

Nº Processo: 50130 036965/2013 Objeto: Pregão Eletrônico - Contratação de empresa especializada para prestação de serviços de vigilância armada, a serem executados na forma contínua, no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres, na cidade de Recife-PE, de acordo com as condições e especificações constantes do Termo de Referência. Anexo I do Edital Total de Itens Licitados: 00001 - Edital, 19/07/2013 de 08h00 às 12h00 e de 14h às 17h00 - Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - Polo 8 - Projeção Qda - Trecho 3 BRASÍLIA - DF Entrega das Propostas: a partir de 19/07/2013 as 08h00 no site www.comprasnet.gov.br Abertura das Propostas: 30/07/2013 as 09h00 nos www.comprasnet.gov.br

ADAO CABRAL FORMIGA
Pregoeiro

(SIDEC - 18/07/2013) 393001-39250-2013NE800028

COMPANHIA DOCAS DO MARANHÃO
ADMINISTRAÇÃO DAS HIDROVIAS DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO Nº 12/2013 - UASG 225008

Nº Processo: 04302013 . Objeto: Pregão Eletrônico - Aquisição de equipamentos de informática para atender as necessidades lotadas na Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental - AHIMOC Tefé de Itens Licitados: 00011 - Edital: 19/07/2013 de 08h00 às 12h00 e de 13h às 17h00 . Endereço: Rua Abraham de Santa Cruz, 264 - Centro Centro - MANAUS - AM Entrega das Propostas: a partir de 19/07/2013 às 08h00 no site www.comprasnet.gov.br. Abertura das Propostas: 31/07/2013 às 09h00 no www.comprasnet.gov.br.

ROBERVAL BENEIRA RUIZ
Pregoeiro

(SIDEC - 18/07/2013) 225008-00001-2013NE800001

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE ADMINISTRAÇÃO E FINANÇAS

EXTRATO DE CONTRATO Nº 253/2013 - UASG 393003

Nº Processo: 50600021655201293. Regime de Execução: Contratação integrada RDC PRESENCIAL Nº 85/2012 Contratante: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES CNPJ Contratado: 41065878000182 Contratado : JARDIPLAN URBANIZACAO E PAISAGISMO LTDA. Objeto: Elaboração de Projeto Básico e Executivo de Engenharia e execução das Serviços Técnicos de aplicação e manutenção de dispositivos de segurança e de sinalização rodoviária, ao longo do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária - BR-Legal, nas Rodovias Federais BR-319/364 e 432 no estado de Rondônia - Lote 12. Fundamento Legal: Lei 8.666/93, Lei 12.462/11, Decreto 7.581/11, Edital RDC nº 85/2012-00 Vigência: 22/07/2013 a 18/06/2015. Valor Total: R$11.000.000,00. Fonte: 00000000 - 2013NE801166 Data de Assinatura: 17/07/2013

(SICON - 18/07/2013) 393003-39252-2013NE800045

EXTRATO DE CONTRATO Nº 67/2013 - UASG 393003

Nº Processo: 50600021722004349 PREGÃO SISPP Nº 211/2012 Contratante: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAEST DE TRANSPORTES. CNPJ Contratado: 00135491000130. Contratado : FISCAL TECNOLOGIA E AUTOMACAO LTDA Objeto: Serviços de Contagem de Tráfego em postos específicos da Malha Rodoviária Federal - Lote 03. Fundamento Legal: Lei 8.666/93; Lei 9.703/98, Lei 10.520/02 LC 123/06, Dec. 5.450/05 e 6.204/07; IN 02 SLTI/MP/10, Dec. 3.555/00 Vigência: 17/07/2013 a 12/10/2016 Valor Total: R$11.288.973,48 Data de Assinatura: 17/07/2013

(SICON - 18/07/2013) 393003-39252-2013NE800045

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 47/2013 - UASG 393003

Número do Contrato: 86/2010 Nº Processo: 50600056042008929. CONCORRÊNCIA SISPP Nº 47/2009 Contratante: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE -INFRAEST DE TRANSPORTES CNPJ Contratado: 61066408000180 Contratado : CONSTRUTORA GOMES LOURENCO S/A -Objeto: Recuperação, Remoção de Pavimento e Pavimentação de pranto por mais 180 dias Concedendo-se Fundamento Legal: Lei 8.666/93 art. 57, - II, Inciso IV art. 65, art 65, inciso 3 alínea "a" e "b" e Cláusulas Terceira, Quarta e Sexta . Vigência: 15/07/2013 a 01/01/2014 Data de Assinatura: 15/07/2013

(SICON - 18/07/2013) 393003-39252-2013NE800045

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 47/2013 - UASG 393003

Número do Contrato: 142/2012 Nº Processo: 50600029313200941 CONCORRÊNCIA SISPP Nº 224/2012 Contratante: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE -INFRAEST DE TRANSPORTES CNPJ Contratado: 80996681000100 Contratado : PASSUL PROJETOS SUPERVISÃO E PLANEJAMENTO LTDA Objeto: Suspensão de Prazo ao Contrato PP-042/2008-00 O prazo contratual com vencimento previsto para 29/08/2013 fica Suspenso a partir de 03/09/2013, restando um saldo de 58 dias contratuais a serem. Fundamento Legal: Lei 8.666/93 art. 57, art. I - II, inciso III, art. 64, art. 79, - 5 . Data de Assinatura: 14/06/2013

(SICON - 18/07/2013) 393003-39252-2013NE800045

EXTRATO DE TERMO ADITIVO Nº 57/2013 - UASG 393003

Número do Contrato: 317/2010 Nº Processo: 50600025182200771. CONCORRÊNCIA SISPP Nº 115/2007 Contratante: DNIT-DEPARTAMENTO NACIONAL DE -INFRAEST DE TRANSPORTES CNPJ Contratado: 18029607000106 Contratado : INTEGRAL ENGENHARIA LTDA -Objeto: Prorrogação de prazo ao Contrato DNIT nº 317/2010. Prorrogação por mais 180 dias, considerando o término da vigência em 20/08/2013 para 17/12/2013. Fundamento Legal: Lei 8.666/93 art. 57 inciso I, II e V, - 1º e 2º e art. 60. Vigência: 21/02/2013 a 17/12/2013. Data de Assinatura: 28/06/2013

(SICON - 18/07/2013) 393003-39252-2013NE800045

VIA 040

DOC 3

ANTT
GERAL 9427
FOLHA
OCULTO

EDIÇÃO EXTRA

ISSN 1677-7069

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

República Federativa do Brasil - Imprensa Nacional

Em circulação desde 1º de outubro de 1862

SEÇÃO 3

Ano CL Nº 18-A

Brasília, DF, sexta-feira, 25 de janeiro de 2013

Sumário

PÁGINA

Ministério dos Transportes 1

Ministério dos Transportes

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

COMUNICADO RELEVANTE Nº 1, DE 23 DE JANEIRO DE 2013

Na qualidade de Presidente da Audiência Pública nº 12/2013, designado pela Deliberação nº 01, de 02 de janeiro de 2013, venho tornar público que foi prorrogado o período para envio de contribuições das 18 horas do dia 23 de janeiro de 2013 para as 18 horas do dia 09 de fevereiro de 2013 (horário de Brasília)

VIVIANE ESSE

COMUNICADO RELEVANTE Nº 1, DE 23 DE JANEIRO DE 2013

Na qualidade de Presidente da Audiência Pública nº 13/2013, designado pela Deliberação nº 02, de 02 de janeiro de 2013, venho tornar público que foi prorrogado o período para envio de contribuições das 18 horas do dia 23 de janeiro de 2013 para as 18 horas do dia 09 de fevereiro de 2013 (horário de Brasília)

ADRIANA RAMOS QUEIROZ

COMUNICADO RELEVANTE Nº 2, DE 23 DE JANEIRO DE 2013

A Comissão de Outorga da 3ª Etapa - Fase I do Concurso para Exploração do trecho da Malha da Ferrovia - EF-116/MG, torna público que em função de pedidos de adiamento de prazos de interessados, e devido à necessidade de prazos mais apropriados para as respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, a apresentação de propostas e o teste do Edital de Concurso nº 002/2012 ficam suspensos e novo cronograma será oportunamente divulgado.

CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Vice-Diretor da Comissão

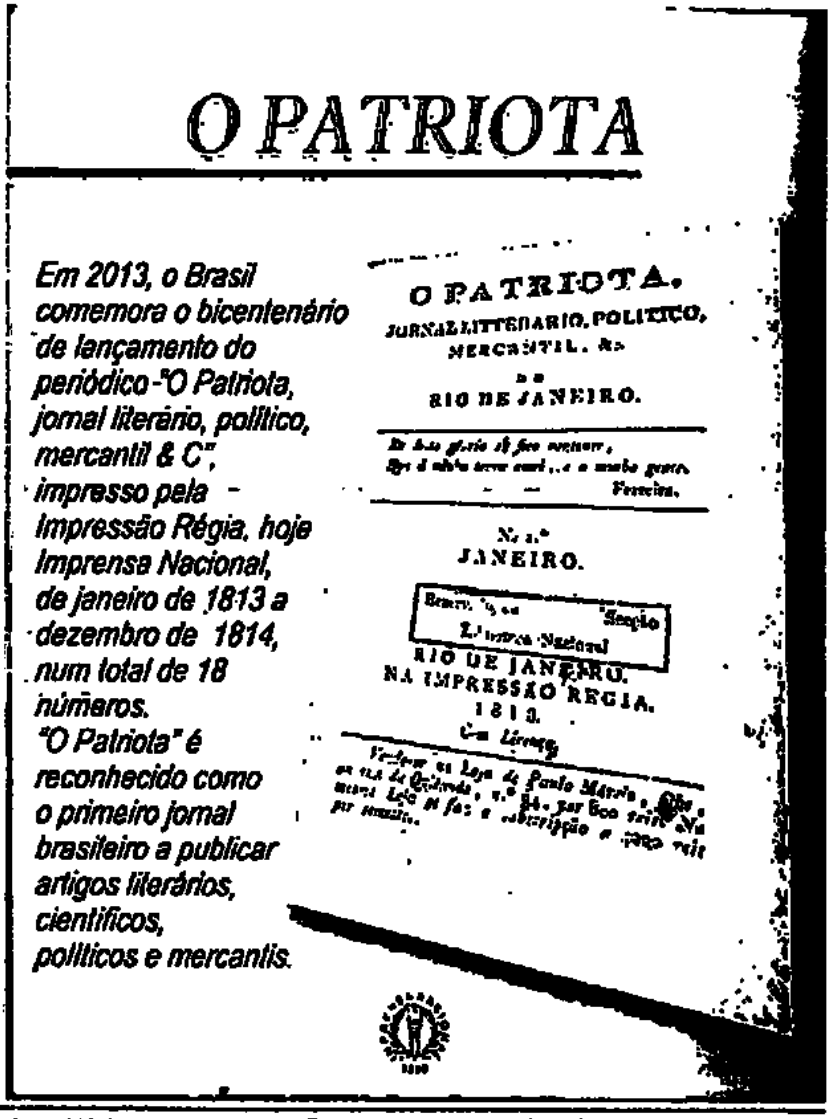
COMUNICADO RELEVANTE Nº 3, DE 23 DE JANEIRO DE 2013

A Comissão de Outorga da 3ª Etapa - Fase I do Concurso para Exploração do trecho da Malha Ferroviária - EF-116/MG, torna público que em função de pedidos de adiamento de prazos de interessados, e devido à necessidade de prazos mais apropriados para as respostas aos Pedidos de Esclarecimentos, a apresentação de propostas e o teste do Edital de Concurso nº 002/2012 ficam suspensos e novo cronograma será oportunamente divulgado.

CRISTIANO DELLA GIUSTINA
Presidente da Comissão

TABELA DE PREÇOS DE JORNAIS AVULSOS		
Páginas	Distrito Federal	Demais Estados
de 01 a 20	R$ 0,50	R$ 1,00
de 21 a 76	R$ 0,70	R$ 2,00
de 80 a 120	R$ 1,40	R$ 2,80
de 124 a 240	R$ 1,90	R$ 3,80
de 244 a 500	R$ 3,00	R$ 4,80

* Acima de 500 páginas o preço do jornal será o estabelecido pelo publicador mais R$ 0,05 por



Este documento pode ser verificado no endereço eletrônico http://www.in.gov.br/autenticidade.html, pelo código 00012013012500018

Documento gerado oficialmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2001, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil

VIA 040

DOC 4

Imetpar

BNDES

BANCO DO BRASIL

CAIXA

ANTT

Brasília, 04 de setembro de 2013

Ilmo. Sr. Jorge Bastos
Diretor Geral da ANTT
Agência Nacional de Transportes Terrestres
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Brasília – DF
CEP: 70.200-003

Ref. 3ª Etapa das Concessões Rodoviárias Federais

Tendo em vista as licitações anunciadas para a concessão de rodovias federais integrantes do Programa de Investimentos em Logística (PIL), o BNDES, a Caixa e o Banco do Brasil vem a público informar as condições de apoio aos investimentos relacionados aos projetos dos futuros concessionários:

- **Participação**: Até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD ≥ 1,2 (considerando todas as dívidas).

- **Itens financiáveis**: Aqueles já aceitos atualmente pelo BNDES, Banco do Brasil e CAIXA, podendo incluir desapropriações, a critério das instituições financeiras.

- **Prazos**: Total: 25 anos
  De carência: até 5 anos
  De amortização: 20 anos

- **Sistema de Amortização**: Originalmente SAC. Alternativamente, poderá ser admitida, observadas as características de cada projeto pelas instituições financeiras, a utilização de sistema Price de amortização, desde que sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.

- **Taxa de Juros**: TJLP + até 2% a.a.

- **Estrutura Básica de Garantias**: determinada em função da análise técnico-econômica do empreendimento e dos acionistas, bem como da avaliação jurídica dos instrumentos, podendo envolver, durante todo o prazo do financiamento, as seguintes garantias:
  - Penhor das ações da SPE;
  - Outorga do direito de assumir o controle da beneficiária (*step in rights*);
  - Cessão fiduciária dos direitos emergentes do contrato de concessão;

- Cessão fiduciária de direitos creditórios e recebíveis, com constituição de conta centralizadora; e
- Constituição de conta reserva (3 vezes o serviço mensal da dívida).

As garantias do financiamento poderão ser compartilhadas com debenturistas, em condições a serem estabelecidas de acordo com cada projeto.

Adicionalmente, a composição do pacote de garantias será variável, de acordo com a fase do projeto:

1) Estrutura de Garantias na **Fase Pré-Operacional**, período anterior à conclusão técnica e financeira do projeto, além das garantias constantes no item "Estrutura Básica de Garantias", composição das seguintes garantias:

- Fiança corporativa dos controladores ou fiança bancária;
- Contrato de Suporte de Acionistas (ESA);
- Seguro-garantia para cobertura dos riscos alocados ao concessionário.

As instituições financeiras, em esforço conjunto com os empreendedores de cada projeto, estruturarão uma composição adequada de garantias para o financiamento, que objetive uma alocação de riscos equilibrada. Tal estruturação considerará, inclusive, a limitação dos valores de ESA a 20% do volume total dos investimentos obrigatórios, além do volume total de capital próprio previsto. A estruturação do financiamento com limitação de recursos aos acionistas deverá incluir os itens listados abaixo, de modo a assegurar a conclusão técnica e financeira do empreendimento e mitigar os riscos inerentes a essa Fase:

- Contratos de construção, fornecimento e serviços que transfiram os riscos de sobrecustos para o contratado, preferencialmente na modalidade "EPC *turn key lump sum*";
- Garantia emitida pelo FGIE/ABGF, ou por outros mecanismos contratuais com funções equivalentes, para a mitigação de riscos não-gerenciáveis, não afastando o comprometimento limitado dos acionistas que proporcione liquidez ao projeto;
- Pacote de seguros em que os direitos à indenização sejam cedidos em favor dos financiadores, incluindo seguro-garantia em termos que ofereçam liquidez necessária para reparação tempestiva do dano; e
- Contrato de Suporte de Acionistas para o capital próprio (ESA Capital).

Adicionalmente, também serão avaliados pelas instituições financeiras:

- Existência de projetos detalhados dos investimentos a serem financiados, com confiabilidade dos valores orçados;
- Avaliação de risco de crédito dos acionistas e da experiência das empresas contratadas para execução das obras;
- Confiabilidade das receitas projetadas, de preferência embasadas em avaliações independentes; e

- Proporção de capital dos acionistas na composição das fontes de financiamento, buscando-se um nível de alavancagem adequado com margem para eventual endividamento adicional em caso de contingências.

A composição das garantias na fase pré-operacional poderá, ainda, ser alterada em razão da geração de caixa do projeto.

2) Estrutura de Garantias na **Fase Operacional**, após a conclusão técnica e financeira do projeto, além das garantias constantes no item "Estrutura Básica de Garantias", cumprimento de *covenants* operacionais e financeiros, dentre eles o ICSD.

❖ **Empréstimo Ponte**:

- Condições financeiras: TJLP + até 2% a.a.
- Volume: equivalente a até 30% do financiamento de longo prazo.
- Início do desembolso: em até 90 dias após a assinatura do contrato de concessão (atendidas as condições usualmente exigidas pelas instituições Financeiras).
- Vencimento: definido em função do prazo para a estruturação da operação de longo prazo, limitado à primeira liberação de recursos da operação de financiamento de longo prazo.
- Garantia: Preferencialmente Fiança Corporativa ou Fiança Bancária.

O enquadramento das operações e o estabelecimento das condições definitivas do financiamento dependerão da análise econômico-financeira do empreendimento e dos acionistas, à luz das Políticas de Crédito e Operacionais das instituições financeiras.

VIA 040

ANTT

DOC 5

Inspar

ANTT
PROCESSO
4433

BF CAPITAL

GOVERNO MELHORA CONDIÇÕES DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

Postado em [illegible] fevereiro 6, 2013 em 11:08

Governo melhora condições de concessão de rodovias
A fim de atrair investidores, concessões incluem em menor prazo, reduzir custos dos financiadores e permitir que outros bancos estatais participem do processo

Revista Exame on 05/02/2013

Anna Paula Rocha e Roberta Vilanova

Ministro da Fazenda, Guido Mantega: "É muito fácil fazer o investimento nessas condições", diz o

São Paulo – Para atrair para o setor privado investidores e o governo brasileiro melhorou as condições das concessões de rodovias previstas para este ano, ampliando os prazos, reduzindo os custos dos financiadores e permitindo que outros bancos estatais participem do processo

De acordo com o ministro da Fazenda, Guido Mantega, o período de financiamento dessas propostas no setor pode ser de 25 anos, entre 30 anos, e o carência poderá chegar a cinco anos, dos quais os que o previsto antes. O prazo de concessão também subiu, para 30 anos, entre 25 anos

"É muito difícil fazer o investimento nessas condições", disse Mantega a jornalistas após participar do "Fórum Infraestrutura e Energia no Brasil: Projetos, Financiamento e Oportunidades", evento do governo federal para atrair investimentos, que ocorreu nesta segunda-feira

O governo também revisou a margem de cada projeto sobre a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), passando a ser de 1 por cento ao ano, dos 3 por cento anteriormente

[illegible] do Brasil, [illegible] Vale, [illegible] do setor de investimento também [illegible] para [illegible] do BNDES, "[illegible] de [illegible] [illegible] [illegible]

As mudanças aconteceram depois de o governo abrir o leilão de concessão de rodovias de cinco estradas na região para a [illegible] privada

"Não precisa colocar um centavo"

O estopim do governo em atrair mais investidores veio após o processo de concessão das rodovias no Guanabara. Vencedores o Brasil e que não foi tão bem-sucedido como gostaria o próprio governo, ou atrair investidores com o objetivo de [illegible] de grandes companhias

O programa de investimentos do governo em infraestrutura – somando companhias, ferrovias, rodovias, portos e energia elétrica – chega a 133 projetos de cada. Só para rodovias, o valor chega a dos 52 bilhões de reais, não tendo taxas para os financiadores (através do [illegible], para TJLP (hoje em 5 por cento ao ano) mais até 1,5 por cento, dependendo do rating do tomador. Antes era não havia exigência de empresa, apenas TJLP mais 1,5 por cento

O [illegible] [illegible] [illegible]

ANTT
FOLHA
0434

Valor

12/11/2013 às 18h37

Fazenda acordo com bancos financiamento para concessões de rodovias

Por Marta Watanabe | Valor

SÃO PAULO - *(Atualizado às 19h50)* Após reunião nesta quinta-feira, em São Paulo, com representantes de 12 bancos, entre públicos e privados, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, anunciou que foi acordado entre o governo e as instituições um modelo de financiamento para as concessões de rodovias. Ele lembrou que, na próxima semana, serão realizadas as duas primeiras concessões do setor.

Para que elas tenham sucesso, disse ele, é preciso que sejam rentáveis e que haja financiamento. Segundo o ministro, para as concessões de rodovias estima-se um total de R$ 50 bilhões em investimentos. O "modelo de financiamento, combinado hoje com os bancos, diz o ministro, dá cerca de 70% desse valor."

"É um modelo de longo prazo, cinco anos de carência e taxa básica de TJLP mais 2%, o equivalente, hoje, a 7%."

Prazos

O ministro estimou que os cinco anos de carência previstos nos financiamentos acordados para as concessões de rodovias permitirão prazo para que a maior parte dos investimentos seja realizada e os concessionários já consigam iniciar a cobrança de pedágio.

Segundo Mantega, os bancos privados pediram, durante a negociação, a possibilidade de ficar no financiamento por prazo menor que 25 anos, o que não seria um problema, na visão do ministro. Os bancos privados, diz ele, poderiam ficar com prazos de 10 e 15 anos. Eles devem fazer parcerias com os bancos públicos e essas parcerias precisam ser definidas no início das concessões. "Os bancos privados entrarão como principais financiadores, em parceria com públicos e é o concessionário que escolhe quais os bancos irá querer", disse.

Empréstimo ponte

Mantega disse que o empréstimo ponte para as concessões rodoviárias também está sendo disponibilizado. Há, ainda, diz ele, o equity (capital próprio), que responde pelos demais 30% e que poderá interessar aos bancos, já que vários deles possuem bancos de investimentos.

Participaram da reunião com o ministro representantes do Bradesco, Itaú, BTG Pactual, HSBC, Banco Safra, JP Morgan, Bofa, Santander, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e BNDES.

Leia mais:

BNDES flexibiliza até 70% de projetos de concessões de rodovias

(Marta Watanabe | Valor)

Assine o Valor Econômico

Brasil

Ultimas notícias Comentários Compartilhamos

Balança comercial tem superávit de US$ 1,177 bilhão
12h39

Veja os gráficos de onde vem a queda do PIB
14h56

Governo vai vender ações de Furnas e Eletrobras para evitar apagão
14h01

BCE: Decisão de Draghi pró-stímulo baseia-se em projeção de 2016
13h08

Ver todas as notícias

PARA VOCÊ
Planejamento financeiro

Vídeos

Arrecadação real cresce em junho e fecha semestre igual à de 2014
04/07/2015

Indicadores Brasil

Variação em %

Indicador	nov	out	set	12 m
IPCA		0,82	0,54	9,93
IGP-M	1,52	1,83	0,96	10,69
IGP-DI	1,64	1,88	0,81	9,83
Prod Industrial*			-1,3	-6,5
IBC-Br*			-0,58	-2,73

Veja a cotação completa no Valordata

VIA 040

PINTO

FLS 335

DOC 6

Inteplan

VIA 040

ANTT FL 1136 PROCESSO

Nova Lima, 27 de setembro de 2016

OF-GCC-0456-2016

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.372101/2016-92
28/09/2016 09:39

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 0:

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Gerência de Projetos de Rodovias - GERRO

A/C.: **Ilmo. Luciano Lourenço da Silva**

Assunto: **Solicitação de retificação da Licença de Instalação nº 1121/2016 e da Autorização de Supressão Vegetal nº 1131/2016, emitidas pelo IBAMA em 06/07/2016.**

Referência: **Ofício nº 1392/2016/GEPRO/SUINF**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em resposta ao ofício nº 1392/2016/GEPRO/SUINF, que encaminha as publicações da Licença de Instalação – LI nº 1121/2016 e da Autorização de Supressão Vegetal – ASV nº 1131/2016, vem manifestar-se nos termos abaixo.

Na Licença de Instalação nº 1.121/2016 e na ASV nº 1.131/2016, os textos que descrevem o projeto estão da seguinte forma.

> ***"Relativo ao projeto de duplicação, melhorias e instalação de fibra óptica dentro dos limites da faixa de domínio da Rodovia Federal BR-040 no Distrito Federal e no estado de Goiás, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-050/BR-251/DF-001/003 e a divisa entre os estados de Goiás e Minas Gerais, com extensão total de 156,5 km, excluindo-se os trechos descritos nas condicionantes 2.1, 2.2 e 2.3, que permanecem bloqueados para execução das obras."*** **(Grifo nosso)**

VIA 040
ANTT
PROTOCOLO

APÊNDICE A – DETALHAMENTO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

Código PNV[1]	Local de início e fim	km início[2]	km fim	[illegible]
040BDF0010	ENTR BR-060(A)/251/DF-001/003 (BRASÍLIA) - P/ SANTA MARIA	000,0	002,2	DUP
040BDF0012	P/ SANTA MARIA - ENTR VICINAL - 371	002,2	005,0	DUP
040BDF0015	ENTR VICINAL – 371 - ENTR DF-495	005,0	005,6	DUP
040BDF0017	ENTR DF-495 - ENTR DF-250	005,6	008,2	DUP
040BDF0020	ENTR DF-250 - ENTR BR-060(B) (DIV DF/GO)	008,2	009,6	DUP
040BGO0030	ENTR BR-060(A) (DIV DF/GO) - ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA)	000,0	024,1	DUP
040BGO0050	ENTR GO-010 (P/ LUZIÂNIA) - ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA)	024,1	095,7	PAV
040BGO0070	ENTR BR-050(B)/354/457/GO-309 (CRISTALINA) - DIV GO/MG	095,7	157,4	PAV

Caso a primeira alternativa seja definida, as obras relacionadas a seguir deverão ser consideradas no escopo da LI e da ASV emitidas.

Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados

ID	PNV	km da rodovia	Prazo	Localidade	[illegible]
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 9,4	2º ano	Santa Maria	
2	040BGO0030	0,0 – 24,1		Valparaíso Luziânia	

Vias Marginais

ID	PNV	km da rodovia	Marginal (Extensão útil m²)	Localidade	Observações
1	040BDF0010 ao 040BDF0020	0,0 – 9,4	16.800	Santa Maria	

VIA 040

ANTT

DOC 7

invepar

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.052507/2016-32
01/09/2016 12:01

VIA 040

ANTT

Nova Lima, 31 de agosto de 2016

OF.GCC.0418.2016

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho**

Assunto: **Entendimento sobre encaminhamento da Licença de Instalação e Autorização de Supressão Vegetal- ASV pelo Poder Concedente e formalização das dúvidas e divergências referentes ao processo de licenciamento, apresentadas na reunião realizada em 23/08/16 na sede da ANTT/Brasília .**

Referência: **Ofício nº 1391/2016/GEPRO/SUINF**
Ofício nº 1392/2016/GEPRO/SUINF
OF.GCC.0237.2016 – 50510.026636/2016-75

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem se manifestar em razão da emissão da Licença de Instalação e da ASV em favor da Empresa de Planejamento e Logística – EPL, encaminhada pelos ofícios nº 1391/2016 e 1392/2016/GEPRO/SUINF e formalizar as dúvidas e divergências referentes ao processo de licenciamento, apresentadas na reunião realizada em 23/08/16, na sede da ANTT/Brasília, com a participação de representantes da ANTT, EPL, Ministério dos Transportes e Via 040, nos termos abaixo.

De acordo com o item 5.2 do Contrato de Concessão é responsabilidade da ANTT a emissão da Licença de Instalação para realização das obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, mediante as condições previstas no item 10.3.2 do Contrato.

Ainda, de acordo com o citado item 10.3.2, a previsão contratual para a emissão desta Licença, necessária para início do cumprimento das metas anuais para execução das Obras de Ampliação da Capacidade e Melhorias, seria até 12 (doze) meses contados da data de assunção, ou seja, 22/04/2015.

Contudo, em que pese tais disposições contratuais, a ANTT não cumpriu o prazo estabelecido no contrato de concessão, impactando, sobremaneira, o cronograma de obras desta Concessionária que teve, como premissa, o Edital 006/2013, tido como base para apresentação da proposta vencedora da licitação, possibilitando o deságio de 61,13%.

Preocupada com os atrasos impostos em seu cronograma de obra e, consequentemente, que inviabilizam o cumprimento de suas obrigações contratuais, a Via 040 protocolou a correspondência OF.GCC.0237.2016 em 12/05/2016, informando que, ante a ausência da emissão e transferência da Licença de Instalação, os prazos e investimentos previstos estariam comprometidos.

Nesta correspondência, a Via 040 pontuou uma série de divergências e omissões no processo de licenciamento que deveriam ser sanadas, de forma prioritária, antes da emissão da LI, e se colocou à disposição dos Órgãos envolvidos no intuito de tornar o processo tão produtivo, preciso e célere quanto possível, inclusive indicando Áreas de Preservação Permanentes – APP's não identificadas no processo de licenciamento e assumindo o levantamento da documentação necessária para emissão da ACCT.

Assim, resta claro que a emissão da Licença de Instalação, sem divergências e omissões, liberando todo o trecho concedido e, em exato cumprimento das obrigações contratuais e divisão de riscos entre as partes, não atendeu o prazo estabelecido em contrato, por situações que transcendem a governabilidade desta Concessionária.

Neste sentido, considerando os atrasos pelo Poder Concedente, sobretudo em razão das deficiências existentes no processo de licenciamento conduzido pela EPL, cumpre lembrar o histórico de todo o processo de emissão desta Licença, senão vejamos:

- Novembro/2014 – Requerimento Licença Prévia;
- Março/2015 – Emissão de Parecer/Análise EIA/RIMA (IBAMA);
- Maio/2015 – Realização de Audiências Públicas;
- Outubro/2015 – Emissão da Licença Prévia;

- Dezembro/2015 – Requerimento da Licença de Instalação pela EPL.

Merece pontuar, ainda, que foram informadas à Via 040 inúmeras previsões para a emissão da licença que não se cumpriram, impedindo desse modo qualquer planejamento por parte do Concessionário, de modo que sua emissão ocorreu somente em julho de 2016 tendo, ademais, um processo moroso como se menciona abaixo:

- 06/07/2016 – Data da assinatura e emissão da LI;
- 25/07/2016 - Via 040 teve conhecimento da LI, de fórma não oficial;
- 01/08/2016 - Via 040 recebeu cópia da licença, de forma não oficial, via e-mail;
- 03/08/2016 – Via 040 solicitou à ANTT cópia da licença, formalmente, e foi informada que nem mesmo a Agencia havia recebido o documento formalmente pela EPL;
- 03/08/2016 – A EPL publicou a emissão da Licença de Instalação em jornais de grande circulação;
- 16/08/2016 – A Via 040 recebeu a LI formalmente pela ANTT, por meio do Ofício nº 1392/2016/GEPRO/SUINF.

Ora, além do mencionado atraso, a Via 040 verificou que a Licença de Instalação emitida a nome da EPL, contempla apenas o trecho do Estado de Goiás permanecendo o Trecho de Minas Gerais sem licenciamento, tendo em vista que, segundo o Parecer do IBAMA (PAR. 02001.002540/2016-19), não houve, até o presente momento, manifestação definitiva de intervenientes afetados no estado de Minas Gerais, tais como o IEF e a Fundação Cultural Palmares.

Verifica-se, também, a ausência de análise do inventário florestal do trecho MG, com inclusão de novas áreas de preservação permanente, identificadas pela Via 040.

Além do trecho de Minas Gerais não ter sido licenciado, existem questões referentes ao processo de Licenciamento para todo o trecho concedido que preocupam a Via 040 e merecem ser novamente pontuadas, como por exemplo: (i) Programa Básico Ambiental não executivo e com várias divergências; (ii) insuficiência no cadastro de APP's em MG; (iii) ausência de anuência das Unidades de Conservação; (iv) existência de cavidades naturais e contornos Municipais; dentre outros mencionados nessa carta.

Com isso, as tratativas que deverão ser realizadas com o IBAMA, EPL e ANTT para a transferência da Licença demandarão um prazo que deve ser considerado por essa Agência, bem como, a respectiva negociação de prazos de obras, e obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão.

Ante a esta situação, cumpre mencionar novamente a correspondência OF.GCC.0237.2016 (50510.026836/2016-75), em que a Via 040 externou sua preocupação com a possibilidade de postergação dos investimentos previstos para 2016 e 2017.

Pelo exposto, a Via 040 apresenta abaixo as seguintes considerações sobre a Licença de Instalação – LI, emitida a nome da EPL;

- LI emitida apenas para o Distrito Federal e Estado de Goiás;
- Perante o IBAMA o titular da LI é a EPL e, portanto, a única responsável pelo atendimento das condicionantes estabelecidas (item 1.8 da LI);
- Os Planos e Programas Ambientais - PBA, em atendimento às recomendações do IBAMA, deverão ser reapresentados, em meio digital e em caráter executivo, num prazo de 60 dias, (item 2.15).
- Existe bloqueio de obra em "OAE's" e cursos d'água até a apresentação e aprovação dos métodos construtivos;
- Apesar da emissão da ASV, a supressão vegetal não está autorizada até a emissão da ACCT, que teve a adequação de fauna analisado pelo IBAMA em 25/08/2016. Portanto, a Via 040 necessita de prazo para contratar a empresa responsável pela execução dos serviços.

Isto posto, verifica-se que o processo de emissão da LI encontra-se divergente do previsto no Edital nº 006/2013 e, consequentemente, em desacordo ao previsto no Contrato de Concessão.

Portanto, para que seja viável o processo de transferência da LI, será necessário que todos os itens relatados abaixo e discutidos em Reunião realizada na ANTT em 23/08/2016 (Anexo 1) sejam esclarecidos e sanados.

- Solicitações, questionamentos e dúvidas ao PBA, formalizadas pelo IBAMA;
- Analise do quantitativo do inventário florestal e ASV, se necessário, retificação da ASV, considerando que a versão do inventário entregue pela EPL à VIA 040 em 24/08/2016 não condiz com as informações da ASV,
- Avaliação pelo IBAMA das justificativas técnicas referentes ao projeto de engenharia, solicitadas no Parecer PAR. 02001.002540/2016-19;
- Inclusão de todas as APP's no inventário da EPL;
- Emissão de todas as Anuências das UC's pelo IEF/MG;
- Manifestação da Fundação Palmares;
- Anuência do Mona Serra da Calçada (Pref. Nova Lima);
- Definição da extensão dos trechos com cavidades a serem bloqueados;
- Definição da titularidade da Licença Prévia e atendimento às suas respectivas condicionantes;
- Avaliação do patrimônio – Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 597+550 (Anexo 2), pois o Memorial consta no Projeto Básico analisado pela EPL no processo do licenciamento, conforme demonstra a Figura nº 1 a seguir.

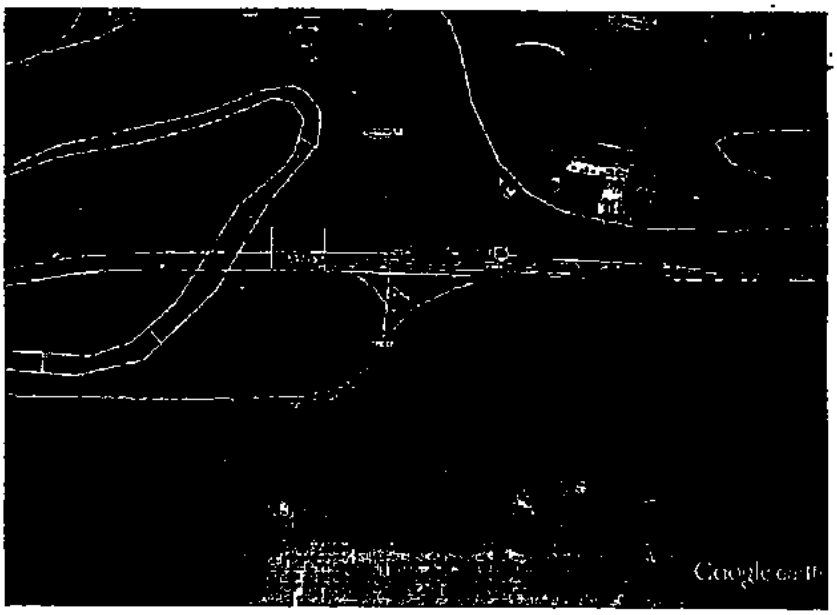


Figura 1 – Projeto Básico com o Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 597+550

Assim, considerando que o titular da LI é a Empresa de Planejamento e Logística - EPL, os prazos referentes às obrigações dispostas no item 3.2.1 do PER – Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias deverão iniciar, contratual e legalmente, após a transferência de titularidade da Licença de Instalação à Concessionária, de forma conjunta e integral, para todo trecho concedido, que compreende o Distrito Federal e os estados de Goiás e Minas Gerais.

Além do prazo necessário para transferência da LI, primordial para se determinar o início das obras, de acordo com as boas práticas de gestão ambiental e de engenharia, deverá ser considerado ainda o período chuvoso, pois as obras somente poderão iniciar após o término da janela hidrológica. Desta forma, os cronogramas, tanto de duplicação quanto de melhorias, deverão ser reformulados com base nestas premissas.

Ademais, para início efetivo das obras, os programas ambientais deverão estar em caráter executivo e aprovados pelo IBAMA.

Diante do exposto, para início efetivo das obras a Concessionária demandará aproximadamente 180 (cento e cinquenta) dias, posteriores à transferência da LI, para que todos as autorizações e contratações estejam emitidas e concluídas.

Outrossim, deve ser considerada a possibilidade da perda da janela hidrológica (outubro/2016 a março/2017) e a necessidade de ajustar os prazos contratuais, em razão do prazo real e factível de início das obras.

Assim, pelo exposto, a Via 040 manifesta sua discordância quanto à emissão da LI apenas para o trecho do Distrito Federal e Estado de Goiás (trecho de Minas Gerais não licenciado), uma vez que as condições originais do edital e do contrato de concessão não estão sendo mantidas para cumprimentos das metas de obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias na Rodovia.

Para que sejam mantidas as condições editalícias e contratuais, a Licença de Instalação deverá ser emitida de forma integral, abarcando todo o trecho concessionado e respeitando todas as demais condições contratuais e a distribuição de riscos estabelecidas no Contrato de Concessão, e, posteriormente, transferida à Concessionária BR 040 S.A., posto que, quando da sua emissão, fracionada ou não, a titular é a EPL.

Sem mais para o momento, a Via 040 informa que está à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme Campos

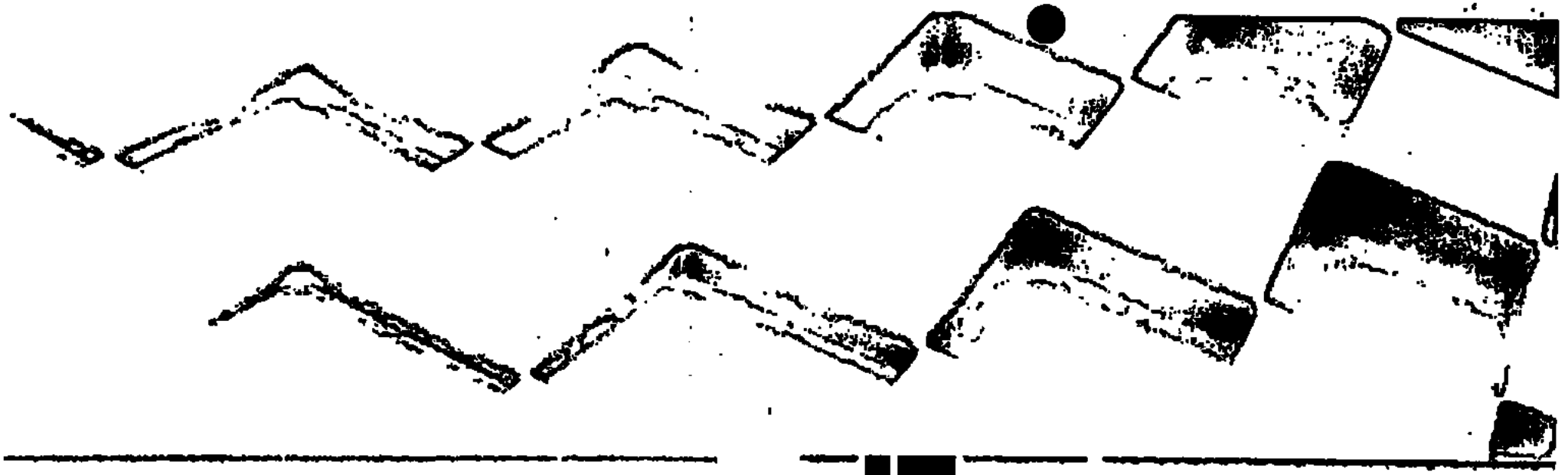
Gerente do Contrato de Concessão

Anexos:

Anexo 1: Apresentação das dúvidas e divergências referentes ao processo de licenciamento, PBA e Inventário Florestal, apresentadas na reunião realizada em 23/08/16 na sede da ANTT/Brasília, com a participação de representantes da ANTT, EPL, Ministério dos Transportes e Via 040.

Anexo 2: Projeto Básico apresentado no processo de licenciamento, com o Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 557+550.

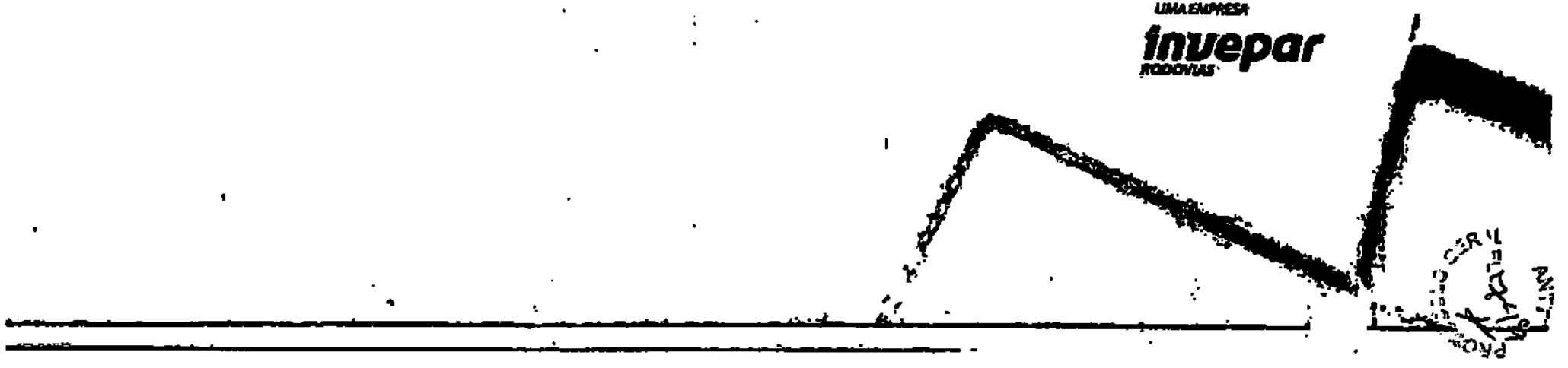
Anexo 1



Licenciamento Ambiental

VIA 040

UMA EMPRESA
invepar
RODOVIAS



ASV 1131/2016 E INVENTÁRIO FLORESTAL

SOLICITAÇÕES AO IBAMA

- ✓ Condicionante para apresentação do projeto de plantio compensatório em 90 dias – necessidade de dilação de prazo
- ✓ Prazo para rearranjo do projetos das ASV's 921 e 903/2014 para unificação com a condicionante da ASV 1131/2016;

SOLICITAÇÕES À EPL

- ✓ Informar quantitativos ajustados para estado de Goiás (reposição florestal, compensação de espécies protegidas e compensação de APP);
- ✓ Fornecer à Concessionária versão final do Inventário Florestal, dados brutos, mapas e *shapefiles* para conferência e procedimentos futuros;
- ✓ Fornecer *shapefiles* da APP em Goiás não levantada, além de outras levantadas em Minas Gerais;
- ✓ Estudar fatores de forma variados para cada fitofisionomia, adequando as estimativas volumétricas por indivíduo, visando reduzir o erro não amostral do volume de madeira;
- ✓ Reduzir o erro amostral para volume de madeira aos limites toleráveis pelo IBAMA;

QUESTIONAMENTOS AO IBAMA

- ✓ As UCs do DF poderão ser contempladas nos plantios compensatórios, conforme indicação do PBA?
- ✓ A ASV engloba todo o trecho DF/GO, mesmo mapas e shapes tendo sido apresentados a partir do km 40+000?. E o segmento entre o km 24 e 24+800 GO?;
- ✓ Será possível ajustar o projeto de reposição florestal e plantio compensatório ao volume de madeira suprimido após o romaneio? Obs. o PBA apresenta meta de reduzir em 15% a supressão vegetal;

PROCEDIMENTOS FUTUROS

- ✓ Necessário ajustar as poligonais da área de intervenção à totalidade da faixa de domínio do projeto, uma vez que o inventário foi realizado apenas numa faixa com largura fixa de 80m – necessidade de retificações da ASV 1131/2016; possibilidade de extrapolar o erro amostral admissível pelo IBAMA.

ASV 1131/2016 E INVENTÁRIO FLORESTAL

Divergências entre os quantitativos apresentados na ASV e shapes do inventário fornecido à Via 040

Quadro de áreas apresentado na ASV 1131/2016

Tipo de Vegetação / Estágio Sucessional	Área (ha)
Cerrado sentido restrito / inicial a médio	232,13
Cerradão / Inicial a médio	3,87
Floresta Estacional Semidecidual / inicial	0,00
Mata Ciliar e Mata de Galeria / inicial	11,38
Vereda / inicial	0,24
Áreas Antropizadas (Áreas Urbanas)	46,94
Áreas ocupadas por Agricultura e/ou Pastagens	190,77
TOTAL	485,33

Áreas calculadas através dos *shapes* do Inventário Florestal

Cobertura e uso do solo / Estágio Sucessional	Área (ha)
Cerrado Sentido Restrito / inicial a médio	54,57
Cerrado Sentido Restrito e Cerradão / inicial a médio	37,69
Cerrado Sentido Restrito e Floresta Estacional Semidecidual / inicial a médio	22,55
Área de Preservação Permanente	18,52
Agricultura e/ou Pastagem (demais áreas antropizadas)	347,13
TOTAL	480,46

Além das fitofisionomias estarem divergentes, a intervenção em vegetação nativa e APP prevista na ASV é de **247,62 ha** contra **133,33 ha** calculados através dos *shapefiles* do Inventário Florestal.

Programas Ambientais

1) Programa de Gestão Ambiental

- Item incluso na última versão do Programa, "deverá ser comprovado , ao longo de todos os relatórios semestrais, <u>que a equipe estimada para execução desse Programa estará disponibilizada e efetivamente executando o PGA</u>" – A Via 040 irá contratar a equipe necessária para atender o Programa, com profissionais e quantitativos que atendam as frentes de serviço;
- Será mantido o indicador de número de acidentes de trabalho? (no PAC foram retirados todos os indicadores de SSO);

2) Programa Ambiental da Construção

- Elaboração plano de execução de obras - 60 dias após LI;
- Elaboração e determinação dos procedimentos técnicos - 60 dias após LI.

  Solicita alteração do prazo para – 30 dias antes do início das obras.
- A localização dos canteiros, usinas de asfalto e jazidas citados no Programa não estão corretos, pois a atualização será feita no projeto executivo e contratação de empreiteiras.
- Para atividades de obras de arte especiais, deveriam constar as medidas mitigadoras exigidas pelo IBAMA, mesmo que de forma sucinta para detalhamento no projeto executivo;
- Lei 4.771/1965 citada foi revogada.

- No rodapé pag. 38, consta informação que foi acordada em reunião com IBAMA (ver ata!) – "O PGR e PAE serão elaborados a partir das diretrizes estabelecidas no PAC, e será solicitada posteriormente a emissão da LI";

  A Concessionária não possui ata da reunião. E o PGR/PAE entregues no processo de LO?

- Uso de herbicida pode ser feito na fase operação nas frentes de manutenção e conserva?

3) Subprograma de Monitoramento de Ruídos e Vibrações

- Solicita-se a realização do monitoramento quando houver reclamações;
- O monitoramento deverá ocorrer somente nos pontos que existem frentes de serviço;
- É realmente é necessário instalar os silenciadores em equipamentos? Os equipamentos são fabricados para atender as normas e padrões de ruídos estabelecidos pela legislação brasileira.
- Na Tabela 9 do Programa que define 35 pontos que deverão ser realizados os monitoramentos, <u>apenas 15 estão em local que terá obras e possui residências, hospitais, etc. – Necessidade de revisão destes pontos</u>

Tabela 9 Pontos de Monitoramento de Ruídos e Vibrações

Pto	Estado	Município	Km	Observações
1	Goiás	Brasília	4+100	Trecho duplicado
2		Valparaíso de Goiás	1+200	Trecho duplicado
3		Luziânia	24+000	Trecho a ser duplicado - 24+000 a 24+800
4		Cristalina	64+400	Não tem moradia neste ponto - Não seria comunidade São Bartolomeu no km 61+500?
5		Cristalina	96	Ok
6	Minas Gerais	Paracatu	42+500	ok residência
7		João Pinheiro	141+300	ok residência
8		João Pinheiro	143+300	ok residência
9		João Pinheiro	225	ok residência
10		São Gonçalo do Abaeté	236+400	ok comunidade
11		Três Marias	276	ok residência
12		Felixlândia	343+300	ok comunidade
13		Felixlândia	356+500	ok residência
14		Curvelo	385+900	Não tem residência
15		Curvelo	423+500	Neste ponto tem dispositivo e inicia o trecho duplicado que não terá obra
16		Paraopeba	443+600	Trecho duplicado(sem obra)

Tabela 9 Pontos de Monitoramento de Ruídos e Vibrações

Pto	Estado	Município	Km	Observações
17		Sete Lagoas	467+200	Trecho duplicado (sem obra)
18		Esmeraldas	503+700	Trecho duplicado (sem obra)
19		Ribeirão das Neves	509+200	ok -Trecho duplicado terá dispositivo no km 509+500
20		Contagem	525+200	Trecho duplicado (sem obra)
21		Belo Horizonte	534+600	Trecho duplicado (sem obra)
22		Nova Lima	552	Trecho duplicado (sem obra)
23		Congonhas	612+300	Ok
24		Congonhas	617+900	Ok
25		Conselheiro Lafaiete	627+800	Não terá obras no trecho urbano - Contorno de Conselheiro Lafaiete
26		Cristiano Otoni	649+600	Ok
27	Minas Gerais	Carandaí	659+600	No km 660+500 tem mais residência que no km 659+600
28		Carandaí	666+900	Ok
29		Carandaí	676	Ok
30		Ressaquinha	681+600	Não terá obras no trecho urbano - Contorno de Ressaquinha
31		Alfredo Vasconcelos	692+600	no Km 693+000 tem mais residência
32		Barbacena	700+400	Trecho duplicado (sem obra)
33		Barbacena	720+500	Trecho duplicado (sem obra)
34		Santos Dumont	747	Não terá obras no trecho urbano - Contorno de Santos Dumont - inicia 734 - 750
[illegible]		[illegible]	757+500	[illegible]

4) Subprograma de Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes

- Alterar o prazo de entrega do PGRS das construtoras para até o início das obras ou junto dos relatórios semestrais (está sendo exigida a entrega com 60 dias de antecedência do início da obra);
- Parecer Ibama: *"Deverá ser instalado um ambulatório para atendimento emergencial em cada um dos canteiros"* – As empreiteiras implantam nos canteiros de obras somente consultórios médicos, sem realização de procedimentos cirúrgicos ou interventivos.

Sugestão: Não exigir a instalação de ambulatórios em canteiros de obras, e solicitar a apresentação ao IBAMA no relatório semestral a forma de atendimento ambulatorial realizada pelas empreiteiras (ex. uso de hospitais região). Caso a empreiteira opte por instalar ambulatório, o PGRSS será atendido conforme CONAMA 358.

- e comprovação da reaproveitamento??;

Difícil de atender devido as ocilações urbana;

- ✓ Garantir que 100% dos resíduos gerados durante o período de obra sejam encaminhados para a destinação final ambientalmente adequada - Não depende só da obra - orgânicos? - Grande dificuldade de encaminhamento correto de resíduos orgânicos

Assuntos – Processo de Licenciamento (EPL)

- Indicadores estão repetitivos e com nomenclatura divergente:
  - ✓ Possibilitar a reciclagem e reuso de 100% dos resíduos **administrativos** – (papel e plástico?) – não tem o mesmo objetivo do indicador – Garantir a reciclagem do todos os resíduos "**Recicláveis**" para que os mesmos sejam encaminhados para cooperativas...;
  - ✓ Percentual de resíduos **comuns** encaminhados para reciclagem — O que quer dizer resíduos **comuns**? Não seriam resíduos recicláveis ao invés de "comuns" ?

- Dificuldade de mensurar:
  - ✓ Possibilitar o reaproveitamento de 100% dos resíduos reaproveitáveis antes descartá-los – Como é feita a comprovação de reaproveitamento??;
- Dificuldade de atender devido às políticas urbanas:
  - ✓ Garantir que 100% dos resíduos gerados durante o período de obras sejam encaminhados pra a destinação final ambientalmente adequada - até resíduos não recicláveis e orgânicos? – Grande dificuldade de encontrar aterros sanitários licenciados na região !

5) Programa Controle, Monitoramento e Mitigação de Impacto nos Recursos Hídricos

- Existe meta para execução de coletas semestrais de corpos hídricos próximos aos canteiros, e na pag. 141, em todos os canteiros ativos/instalados – Não é somente quando houver lançamento de efluentes? Conforme pag. 145?
- O monitoramento deverá ocorrer somente nos pontos que existem frentes de serviço;
- Pendência EPL: Pag. 139 cita que cursos d'agua interceptados pela rodovia que tenham mananciais devem ser monitorados - PQ já não está na Tabela 15? A EPL não deveria ter feito este levantamento na fase do EIA? ;
- EPL não incluiu na ultima versão do PBA as informações de diagnóstico do ponto de coleta que foi exigido pelo IBAMA (ex. forma utilização do corpo hídrico, relevância para população e ecossistemas, largura e prof. média em períodos chuvosos e secos, existência e largura da mata ciliar, etc.). – Estas informações são somente para primeiro relatório?
- Na Tabela 15 do Programa que define 35 pontos que deverão ser realizados os monitoramentos, 2 pontos deverão ser excluídos:

Pto	Estado	Corpo D'água	Km	Observações
30	MG	Córrego Mocambo	440+000	Está em trecho duplicado, sem obras
35	MG	Rio Novo	715+600	Área urbana, onde será feito o contorno de Santo s

6) Programa de Prevenção, Controle e Monitoramento de Processos Erosivos

- Supressão de jazidas ATÉ FORA DA FD, deve atender as diretrizes do Sub de Controle de Supressão- não deve atender as exigências da autorização da licença especifica da área?
- Não será permitida um avanço das frentes de desmatamento em relação às frentes de terraplenagem;
- Fazer corte com motosserra acima DAP > 10 cm diverge programa de monitoramento de supressão vegetal
- Instalação de grades na redes pluviais para evitar carreamento de sólidos para corpos hídricos – entupimento da drenagem podendo causar acumulo de água para pista, e interrupção da passagem da fauna;
- Os locais de jazidas, canteiros e usinas identificados no Programa não são reais e deverão ser excluídos do programa.

7) Programa de Levantamento, Controle e Recuperação de Passivos Ambientais

- Existem passivos ambientais identificados no EIA que não serão recuperados na fase de implantação da rodovia, pois são monitorados pela Operação devido a item contratual – Apresentação de Relatórios de Monitoração de Terraplenos e Estruturas de Contenção e possuem prazo especifico considerando nível de risco geotécnico e operacional, definido pela ANTT, para cada risco.

  Portanto, os passivos ambientais deveriam ser separados para LO e LI;

Assuntos – Processo de Licenciamento (EPL)

8) Subprograma de Controle de Supressão Vegetal

- Metas a serem discutidas:
  - ✓ indicador de 100% de aproveitamento material em frentes de obra e doações – Segundo normativa da ANTT o material lenhoso também poderá ser comercializado;
  - ✓ A ASV autoriza supressão de toda faixa de domínio, mas o indicador exige preservação de 15% de exemplares de espécies ameaçadas de extinção e supressão de no máximo 85% da faixa de dominio;

- Informações do dimensionamento da tora está diferente no texto, pag. 156 (item 10) x pag. 161 (PBA):

Material lenhoso deverá ser empilhado:
- Toras de 3 m: DAP> 15 cm;
- Lenha de 1 m: DAP entre 10 e 15 cm

Classe I = Madeira roliça com diâmetro entre 8 e 25,0 cm, medido na ponta mais grossa com casca, será denominado lenha, devendo ter, no mínimo, 1,20m de comprimento.

Classe II = Madeira com diâmetro 25,0 cm medido na ponta mais fina, com casca, denomina-se tora. O comprimento padrão poderá variar entre 2,50m a 4,00m, conforme melhor aproveitamento do fuste principal.

PROTOCOLO SER VIA040 ANTT

Assuntos – Processo de Licenciamento (EPL)

- Restrição de uso de trator de lâmina para supressão, autorizando somente para destoca e empilhamento com informações divergentes na pag. 157:

PROCEDIMENTOS PARA A SUPRESSÃO DA VEGETAÇÃO	
TIPO	APLICAÇÃO
Corte com motosserra	Em áreas com restrições ao uso de maquinário.
	Para árvores de grande porte.
	Em áreas com possibilidade de direcionamento do corte e desgalhamento antes da derrubada.
	Equipe/empresa especializada para execução dos serviços.
	Motosserristas treinados e equipamentos licenciados.
Derrubada com trator de lâmina	Poderá ser realizado após a supressão de vegetação apenas para destoca e empilhamento.

Obs.: A utilização de trator de lâmina somente ocorrerá após a supressão para destoca e empilhamento, mas não para a efetiva supressão de vegetação.

Instruções PER:

3.2.6.4 Projetos

Salvo referência específica, a concessionária deverá elaborar os projetos e executar as obras de acordo com as normas e especificações adotadas pelo DNIT e, quando cabível, pelos documentos técnicos pertinentes da ABNT ou outras normas aceitas pela ANTT.

- Conforme Norma DNIT 104/2009 – Terraplenagem – Serviços Preliminares

5.3.5 Quando da ocorrência de vegetação de porte reduzido ou médio (até 15 cm de diâmetro, medido a uma altura de 1,00 m do solo) a limpeza, em termos práticos, deve compreender apenas o desmatamento – que pode ser qualificado como leve ou pesado, conforme a altura e/ou a quantidade de árvores. Para estas tarefas podem ser usados, exclusivamente, os tratores de esteiras.

5.3.6 No caso da vegetação de maior porte (diâmetro maior que 15 cm) o processo de derrubada e redução dos troncos das árvores demanda o uso adicional de motosserras – devendo, outrossim, em seqüência ser procedido o destocamento, o qual consiste em se remover os tocos remanescentes.

11) Programa de Educação Ambiental

- O programa de educação ambiental não se encontra executivo, tendo informações das etapas previstas para o Programa, que demandam necessidade de contratação de empresa para elaboração/execução do Programa:
  - Formação de equipe multidisciplinar
  - identificação de problemas ambientais à duplicação;
  - levantamento de comunidades;
  - elaboração de material informativo/educativo

12) Programa de Melhoria dos Acessos e Travessias Urbanas

- Não é viável promover fóruns de discussão com a população para definir a localização das passarelas. Os locais foram definidos com base nos dados estatísticos de atropelamentos fornecidos pela PRF e discutidos com representantes do poder público de cada município.

- É necessário a readequação do cronograma previsto para início das atividades desse programa, com o objetivo de compartilhar as informações com as comunidades impactadas e promover a implementação das ações mitigadoras.

- Existe uma informação equivocada no capitulo "Justificativa": está descrito que serão instaladas 17 (dezessete) passarelas. Porém, o quantitativo informado na tabela constam 41 passarelas a serem instaladas em 17 (dezessete) municípios.

13) Programa de Apoio à população atingida

- Solicita-se esclarecimento quanto aos objetivos específicos do programa, visto que a implementação desses, inviabilizam o processo de desocupação da faixa de domínio do ponto de vista de prazo e definição orçamentária.

- Solicita-se esclarecimentos em relação às seguintes metas definidas no programa:
  - Prestar assistência social/técnica/jurídica a 100% da população afetada pelo processo de desapropriação;
  - Promover a inclusão social de todas as famílias afetadas e cadastradas no Programa em projetos e serviços públicos disponibilizados na região (municipais/estaduais/federais);

- Questiona-se o dimensionamento de recursos para a execução do programa, que aparenta ser insuficiente para atender todas as demandas previstas para o período de implantação e pós obra, principalmente no que se refere à exigência de assessoria jurídica para a população diretamente impactada.

14) Programa de Comunicação Social

- Solicita-se esclarecimentos quanto ao atendimento a 100% do público alvo, elaboração de banco de dados e no que se refere a ausência de reclamação nos órgãos públicos sobre a rodovia. No documento não foi possível identificar como esses itens deverão ser construídos e atendidos.

- Solicita-se esclarecimentos quanto a definição de equipe para desenvolvimento do referido programa.

15) Subprograma de Monitoramento e Mitigação do Atropelamento da Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna – Ajustes pontos passagem de fauna

Km	Estado	Tipo	Medida	Observações
28	GO	Hotspot 1	S, RV, FEV	Ok, inserido no projeto
62	GO	Hotspot 2	S, RV,FEV,	Ok, inserido no projeto
76+450	GO	Corredor 1	S, RV,FEV, PF	Adaptação dos bueiros para travessia da fauna: km's 76+665; 77+450; 78+190.
114	GO	Hotspot 2	S, RV,FEV, PF	Passagem trecho duplicado; Solicitação de execução do programa de monitoramento de atropelamento da fauna por 12 meses para avaliar a necessidade instalação dessas passagens. Tem registro de atropelamento pelo CCO somente km 121
121	GO	Hotspot 3	S, RV,FEV, PF	
127	GO	Hotspot 4	S, RV,FEV, PF	
145	GO	Hotspot 5	S, RV,FEV, PF	Cota insuficiente. Km 145+200 mais apropriado.
6	MG	Hotspot 1	S, RV,FEV, PF	Não há cota. Soluções: deslocar para o km 4+840?
10	MG	Hotspot 2	S, RV,FEV, PF	Terreno chapado, solução: utilizar passagem de gado existente no km 10+870.
49	MG	Corredor 2	S, RV,FEV, PF	Terreno em corte, solução: utilizar BSTM 2,65m implantado para drenagem

Legenda: S= Sinalização; RV = Redutor de Velocidade; FEV – Fiscalização eletrônica de velocidade; PF = Passagem de Fauna

15) Subprograma de Monitoramento e Mitigação do Atropelamento da Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna

Km	Estado	Tipo	Medida	Observações
60	MG	Corredor 2.1	S, RV,FEV, PF	Não há cota para implantação de galeria 2x2m, solução: implantar passagem seca na ponte do km 58+200. Tem que colocar cerca em ponte?
63	MG	Hotspot 3	S, RV,FEV, PF	Não há cota, soluções: deslocar para o km 62+900 ou utilizar galeria prevista pela drenagem no km 62+722. Vai ficar bloqueado por causa da cavidade de Paracatu.
78	MG	Hotspot 4	S, RV,FEV, PF	Não há cota; inexistência de vegetação fora da faixa de domínio, somente pasto
81	MG	Hotspot 5	S, RV,FEV, PF	Não há cota; existência de ponte no km 81+940, mas o bueiro encontra-se afogado em pouca de cheia, é preciso avaliar!
101	MG	Hotspot 6	S, RV,FEV, PF	Existência de retorno operacional neste local
111	MG	Hotspot 7	S, RV,FEV, PF	Para implantação da passagem, será necessária a elevação do greide das duas pistas da rodovia.
196	MG	Hotspot 8	S, RV,FEV, PF	Implantação de passagem seca na ponte km 196+500
196+300	MG	Corredor 3		
202	MG	Hotspot 9		A passagem de fauna prevista no km 202+000 tem interferência com um acesso existente. Indicamos transferir para o km 202+300, local mais favorável, mas com necessidade de elevação do greide das duas pistas da rodovia

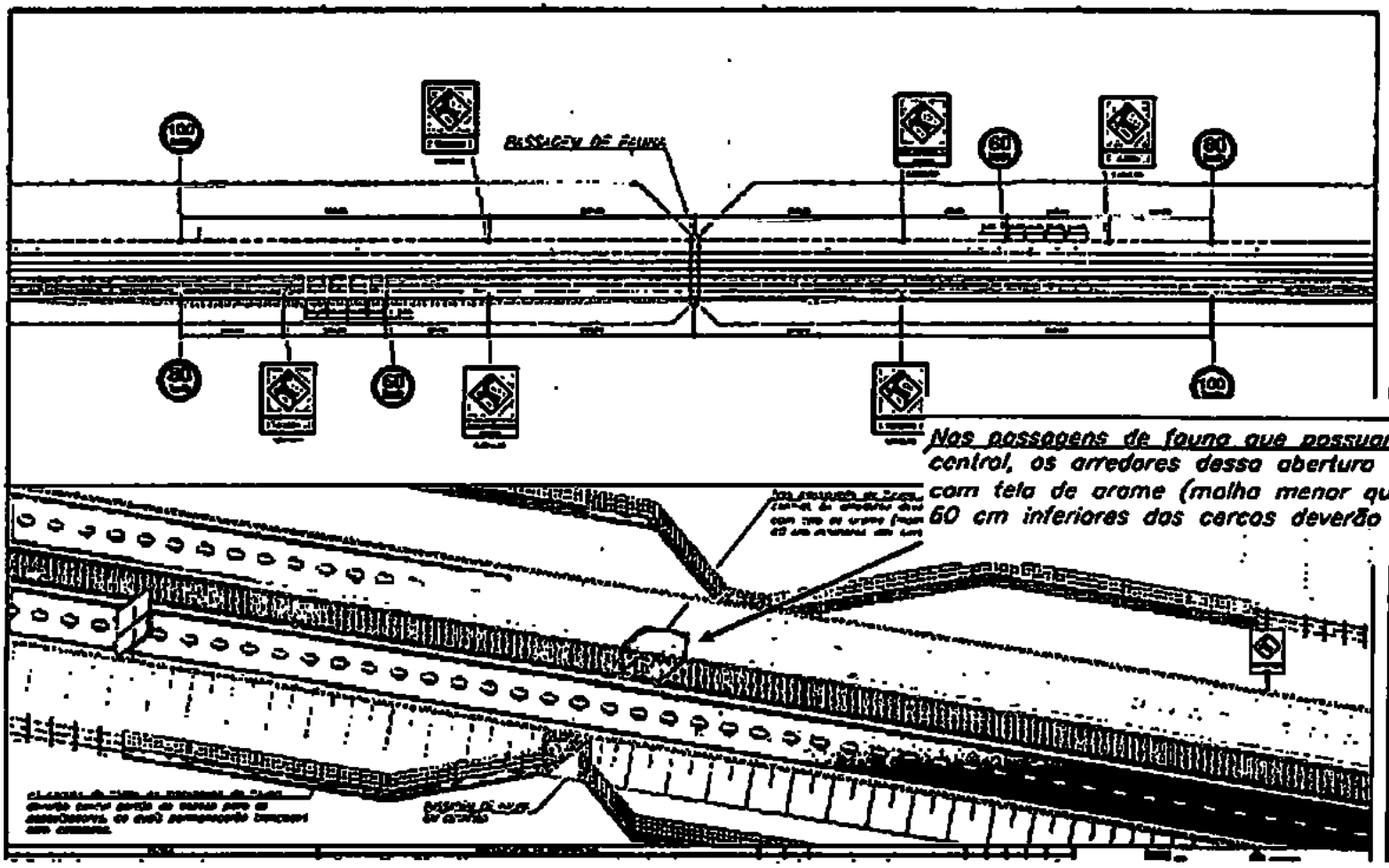
Legenda: S= Sinalização; RV = Redutor de Velocidade; FEV – Fiscalização eletrônica de velocidade; PF = Passagem de Fauna

15) Subprograma de Monitoramento e Mitigação do Atropelamento da Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna

Km	Estado	Tipo	Medida	Observações
230,2	MG	Corredor 4.1	S, RV,FEV, PF	Local sem aterro suficiente para o recobrimento de seção, considerando a espessura de pavimento de aproximadamente 0,60 sobre a passagem de fauna de 2,0 X 2,0 m. Neste local a passagem poderia ter no máximo 1,30 m de altura.
237,8	MG	Corredor 4	S, RV,FEV, PF	ok
267	MG	Hotspot 10	S, RV,FEV, PF	Solicitação alteração para km 266+600
333	MG	Hotspot 11	S, RV,FEV, PF	ok
354	MG	Hotspot 12	S, RV,FEV, PF	Não há cota;
361	MG	Hotspot 13	S, RV,FEV, PF	Local em trecho de aclive sem aterro suficiente para recobrimento da seção. Sugere-se a alteração para o km 362+515 onde há um bueiro grande a ser implantado
403	MG	Hotspot 14	S, RV,FEV, PF	Implantação de passagem seca na ponte km 196+500
417	MG	Hotspot 15	S, RV,FEV, PF	Sugere-se a alteração para o km 416+450, onde há um bueiro grande a ser implantado
456; 458+200; 461 e 464	MG	Hotspots	S, RV,FEV, PF	Trecho duplicado; solicita realização de monitoramento por 12 meses
642	MG	Hotspot 19	S, RV,FEV, PF	Local sugerido pela projetista já possui bueiro existente, km 641+934

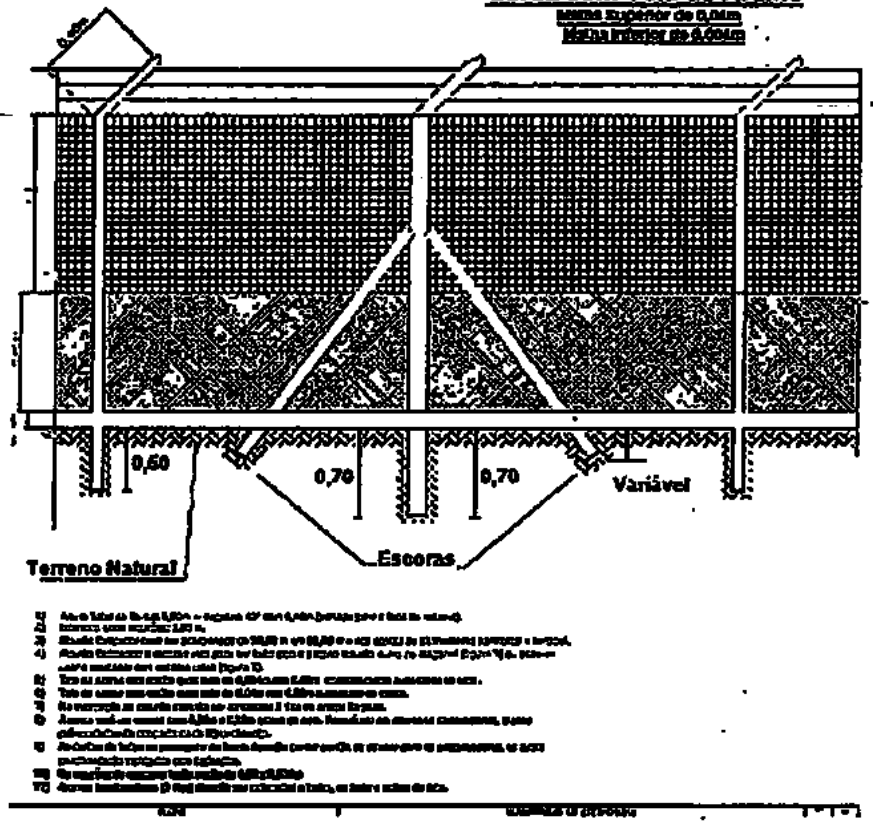
Legenda: S= Sinalização; RV = Redutor de Velocidade; FEV – Fiscalização eletrônica de velocidade; PF = Passagem de Fauna

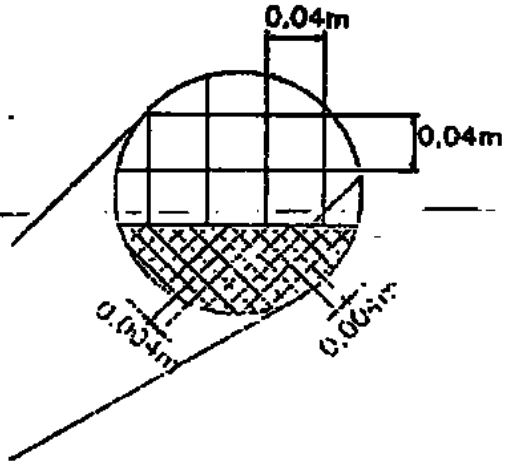
15) Subprograma de Monitoramento e Mitigação do Atropelamento da Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna



Nas passagens de fauna que possuam abertura no canteiro central, os arredores dessa abertura deverão ser cercados com tela de arame (malha menor que 2 cm), sendo que os 60 cm inferiores dos cercos deverão ser enterrados.

15) Subprograma de Monitoramento e Mitigação do Atropelamento da Fauna e Monitoramento das Passagens de Fauna





A cerca deverá possuir pelo menos 1.5m de altura, mais negativa (45º) de 40 cm voltada para o lado da margem da rodovia. Acerca deverá apresentar malha inferior a 4 cm x 4 cm, sendo que, nos 60cm imediatamente superiores ao solo, a malha não poderá ser maior que 4 mm x 4 mm. No caso de passagens que possuam abertura no canteiro central, os arredores dessa abertura deverão ser cercados. Assim, orienta-se que o cercamento seja composto por tela de arame com malha menor que 2 cm, sendo que os 60 cm inferiores das cercas deverão ser enterrados, de forma a evitar a passagem de pequenos animais. As cercas de todas as passagens de fauna deverão contar portão de acesso para os pesquisadores, os quais permanecerão trancados

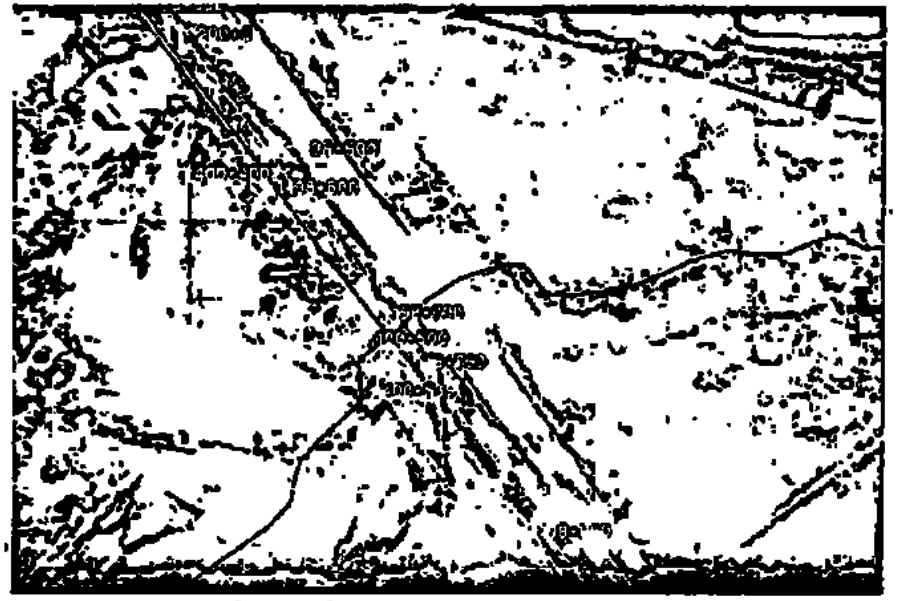
Assuntos – Processo de Licenciamento (EPL)

Condicionantes com impactos projeto de engenharia GO

- **Parecer do IBAMA:**

✓ **Exigência para exclusão de caixa de empréstimo e ADME em fragmentos de vegetação nativa, independente da ASV autorizar supressão em toda faixa de domínio:** impacto no balança de massa, necessidade de revisar todo o projeto de terraplenagem, inclusive novas sondagens e ensaios.

✓ **Solicitação de redução de aterros em todas as APP's, independente do tamanho e se extrapola ou não a faixa de domínio, e em locais de encabeçamento de pontes:** necessidade de alteração do projeto com inclusão de contenções e consequente aumento do custo da obra.



Assuntos – Processo de Licenciamento (EPL)

Condicionantes com impactos projeto de engenharia GO

Justificativa Técnica

Ref.: Resposta ao Parecer Técnico PAR. 02001.002540/2016-19 COTRA/IBAMA

Km 44+500 - procurar alternativa locacional para retorno

Km 78+600 - esclarecer o motivo do aterro.

Duvidas Condicionantes

Licença Prévia

2.3 - Apresentar alternativas locacionais e técnicas para minimizar e/ou evitar supressão de vegetação nas áreas indicadas como de vegetação primária e secundária no estágio médio de regeneração

2.6 - Apresentar estudo de relevancia das cavidades naturais ou Desvio de minimo de 250 m da projeção horizontal (em forma de poligonal convexa)

Quantos quilômetros serão bloqueados?

Item	Name	Município	Distância da BR (m)	km na rodovia de acordo com o projeto	Possui estudo de relevância	Trecho já duplicado
1	PEA-0577	Paracatu	28	62+500 a 63+000	Não	Não
2	PEA-0576		59		Não	Não
3	PEA-0575		20		Não	Não
4	PEA-0574		25		Não	Não
5	SM-20 (PEA-0582)	Nova Lima	87	557+000	Não	Sim
6	SM-21 (PEA-0581)		132		Não	Sim
7	SM-22 (PEA-0580)		148		Não	Sim
8	MS-28 (PEA-0579)	Itabirito	25	571+700	Não	Não
9	MS-25 (PEA-0585)		245	573+900	Não	Não
10	PEA-0587	Congonhas (MG)	228	609+800	Não	Não

Licença de Instalação

2.11 - Deverão ser apresentadas, antes do inicio das obras, as outorgas ou dispensas, chanceladas pelo orgao gestor recursos hídricos: captação de água, lançamento de efluentes em corpos hidricos, e intervenção em APP de nascentes. Deverá ser informado como se dará o acesso a cada um dos pontos de captação previstos.

Relacionados às APP's fora da faixa de dominio?

Valor Investimento de Goiás - SNUC

Investimento

R$ 586.990.722,20

0,5% SNUC

R$ 2.934.953,61

Exigências do IBAMA que afetam os projetos e execução obras

- ✓ Metodologia definida no Programa de Controle de Supressão;
- ✓ Exigência para redução de aterros em APP's;
- ✓ Restrição de uso de Caixas de Empréstimos e ADME's na faixa de dominio;
- ✓ Diagnóstico inicial dos corpos hídricos no Monitoramento da Qualidade da Água;
- ✓ Alteamento de greide para implantação de passagem de fauna;
- ✓ Outros itens do PBA;

Premissas – Contrato de Concessão

- Base: Edital nº 006/2013, tido como base para apresentação da proposta vencedora da licitação, possibilitando o deságio de 61,13%;
- Trecho: Emissão de LI para todo o trecho concedido;
- Prazo: o prazo de 12 (doze) meses para emissão da LI, estabelecido no contrato de concessão, não foi cumprido, impactando o planejamento de obras da Concessionária (desmobilização). Desde abril/2015, foram informadas várias datas prováveis para emissão da LI, contudo nenhuma se concretizou;
- Devido a complexidade da obra, situação atual do mercado, processos de contratação e seleção, processos de Governança Corporativa e recontratação de equipe de campo. Se faz necessário um prazo de 180 dias para viabilizar a mobilização das empresas e outros.
- O processo de emissão da LI encontra-se divergente do previsto no Edital nº 006/2013 e, consequentemente, em desacordo ao previsto no Contrato de Concessão, tendo em vista que a LI foi emitida apenas para o Distrito Federal e para o Estado de Goiás – em partes;

A emissão da Licença de Instalação, sem divergências e omissões, liberando todo o trecho concedido, não atendeu o prazo estabelecido em contrato, por situações que transcendem a governabilidade desta Concessionária.

Tratativas com a ANTT

A transferência da LI e os prazos referentes às obrigações dispostas no item 3.2.1 do PER – Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias deverão iniciar, contratual e legalmente, após de titularidade da Licença de Instalação, de **forma conjunta e integral**, para todo trecho concedido, que compreende o Distrito Federal e os estados de Goiás e Minas Gerais, bem como, com todas as inconsistências sanadas.

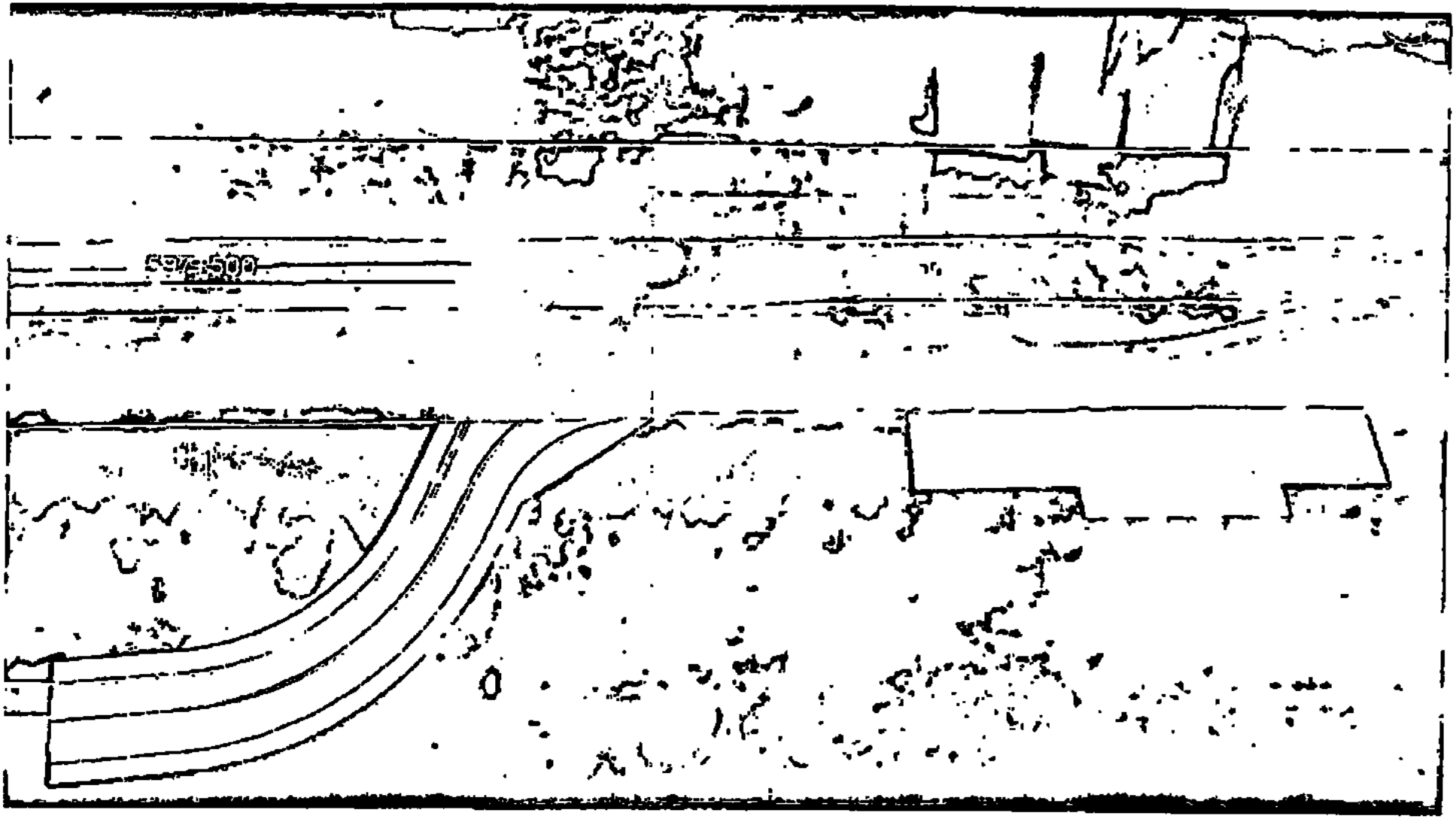
- Inconsistências a serem sanadas antes da transferência **de todo trecho concedido:**
  - ✓ Negociação com IBAMA das exigência do PBA;
  - ✓ Inclusão de todas as APP's no inventário da EPL;
  - ✓ Revisão de quantitativos do inventário/PBA pela EPL (se necessário retificação da ASV);
  - ✓ Emissão de todas as Anuências das UC's pelo IEF/MG;
  - ✓ Manifestação da Fundação Palmares;
  - ✓ Anuência/Consulta à Mona Serra da Calçada (Pref. Nova Lima);
  - ✓ Manifestação do IPHAN para restante do trecho MG;
  - ✓ Definição da extensão dos trechos com cavidades a serem bloqueados;
  - ✓ Avaliação do patrimônio – **Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 597+550** – Implantação de dispositivo que interfere com memorial.

Tratativas com a ANTT

- Reformulação do cronograma de obras para início em abril/2017:
  - ✓ Considerar prazo necessário para transferência da LI;
  - ✓ Considerar as boas práticas de gestão ambiental e de engenharia que não recomendam a execução de obras no período chuvoso;
  - ✓ Necessidade de contratação de empresas para execução do PBA – prazo 180 dias;
  - ✓ Necessidade de emissão de Portaria do IPHAN para execução do Programa de Resgate, Monitoramento Arqueológico e Educação Patrimonial;
  - ✓ Necessidade de emissão da ACCT após aprovação do Programa de Proteção à Fauna pelo IBAMA (adequação da Via040).

Observação: Solicitação de cópia do processo de LP, LI e ASV ao IBAMA para avaliação de todos documentos contidos nos processos.

Monumento Tombado pelo IPHAN – km 597+550



VIA 040

UMA EMPRESA

invepar RODOVIAS

VIA 040

ANTT

Anexo 2

VIA 040

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 160

DOC 8

Inverpar

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.053219/2016-03
02/09/2016 14:39

ANTT

Nova Lima, 1º de setembro de 2016

OF-GCC-0425-2016

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF

Gerência de Projetos de Rodovias - GEPRO

CÓPIA

A/C.: Ilmo. Luciano Lourenço da Silva

Assunto: Encaminha Avaliação do Relatório de Verificação de Áreas de Preservação Permanente elaborado pela Via 040

Referência: Ofício nº 1528/2016/GEPRO/SUINF
Ofício nº 309/20016/EPL/GEMAB

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, em atendimento ao ofício nº 1528/2016/GEPRO/SUINF, vem se manifestar nos termos abaixo.

No ofício em referência, essa Agência encaminhou cópia do Ofício nº 309/2016/EPL/GEMAB que, por sua vez, faz menção ao encaminhamento de *"mídia eletrônica contendo o Relatório de Verificação de Áreas de Preservação Permanente (APP), elaborado pela Concessionária Via 040, relativo às obras de duplicação da Rodovia Federal BR-040/GO/MG/DF"*.

Sobre o Relatório de Verificação da Via 040 e os prazos informados no Ofício da EPL nº 309/2016/EPL/GEMAB, a Concessionária gostaria de elencar as seguintes considerações.

a. O levantamento das Áreas de Preservação Permanente, enviado no Relatório de Verificação da Via 040, no trecho de Minas Gerais, identificou 33 (trinta e três) novas APPs que não haviam sido levantadas pela EPL nos estudos realizados durante o processo de licenciamento.

A Concessionária ressalta que este levantamento foi realizado, de forma não exaustiva, apenas para verificar se haviam APPs ainda não identificadas pela EPL, uma vez que no trecho de Goiás houve esta insuficiência de dados, apontada pela Via 040 e, posteriormente, atestada pela EPL.

b. Nas reuniões realizadas em 11/08/16 e 23/08/16, a Via 040 não se comprometeu com uma data para entrega dos projetos com a indicação das APPs no trecho de MG, pois dependia do recebimento das informações a serem enviadas pela EPL até 24/08/16 (ver Atas das reuniões dos dias 11 e 23/08/16 em anexo – doc. 1);

c. Na reunião realizada em 23/08/16, a EPL se comprometeu a enviar os arquivos editáveis até 24/08/16, mas, até o presente momento, a Via 040 não recebeu estes arquivos (ver Ata da Reunião do dia 23/08/16 em anexo – doc. 1);

d. Ainda nestas reuniões, a Via 040 não se comprometeu com uma data porque iria verificar o prazo necessário para o seu setor de projetos realizar os serviços de inclusão das APPs nos projetos de Minas Gerais.

Pelo exposto, a Concessionária Via 040 informa que realizou apenas uma checagem, não exaustiva, do trecho de Minas Gerais. Tal ação gerou o Relatório de Verificação que está sendo reenviado pela EPL, por meio do Ofício em referência.

Assim, a Via 040 ratifica a possibilidade de haver mais APPs, além daquelas 33 (trinta e três) identificadas pela Concessionária e atestadas, posteriormente, pela EPL.

Além disso, a Concessionária informa que necessita de um prazo de 15 (quinze) dias, contados a partir do recebimento efetivo dos *shape files* de todas as APPs existentes, o

que, ressalta-se, ainda não ocorreu, para que estas informações sejam inseridas no projeto de Minas Gerais.

Sem mais para o momento, permanecemos à disposição para o esclarecimento de quaisquer dúvidas.

Cordialmente,

Guilherme Campos

Gerente do Contrato de Concessão

VIA 040

DOC 9

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.026636/2016-75
12/05/2016 11:12

VIA 040

ANTT

Nova Lima, 10 de maio de 2016.
OF.GCC.0237.2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

CÓPIA

A/C.: Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho

Assunto: Preocupação da Concessionária Via 040 sobre a paralisação de Investimentos programados para o ano concessão de 2016/2017.

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem, novamente, manifestar sua preocupação quanto ao cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão celebrado com essa Agência, bem como dos investimentos previstos e programados para o ano concessão de 2016/2017, pelos motivos abaixo expostos.

A Concessionária ressalta que diversos fatores têm afetado o cumprimento destas obrigações e de seu plano de investimentos, como exemplo, podemos citar, principalmente, a morosidade do processo de emissão da Licença de Instalação, condição *sine qua non* para o fiel cumprimento das obrigações e prazos definidos no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia – PER, cuja responsabilidade de obtenção/emissão é do Poder Concedente, conforme subcláusulas 5.2 e 21.2 do contrato de concessão.

Em consonância com as tratativas que a Via 040 tem tido com representantes dessa Agência, bem como da EPL e do IBAMA, a premissa era de que a emissão da Licença de Instalação ocorreria em abril de 2015, o que não aconteceu até o momento. Apesar desta situação, existem divergências/omissões/obscuridades no processo de licenciamento que devem ser sanadas, prioritariamente precedentes à emissão da Licença. Como exemplo, podemos citar:

- Estão sendo solicitadas definições que a Concessionária entende que deveriam ser estabelecidas pela EPL no processo de licenciamento, tal como definir a melhor alternativa de traçado da Rodovia a ser duplicada, dentre as 3 (três) alternativas fornecidas pela Concessionária, em uma área com cavidades e galerias subterrâneas. Dentre as distribuições de risco do contrato, esta definição deveria ser estabelecida por quem elaborou os estudos de impactos ambientais do empreendimento para indicar a alternativa de menor impacto e as medidas mitigadoras dos impactos negativos, caso ocorram;

- Levantamento das Áreas de Preservação Permanente – APP's, que a Concessionária, preocupada com as informações levantadas nos estudos e programas

Investor

ambientais que compõem o processo de licenciamento, apresentou as divergências verificadas com relação às APP's indicadas nos estudos e as verificadas in loco. Importante destacar que uma série de APP's mapeadas em campo não se encontram previstas nos referidos estudos, denotando sua insuficiência e expondo o empreendimento e esta Concessionária a sérios riscos ambientais.

Essa questão foi imediatamente refutada pela empresa "Serviços Técnicos de Engenharia S.A." – STE, contratada pela Empresa Pública de Logística para elaboração do EIA/RIMA, Plano Básico Ambiental - PBA e Inventário Florestal, que se manifestou contrária a realização de novas visitas de campo.

No entanto, essa postura inicial da STE foi substituída após apresentarmos esta mesma questão ao IBAMA, que se manifestou favorável à preocupação da Concessionária.

Assim, a STE voltou à campo e identificou mais 10 (dez) APP's no trecho de Goiás e mais 38 (trinta e oito) APP's no trecho de MG, corroborando com o pleito da Concessionária de que haviam APP's não identificadas nos estudos ambientais.

Devido à inconsistência dos levantamentos apresentados, a Concessionária se disponibilizou a checar em campo as APP's existentes.

Seguindo este mesmo conceito, a Concessionária se colocou à disposição, no intuito de tornar o processo tão produtivo quanto possível, e, visando minimizar os impactos advindos do atraso da emissão e transferência da LI, mas, obviamente, resguardando seus direitos contratuais, para assumir a emissão da ACCT - Autorização para captura, coleta e transporte de material biológico, bem como a realizar estudos mais consistentes das cavidades para balizar a decisão de definir o traçado da Rodovia em área de grande sensibilidade ambiental, porém, este último depende da anuência da ANTT pelos custos envolvidos.

Ainda, segue em anexo documento (doc. 1 – histórico de tratativas Via 040 x EPL x ANTT), contendo todo o histórico das tratativas da Concessionária, EPL e ANTT, para emissão da Licença de Instalação, sobretudo a possibilidade de emissão segmentada.

Sobre o tema mencionado no parágrafo acima, a Via 040 esclarece que, caso a segmentação da Licença de Instalação se concretize, tal situação acarretará em diversas complicações, isso porque o PER estabelece metas anuais para cumprimento do cronograma, onde a data de início é a data de transferência da titularidade da Licença, considerada para todo trecho concedido. Assim, a emissão da Licença de Instalação para trechos segmentados prejudicará o atendimento dos quantitativos e prazos estabelecidos no item 3.2.1.1, pois a segmentação da Licença impacta diretamente o Planejamento de Obras da Concessionária (Duplicação e Multifaixas).

Ademais, expõe a Concessionária à desgastes e questionamentos com os *stakeholders*, não beneficiados no licenciamento segmentado, tais como: representantes dos municípios e comunidades, usuários, PRF, etc. Ressalta-se que estes questionamentos se dão por assuntos completamente alheios à gestão desta Concessionária, haja vista a responsabilidade exclusiva da EPL como agente empreendedor perante o IBAMA.

Outros fatores preponderantes e que também impedem a realização do plano de investimentos merecem ser mencionados, como, por exemplo:

1. Dificuldades no desenvolvimento e aprovação dos projetos dos Postos de Pesagem Veicular – PPV's e ausência de DUP para a execução destas estruturas: desde 2014 (correspondências PC 065/2014, de 31/07/2014; PC 074/2014, de 14/08/2014; PC 104/2014, de 10/09/2014; PC 133/2014, de 08/10/2014; PC 185/2014, de 25/11/2014; e PC 200/2014, de 05/12/2014), a Via 040 vem comunicando a ANTT sobre a falta de parâmetros e premissas técnicas que impediam o desenvolvimento dos projetos executivos para a reforma dos PPV's existentes e para construção dos novos PPV's.

   Tal indefinição foi reforçada pela Via 040, em 27/02/2015, por meio da PC 0174/2015, de 08/05/2015.

   Mesmo sem a definição destes parâmetros e premissas técnicas, em 19/05/2015, a Via 040 reapresentou o estudo técnico de localização dos PPV's (anteriormente apresentado em 20/02/2015), contendo o anteprojeto conceitual destes postos, em observância aos ofícios circulares 013/2014 e 015/2014/SUINF.

   Somente em 12/06/2015 a Concessionária recebeu a Não Objeção ao Estudo apresentando, por meio do ofício 757/2015/GEINV/SUINF, mas, ainda, sem receber os esclarecimentos necessários para desenvolvimento eficiente dos projetos.

   De qualquer forma, tão logo recebida a Não Objeção ao citado estudo, em 22/06/2015, a Via 040 solicitou dilação de prazo para cumprimento das obrigações e reiterou a necessidade de que essa Agência estabelecesse as premissas necessárias.

   Contudo, em 14/08/2015, por meio do ofício 1022/2015/GEINV, a dilação de prazo foi indeferida, porém, a ANTT continuou sem apresentar as premissas e parâmetros de responsabilidade da Agência.

   Considerando esta situação e a necessidade de cumprimento de sua obrigação contratual, a Via 040 protocolizou as propostas de Declaração de Utilidade Pública referente a todos os PPV's.

   Ocorre que, em 16/11/2015, através do ofício 1382/2015/GEINV/SUINF, a GEINV informou que até aquela data não obteve manifestação da SUFIS acerca dos parâmetros e premissas necessárias ao desenvolvimento dos projetos e, por esta razão, a Via 040 deveria desenvolver os projetos sem o esclarecimento das dúvidas apontadas.

   Assim, mesmo com a falta de definições por parte da ANTT, a Via 040 protocolizou as vias amarelas dos projetos executivos referente aos PPV's.

   Sucede que, apesar de todo o histórico acima, a ANTT arquivou todos os processos referentes às propostas de DUP's dos Postos de Pesagem Veicular.

   Tal decisão foi questionada pela Via 040, através dos Ofício GCC nº 193/2016 (protocolo nº 50510.020664/2016-89), Ofício GCC nº 194/2016 (protocolo nº 50510.020666/2016-78), Ofício GCC nº 195/2016 (protocolo nº 50510.020665/2016-23), Ofício GCC nº 196/2016 (protocolo nº 50510.020668/2016-67), Ofício GCC nº 197/2016 (protocolo nº 50510.020667/2016-12); e Ofício GCC

nº 198/2016 (protocolo nº 50510.020669/2016-10), em razão de não ter havido qualquer descumprimento ao regramento contratual de apresentação destas propostas, bem como pelo fato de que para cumprimento desta obrigação, se mostra necessário a desapropriação de áreas, sobretudo em razão da implantação do Pátio de Transbordo de Produtos Perigosos.
Desta forma, uma vez superada a questão das propostas de DUP, ensejando nos devidos desarquivamentos, os prazos contratuais de conclusão destas obrigações deverão ser revistos, ainda mais pela ausência de Licença de Instalação transferida à Concessionária e que impede a execução de obras, conforme documentos anexos (doc. 2);

2. Tratativas realizadas entre a Superintendência da PRF e Diretoria da ANTT para consenso do nível de reforma e construção dos postos da PRF, tendo em vista que a polícia havia solicitado um escopo que vai além das obrigações previstas no PER. Tais tratativas foram iniciadas em 2014 e só foram concluídas em 03/02/2016, conforme disposto no ofício nº 144/2016/GEINV/SUINF, que determina que os prazos de 12 meses para reforma e 24 meses para a construção dos postos da PRF se iniciam a partir de fevereiro de 2016 e findando, portanto, em fevereiro de 2017 e fevereiro de 2018, respectivamente (doc. 3).

Com isso, a Via 040 informa que a soma destes fatores impede a realização dos investimentos previamente programados para o exercício de 2016/2017, e consequentemente, em seu planejamento quinquenal. Inclusive, cumpre esclarecer que o planejamento quinquenal foi concebido ante à premissa de que o ano 1 iniciará a partir da transferência da titularidade da Licença de Instalação. Ainda, após a realização de tal transferência, o planejamento quinquenal deverá ser revisado e reapresentado a essa Agência, levando-se em consideração todos os impactos advindos quando de sua efetiva transferência.

Neste sentido, a Via 040 informa que vários investimentos inicialmente previstos em seu plano, para os quais a Concessionária se planejou e mobilizou, tiveram que ser e serão paralisados, como os citados abaixo:

- Marginais e OAE's referente às Obras de duplicação do trecho 7 (km 24+000/GO ao km 33+500/GO);
- Obras Trecho 07 – Marginais (Sul e Norte) + 2 OAEs (Km 27,9/GO e Km 33,1/GO);
- Obras de duplicação Trecho 04 (Remanescente) – Duplicação (Km 86,6/GO – Km 88,8/GO);
- Obras de duplicação Trecho 8 (km 40+500/GO ao km 51+500/GO);
- Obras de Duplicação do Trecho 9 (km 58+200/GO ao km 69+500/GO);
- Obras de duplicação do trecho 10 (km 74+500/GO ao km 79+000/GO);
- Obras de duplicação do Trecho 11 (km 88+800/GO ao km 105+300/GO);
- Obras trecho 11 – Vias Marginais (km 93+000/GO ao km 97+000 – município de Cristalina/GO);

- Obras de duplicação do Trecho 13 – (km 593+500/MG ao 623+000/MG - 'multifaixa');
- Obra de Arte Especial (Trecho 8 – km 50+100/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 9 – km 58+300/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 11 – km 92+500/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 11 – km 98+200/GO);
- Passarela (Trecho 11 – km 96+100/GO);
- Passarela (Trecho 11 – km 97+800/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 8 – km 44+500/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 9 – km 67+000/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 10 – km 78+000/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 11 – KM 104+100/GO);
- Implantação e Reforma dos Postos de Pesagem Veicular (localizados no km 507+925/MG, km664+190/MG, 260+600/MG, 458+600/MG, 146+830/MG, 594+300/MG);
- Postos da Polícia Rodoviária Federal;
- OAE's Prioritárias no trecho de Congonhas, cuja as autorizações de início de obras já foram emitidas (localizadas nos km 608+000, 610+800, 611+500, 612+300, 615+600 e 616+000);
- Implantação de Fibra Óptica; e
- Implantação de Sistema de CFTV,

Porém, em que pese a necessidade de paralisação dos investimentos acima mencionados, a Concessionária informa que, visando a segurança dos usuários, bem como resguardar a imagem do programa de concessões rodoviárias, diversos investimentos estão mantidos, através de aportes financeiros de seus acionistas, além daqueles originalmente previstos no plano de negócios, uma vez que, neste momento, os valores obtidos com a arrecadação não são suficientes para o cumprimento de seu plano de investimentos, sendo eles:

- Conclusão das obras de duplicação (Trecho 6R – km 160+000 ao km 164+400/MG);
- Obras de duplicação do trecho 07 – sem marginais e OAE's (km 24+000 ao km 33+500/GO);
- Passarela localizada no km 507+300/MG, município de Ribeirão das Neves;
- Recuperação e reforma estrutural do viaduto Teléspharo (localizado no km 610+800/MG);
- Execução de 4 Retornos em Nível (localização: km 71+300/GO, km 115+000/GO, km 122+000/GO e km 172+000/GO);
- Conclusão das Obras de Melhorias das 21 Bases de Serviços Operacionais; e
- 2 novos postos da Polícia Rodoviária Federal (localização: km 93+000/GO e km 664+200/MG).

Além destes investimentos, a Via 040 informa que a Frente de Serviços Operacionais continua em plena operação, em prol da segurança dos usuários, assim como a Frente de Recuperação e Conservação. Até o momento, a Via 040 já registrou os seguintes números (até março/2016):

✓ **FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS**

- 272.967 Atendimentos pelos canais de relacionamento da Concessionária;
- 51.503 Atendimentos de Socorro Mecânico;
- 40.138 Remoções de Veículos das Pistas;
- 15.962 Atendimentos médicos;
- 6.548 Ações de Recolhimento e Afugentamento de Animais;
- 864 ações de Combate a Incêndios;
- 20 radares fixos instalados, sendo 10 no trecho do anel rodoviários; e
- 4 passagens de contingência construídas no trecho do anel rodoviário.

✓ **FRENTE DE RECUPERAÇÃO E CONSERVAÇÃO**

- 836,8 km de pavimento recuperados;
- 1.727.120 kg de massa asfáltica aplicada em operações emergências de recuperação de pista;
- 171 Obras de Arte Especiais Recuperadas;
- 6.190 metros de sinalização horizontal revitalizados;
- 1.700 placas adicionais instaladas em todo o trecho;
- 147.784 metros de defensas metálicas implantadas;
- 3.400 metros de barreiras de concreto construídas e/ou recuperadas;
- 9.040 metros de telas antiofuscantes implantadas;
- 13.599 quilômetros lineares de manutenção vegetal realizada (poda/roçada/capina);
- 4.887 equipamentos de sistemas de drenagem limpos e/ou desobstruídos; e
- 4.761 caminhões utilizados para retirada de resíduos e entulhos na faixa de domínio.

A Concessionária vem esclarecer, também, a situação do processo de obtenção do financiamento de longo prazo.

Cumpre ressaltar que, por meio da correspondência OF-GCC.0138/2016, a Via 040 demonstrou que o atraso existente para a liberação dos recursos necessários para o cumprimento de seu plano de investimentos já impactou significativamente a execução das obrigações contratuais programadas até abril de 2017 e para os próximos exercícios.

Na época da licitação da rodovia BR 040, o BNDES, conjuntamente com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, emitiu uma carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística (PIL) do Governo Federal, tornando públicas as condições que seriam oferecidas por eles nos financiamentos dos projetos, assumindo o compromisso de financiamento. As principais condições estabelecidas na Carta eram as seguintes:

- <u>Participação:</u> até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD ≥ 1,2 (considerando todas as dívidas).

- Prazos: Total: 25 anos, sendo até 5 anos de carência e 20 anos de amortização
- Sistema de Amortização: Originalmente SAC, podendo ser admitida a utilização de sistema *Price*, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.
- Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Vale rememorar que este compromisso de financiamento era parte integrante do conjunto de condições precedentes e necessárias ao sucesso da licitação, tendo suas condições sido elaboradas a partir dos requerimentos destes projetos, sem o qual os mesmos não se apresentam viáveis à iniciativa privada. Esta informação é de conhecimento público e notório, conforme largamente divulgado pela imprensa nacional à época, que continua a cobrir seus desdobramentos.

Em 20/05/2014, o projeto da Concessionária Via 040 foi enquadrado na Diretoria do BNDES para obtenção do Financiamento de Longo Prazo. Antes da contratação do Financiamento de Longo Prazo, a Concessionária contratou Empréstimo Ponte junto ao BNDES no valor de R$966 milhões para fazer frente ao plano de investimentos dos 18 (dezoito) meses subsequentes. O valor previa o financiamento de até 70% (setenta por cento) dos itens financiáveis.

Até o momento, R$878 milhões deste empréstimo foram liberados. O Empréstimo Ponte tem o custo de TJLP + 2,0% a.a., possui cartas de fianças bancárias como garantia e possuía vencimento original em 15/03/2016. No entanto, como o Financiamento de Longo Prazo da Via 040 não foi estruturado pelo banco no tempo necessário para a quitação do empréstimo Ponte, o próprio BNDES propôs e aprovou a rolagem por 60 (sessenta) dias, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% sobre o montante da dívida. Com isso, a nova data de vencimento passou a ser 15/05/2016.

Atualmente, os bancos que manifestaram interesse em atuar como Repassadores do financiamento de Longo Prazo são Banco do Brasil, BDMG e Caixa Econômica Federal. O Banco do Brasil e o BDMG têm a operação pré-aprovada no comitê de crédito e aguardam a decisão de diretoria do BNDES para aprovação final. A Caixa Econômica ainda não o aprovou e existe o risco de não conseguir aprovar no tempo necessário. O prazo total do financiamento será de até 25 anos, com o primeiro pagamento de principal em 2020.

Cabe destacar que o período de carência de 5 anos inicialmente previsto no contrato de financiamento, destinava-se a adequar a carência ao período de investimentos, sendo fundamental para a manutenção da capacidade da Concessionária de realizar os mesmos. Diante dos impactos do atraso na liberação das licenças ambientais a cargo do Poder Concedente, conforme descrito acima e em outras oportunidades, este período de carência inicialmente previsto torna-se insuficiente para cobrir o período de realização dos investimentos, esperando-se, portanto, um impacto adicional no equilíbrio econômico e financeiro da Via 040.

A pedido dos bancos credores, foi contratada *Due Diligence* do Plano de Negócios do projeto e também *Due Diligence* socioambiental, para atender a CEF e o Banco do Brasil, que são signatários dos Princípios de Equador. Além disso, foi contratado, também, escritório de advocacia para suporte jurídico aos credores.

Assim, foram entregues aos bancos todas as documentações exigidas, incluindo Plano de Negócios, Quadro de Usos e Fontes e os Relatórios de *Due Diligence* de tráfego, Custeio e Investimento. Ainda, foi entregue um arquivo demandado exclusivamente pela Caixa,

denominado por ela de "Eventograma", que trata da distribuição dos valores por cada item de investimento.

Embora ainda não se tenha o contrato assinado com o BNDES, foi adiantada uma expectativa de valores, que deve ficar entre R$ 2.325 milhões e R$ 2.787 milhões, valor que deve levar a uma alavancagem financeira bem inferior ao limite máximo esperado para o projeto quando ocorreu o leilão, e também consideravelmente inferior ao valor que a Concessionária considerou em sua proposta, de R$ 3 bilhões, que equivale a 51%, causando forte desequilíbrio econômico-financeiro. Neste total, está incluído um subcrédito de R$ 428 milhões com juros de TJLP + 4% a.a., condição diferente e mais onerosa do que o informado na carta de apoio ao PIL e considerada no leilão, agravando ainda mais este desequilíbrio.

Pelo exposto acima, atualmente o processo de empréstimo de longo prazo da Via 040 está em análise na área de crédito do BNDES. O mesmo já sinalizou que deve ser necessário mais uma postergação do vencimento do Empréstimo Ponte para junho deste ano, mais uma vez, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% do montante da dívida.

Vale destacar que o processo na Caixa está muito atrasado. Recentemente, foi informado que esta aceitou o relatório preliminar de investimento. No entanto, a resposta veio muito além do prazo acordado.

Considerando que os financiamentos de longo prazo no Brasil, necessários para os requerimentos de projetos de infraestrutura, são providos exclusivamente por bancos públicos, e que a dependência destas linhas de crédito por esta Concessionária é de tal ordem, fez-se necessário, para a tomada de decisão dos investidores de participarem do leilão, o compromisso destes bancos de apoiarem o projeto em condições pré-definidas. Assim, este compromisso se materializou através da Carta de suporte destas instituições financeiras, ainda no âmbito do processo de leilão. Portanto, é de se esperar que estas sucessivas postergações na liberação do financiamento de longo prazo gerem custos que não eram possíveis de serem previstos no momento de elaboração de sua proposta, como de fato não foram, e que vêm onerando demasiadamente a Concessionária. Ainda mais preocupante, estas sucessivas postergações adicionam riscos ao projeto e a seus acionistas, riscos esses significativamente diferentes daqueles presentes no momento da licitação.

Assim, por todo o exposto acima, a Via 040 informa que os investimentos previstos para o corrente ano e subsequentes, a exceção daqueles mencionados anteriormente nesta correspondência, encontram-se paralisados, até que os cenários apresentados sejam superados e esta Concessionária tenha as licenças e condições necessárias para a execução de suas obrigações.

Por fim, a Concessionária esclarece que, apesar desta menção de paralisação, os investimentos necessários para o cumprimento das obrigações descritas na Frente de Serviços Operacionais, sobretudo de Atendimento aos Usuários, estão mantidos.

Sem mais para o momento, a Via 040 informa que está à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

VIA 040

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 3796

DOC 10

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.016483/2016-58
29/03/2016 15:32

FL 1795

PROTOCOLO GERAL

Novo Lima, 28 de março de 2016
OF.GCC.0138.2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho**

Assunto: **Expectativa de paralisação de investimentos devido a não liberação do Financiamento de Longo Prazo.**

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem manifestar sua preocupação quanto ao cumprimento do Contrato de Concessão celebrado com essa Agência, ante a não obtenção do financiamento de longo prazo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em conformidade com o programa atual de concessões rodoviárias.

Tal situação tem impactado sobremaneira o planejamento financeiro da concessionária para cumprimento de suas obrigações contratuais em virtude do descasamento e indefinições dos recursos financeiros necessários para a execução do seu plano de investimento. Vale destacar, que mesmo que consiga cumprir suas obrigações, tal situação poderá gerar prejuízos inestimáveis.

O mencionado 'descasamento' entre o cumprimento das obrigações contratuais e os recursos financeiros necessários, além de possíveis alterações nas condições do financiamento em relação às divulgadas na ocasião do leilão, geram uma situação de dúvida àqueles que investiram na concessão quanto a assumir parcerias com o Governo Federal, lastreadas nas condições incialmente atrativas quando da licitação e que no decorrer do projeto se tornaram um problema ante a não assunção das respectivas responsabilidades pelas partes envolvidas.

Adicionalmente, diante do atraso nas definições para a contratação do financiamento de longo prazo, o contrato de Financiamento Ponte já firmado com o BNDES foi aditado, prorrogando o prazo de vencimento da parcela única de amortização dos subcréditos, de 15 de março de 2016 para 15 de maio de 2016, conforme documento anexo (doc. 1).

Desta forma, ressalta-se a urgência da efetivação da contratação em definitivo do Financiamento de Longo Prazo nos próximos dias, sob o risco de descasamento do vencimento do contrato atual e do início da liberação dos recursos do novo contrato, comprometendo significativamente a situação financeira da concessionária.

Caso ocorra a contratação até o novo vencimento do Financiamento Ponte, ainda assim a continuidade dos investimentos previstos para as metas e obrigações

FL 7963
PROTOCOLO

estabelecidas no PER para o ano de 2016 restará prejudicada, acarretando em risco de não cumprimento de uma série de itens como, por exemplo, da obrigação de execução das obras de ampliação da capacidade.

Ante a estes apontamentos, a Via 040 ressalta seu compromisso perante o Poder Público, essa Agência e, principalmente, a sociedade, para cumprimento de suas obrigações contratuais, desde o início da concessão até o presente momento.

Vale destacar, ainda, que os recursos da Concessionária são advindos de aportes financeiros de seus acionistas, bem como valores de arrecadação, mas em curtíssimo prazo não serão suficientes para atendimento das obrigações contratuais, sobretudo se este cenário de não liberação de recursos continuar.

Outro fato que merece atenção, foi o desconto de 61,13% dado pela Concessionária para definição da proposta do valor da TBP. Tal desconto só foi possível, pois havia a previsão de que a contratação efetiva do Financiamento de Longo Prazo, juntamente com o início da liberação dos recursos, ocorreria em até 1 (um) ano do início da concessão, ou seja, até, 30/04/2015, tendo nesta data passado 9 (nove) dias do vencimento anterior do Contrato de Financiamento Ponte, sem que haja uma definição ou previsão clara de quando será efetivada a operação de longo prazo.

Assim, no sentido de viabilizar a eficácia de manutenção e continuidade deste projeto, a Via 040 solicita o apoio dessa Agência, de forma paralela, visando identificar uma alternativa factível frente a este frágil cenário em que a concessionária se encontra, assim como outras da 3ª fase do Programa de Concessões e que compromete a confiança de investidores em projetos futuros que venham a ser divulgados pelo Governo Federal.

Sem mais para o momento, a Via 040 informa que está à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, inclusive para acompanhar e trabalhar em conjunto com essa Agência para resolução deste impasse.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

PROTOCOLO
FL 9799

Doc. 1

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT PROTOCOLO GERAL

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos o encerramento deste volume nº 04 **do processo nº** 50501.335226/2018-93 **contendo** 800 **folhas, abrindo-se em seguida o volume nº** 05**.**

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor — **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072496
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT

PROTOCOLO GERAL FL 801

CEDOC – PROTOCOLO GERAL

TERMO DE ABERTURA DE VOLUME

Aos 11 **dias do mês de** outubro **de 2018,**

procedemos a abertura deste volume nº 05 **do processo**

nº 50501.335226/2018-93 **que se inicia com a folha**

nº 801 **para constar, eu**

Felipe de Farias Nunes, Téc. Adm.

Nome do servidor **Cargo do servidor**

Subscrevo e assino.

FELIPE DE FARIAS NUNES
Mat. SIAPE nº 2072406
Técnico Administrativo
GAB/CEDOC/PROTOCOLO

ANTT
FLS 603
PROTOCOLO

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.015942/2016-86
24/03/2016 12:18

[redacted]

...ma, 23 de março de 2016
OF-GCC-0134-2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEROR

CÓPIA

A/C.: **Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho**

C/C.: **Ilma. Sra. Mirian Ramos Quebaud**

Assunto: Financiamento. 1º Aditivo ao Contrato de Financiamento mediante abertura de crédito celebrado entre Via 040 e BNDES

Referência: **Cláusula 26, subcláusula 26.2 do Contrato de Concessão**

Ilustríssimos Senhores,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-a cordialmente e, em atendimento às suas obrigações contratuais previstas na clausula 26 – Penalidades, subcláusula 26.2, vem apresentar o primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Financiamento mediante Abertura de Crédito nº 14.2.0762.1, celebrado com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, ora em anexo (doc. 1).

Considerando que a assinatura do mencionado aditivo ocorreu em 14/03/2016 e que o prazo para apresentação deste instrumento é de 10 (dez) dias úteis a partir desta data, a Via 040 informa que cumpriu integralmente sua obrigação, dentro do prazo contratual estipulado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

ANEXO

[redacted]

PROTOCOLO GERAL FL 603

DOC. 1

[redacted]

ANTT
FL 904
PROTOCOLO GERAL

BNDES

ADITIVO Nº 1 AO CONTRATO DE FINANCIAMENTO MEDIANTE ABERTURA DE CRÉDITO Nº 14.2.0762.1, QUE ENTRE SI FAZEM O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES E A CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A, NA FORMA ABAIXO:

O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES, neste ato denominado simplesmente BNDES, empresa pública federal, com sede em Brasília, Distrito Federal, e serviços nesta Cidade, na Avenida República do Chile nº 100, inscrito no CNPJ sob o nº 33.657.248/0001-89, por seus representantes abaixo assinados;

e

a CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A, doravante denominada BENEFICIÁRIA, sociedade por ações, com sede na Rua Niágara, 350, Bairro Jardim Canadá, Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP. 34000-000, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, por seus representantes abaixo assinados;

têm entre si, justo e acordado, aditar o Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº 14.2.0762.1, de 10 de setembro de 2014, celebrado entre o BNDES e a BENEFICIÁRIA por instrumento particular, registrado sob o nº 12907, em 01 de outubro de 2014, no Registro de Títulos e Documentos e Pessoas Jurídicas da Comarca de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, registrado sob o nº 923392, em 11 de setembro de 2014, no 5º Ofício de Registro de Títulos e Documentos da Comarca da Capital, Estado do Rio de Janeiro, do qual este instrumento passa a fazer parte integrante, para todos os fins e efeitos de Direito, doravante denominado simplesmente CONTRATO.

Considerando que o BNDES aprovou (i) a prorrogação dos prazos de carência e utilização dos Subcréditos, e (ii) a prorrogação da data de vencimento da parcela

SUPERVISÃO JURÍDICO

BNDES
Jerônimo Soares da Silva
Advogado

ANTT

PROTOCOLO GERAL 505

BNDES

única de amortização dos Subcréditos do referido CONTRATO, resolvem as partes aditá-lo, do qual este instrumento passa a fazer parte integrante, para todos os fins e efeitos de direito, mediante as seguintes cláusulas:

PRIMEIRA

HISTÓRICO DO CONTRATO Nº 14.2.0762.1

Pelo CONTRATO foi aberto um crédito à BENEFICIÁRIA no valor de R$ 965.750.00,00 (novecentos e sessenta e cinco milhões e setecentos e cinquenta mil reais), destinado a apoiar a execução dos investimentos previstos nos dois primeiros anos do contrato de concessão, objeto do leilão ANTT nº 006/2013, que objetiva a prestação de serviço público de recuperação, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da rodovia BR 040, trecho entre Juiz de Fora (MG) e Brasília (DF) totalizando 937 km de extensão.

SEGUNDA

ADITAMENTO

Considerando que o BNDES aprovou (i) a prorrogação dos prazos de carência e utilização dos Subcréditos, e (ii) a prorrogação da data de vencimento da parcela única de amortização dos Subcréditos do referido CONTRATO, a BENEFICIÁRIA e o BNDES, através do presente aditivo, acordam em modificar a Cláusula Segunda, parágrafo terceiro, Cláusula Terceira, parágrafo segundo e Cláusula Quinta, passando as mesmas a vigorar com a seguinte redação:

"SEGUNDA

DISPONIBILIDADE DO CRÉDITO

(...)

PARÁGRAFO TERCEIRO

O total do crédito deve ser utilizado pela BENEFICIÁRIA no prazo de até 15 de maio de 2016, sem prejuízo de poder o BNDES, antes ou depois do termo final

VISTO JURÍDICO

BNDES

Jerônimo Soares de Souza
Advogado

PNTP
PROTOCOLO GERAL FL 906

BNDES

desse prazo, ao abrigo das garantias constituídas neste Contrato, estender o referido prazo, mediante expressa autorização, por via epistolar, independentemente de outra formalidade ou registro.

TERCEIRA

JUROS DOS SUBCRÉDITOS "A" E "B"

(...)

PARÁGRAFO SEGUNDO

O montante apurado nos termos do inciso I, alínea "b", ou do inciso II será capitalizado trimestralmente, no dia 15 (quinze) dos meses de fevereiro, maio, agosto e novembro de cada ano, no período compreendido entre 15 de setembro de 2014 e 15 de abril de 2016, e exigível integralmente na data do vencimento ou liquidação deste Contrato, conforme estabelecido na Cláusula Quinta, juntamente com a parcela de amortização do principal, observado o disposto na Cláusula Décima Quinta.

QUINTA

AMORTIZAÇÃO

O principal da dívida decorrente deste Contrato deve ser pago ao BNDES em prestação única, no valor do principal vincendo da dívida, vencendo-se no dia 15 de maio de 2016, observado o disposto na Cláusula Décima Quinta, ou na data de desembolso da primeira parcela do crédito que venha a ser aberto pelo BNDES à BENEFICIÁRIA por meio de Contrato de Financiamento de longo prazo, o que ocorrer primeiro."

TERCEIRA

RATIFICAÇÃO

As demais cláusulas e condições do CONTRATO, que não colidirem com o ora pactuado, permanecem inalteradas e são ratificadas, neste ato, pelas partes contratantes e pelo Interveniente, não importando o presente em novação.

CHEFIA JURÍDICO

BNDES

Jerônimo Soares de Souza
Advogado

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 803

BNDES

QUARTA
REGISTRO

Obriga-se a BENEFICIÁRIA a proceder à averbação deste Aditivo à margem dos registros mencionados no preâmbulo deste instrumento, reservado ao BNDES o direito de considerar vencido antecipadamente o CONTRATO, caso tais averbações não lhe sejam comprovadas no prazo de 60 (sessenta) dias, contados desta data.

O BNDES é representado neste ato pelo Diretor e pelo Superintendente da Área de Infraestrutura abaixo assinados e identificados, nos termos da procuração lavrada no Livro 1908, folha nº 120, ato nº 110, do 18º Ofício de Notas da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro.

As folhas do presente instrumento são rubricadas por Jerônimo Soares de Sousa, advogado do BNDES, por autorização dos representantes legais que o assinam.

E, por estarem justos e contratados, firmam o presente em 2 (duas) vias, de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo assinadas.

Rio de Janeiro, 14 de março de 2016.

BNDES
Jerônimo Soares de Sousa
Advogado

BNDES

[Folha de assinaturas do Aditivo nº 1 ao Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº 14.2.0782.1, entre BNDES e a Concessionária BR-040]

Pelo BNDES:

Nelson Fontes Siffert Filho
Superintendente
Área de Infraestrutura

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES

Pela BENEFICIÁRIA:

CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A

Nelma Souza Tavares
Dir. de Planejamento
INVEPAR

Jolilson Ferreira
Dir. de Performance e Gestão
INVEPAR

TESTEMUNHAS:

Nome: Sidalino Moccellin Júnior
RG 0607192-0
CPF 630.054.047-72
Identidade:
CPF:

Nome:
Identidade: Magno do Couto Martins
RG: 5.637.423 SSP/RJ
CPF: 050.563.594-12
CPF:

BNDES
Jurandir Soares de Souza
Advogado

50500.244041/2016-19

12/07/2016 14:38

ANTT
PROTOCOLO GERAL 8809

Nova Lima, 08 de julho de 2016
OF.GCC.0351.2016

DOC.6

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 - Brasília/DF
Diretoria Geral da ANTT

A/C.: **Ilmo. Sr. Jorge Luiz Macedo Bastos**

Assunto: Impactos da situação econômica atual do país sobre a concessão da rodovia BR-040/DF/GO/MG, integrante da 3ª Etapa e necessidade de providências para readequação desse contrato ao novo contexto econômico.

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem apresentar sua preocupação com os impactos da situação econômica atual do país sobre o contrato de concessão celebrado com a ANTT, o qual é parte integrante da 3ª Etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL), nos termos abaixo.

1 - CENÁRIO ATUAL ADVERSO E SIGNIFICATIVA ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES MACROECONÔMICAS

A presente correspondência pretende demonstrar que as Concessões de Rodovias Federais do país têm enfrentado situação de extrema e inesperada adversidade, que em muito transcende a álea do negócio e mesmo à normalidade da alocação de riscos que orientou a contratação de cada um dos lotes. Certo é, que questões da atual conjuntura do país e que escapam à governabilidade das Concessionárias, são as principais responsáveis pela imputação de ônus excessivo e por dificuldades adicionais e gravosas às condições de execução dos contratos.

Imperioso destacar que este momento adverso se assentou justamente no período de maior concentração dos investimentos da Concessionária, necessários à execução e conclusão de todas as obras previstas no contrato de concessão, sobretudo asde ampliação da capacidade e melhorias. Tal 'coincidência' compromete ainda mais a manutenção das condições inicialmente favoráveis ao cumprimento das obrigações assumidas em contrato, para quais, reitera-se, a Concessionária, de modo geral,permanece comprometida com seu adimplemento.

Cabe mencionar, ainda, a existência de diversas outras situações que desequilibram a equação contratual, seja por risco não alocado à Concessionária e ou pela adversidade do atual cenário econômico e que ensejam na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Em relação à concessão da BR-040/DF/GO/MG, vale mencionar queesta foi licitada no ano de 2013. Isso significa que as propostas apresentadas pelos licitantes vencedores foram elaboradas a partir da conjuntura daquele momento específico, inclusive em relação aos deságios ofertados e que, no caso da Via 040, ultrapassam a casa dos 60% (sessenta por cento).

Ora, fato é que as propostas foram concebidas, com base não apenas em dados fechados, mas também em um conjunto de dados estimativas, que se sujeitam a algum grau de imprevisibilidade, sobretudo por se tratar de um período futuro bastante extenso (30 anos).

Ou seja, apesar de haver um nível de razoabilidade, deve também haver um limite às considerações de situações totalmente imprevisíveis e em níveis elevados, pois, se assim não o fosse, não haveria interesse em contratação pelo pior cenário, ou pelo menos, ninguém o faria com preços exequíveis.

Significa dizer que não havia, sob hipótese alguma, a possibilidade de se prever, à época das fases de licitação da 3ª Etapa, que o cenário atual do país atingisse a presente conjuntura. Ora, não existe qualquer fator ou indicador econômico

ou até mesmo de mercado que não tenha se deteriorado significativamente desde o momento em que se conformaram as condições de execução das concessões.

A partir do último trimestre de 2013 a economia brasileira começou a desacelerar, resultando na recessão observada nos anos de 2015/2016, aomesmo tempo em que as taxas de juros subiram e outros indicadores deterioraram, tornando o cenário substancialmente diferente daquele que se podia prever com razoabilidade no momento do leilão,conforme planilhas abaixo que retratam a evolução do PIB e do IPCA no Brasil:

Evolução do PIB no Brasil		
ANO	PIB ACUMULADO PROJETADO	PIB ACUMULADO Realizado/Projetado
2013	3,26%	3,01%
2014	2,48%	0,10%
2015	2,75%	-3,85%
2016	2,94%	-3,35%*
	11,43%	-4,09%

*http://www.bcb. gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20 160701pdf

Evolução do IPCA no Brasil		
ANO	IPCA ACUMULADO PROJETADO	IPCA ACUMULADO Realizado/Projetado
2013	5,49%	5,91%
2014	6,09%	6,41%
2015	5,72%	10,67%
2016	5,29%	7,27%*
	22,59%	30,26%

*http://www. bcb.gov.br/pec/GCI/PORT/readout/R20160701.pdf

Pelos dados acima, verifica-se que não estamos diante de uma simples variação, previsível e facilmente mitigada, pelo contrário, trata-se de uma drástica mudança conjuntural, ou seja, não se trata de uma evolução natural da economia. O atual cenário contrariou toda e qualquer expectativa que se poderia ter à época da elaboração da proposta apresentada pela Via 040,concessionária integrante da 3ª Etapa, inclusive sendo atestada pelo próprio Banco Central, através de informações descritas no 'Sistema de Expectativas de Mercado'.

Tal cenário impactou diretamente o mercado de crédito do país, fazendo com que os Indicadores de Condição de Crédito atuais atingissem níveis demasiadamente baixos, seja em relação à oferta de crédito, seja em relação à aprovação de operações.

Os financiamentos do próprio BNDES também apresentaram um alto decréscimo. Cumpre ressaltar que as projeções de financiamento da proposta apresentada pela Via 040 estava baseada na expectativa de liberações de financiamentos pelo BNDES.

Com as atuais e frequentes limitações à obtenção de crédito, o custo de capital dos contratos vem onerando exacerbadamente o fluxo de caixa da Concessionária, o que tende a piorar com a manutenção dos prazos de cumprimento de obrigações contratuais originalmente avençadas entre a Via 040 e essa Agência Reguladora.

Portanto, o que se vivencia no momento é uma grave crise de crédito e econômica, jamais presenciada pelo menos nos últimos 20 (vinte) anos e que era imprevisível no momento dos estudos preliminares à apresentação da proposta na fase licitatória, tratando-se, portanto, de um evento extraordinário para o projeto concebido para a rodovia BR-040/DF/GO/MG.

II-ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES INICIAIS PARA CONTRATAÇÃO DE EMPRÉSTIMO DE LONGO PRAZO

Inicialmente, cumpre esclarecer que a mencionada 3ª Etapa representou o alcance, pelo Governo Federal e pela sociedade brasileira, de alguns objetivos iniciais, como a Modicidade Tarifária, o volume de investimentos iniciais realizados, inclusive com a ampliação da capacidade de 10% das rodovias, a melhoria do nível de serviço, gerando, além da segurança e fluidez viária, a geração de empregos e impostos, dentre outros.

No entanto, no momento atual, o maior desafio é a manutenção destas conquistas.

Vale esclarecer que todos os investimentos realizados até o momento foram suportados pelo *equity* aportado e pelo empréstimo-PONTE e posteriores rolagens, celebradas por meio de aditivos e com juros e garantias elevados. Tais valores são garantidos pelos acionistas e geram um volume significativo no balanço desta Concessionária.

Cabe mencionar que, as condições apresentadas à esta Concessionária para o financiamento de Longo Prazo se mostram substancialmente diferentes das condições indicadas previamente aos leilões e daquelas formalizadas em carta disponível aos participantes dos leilões.

Cumpre ressaltar que, por meio das correspondências OF-GCC.0138/2016 e OF.GCC.0237/2016, a Via 040 demonstrou que o atraso existente para a liberação dos recursos necessários para o cumprimento de seu plano de investimentos já impactou significativamente a execução das obrigações contratuais programadas até abril de 2017 e para os próximos exercícios.

Na época da licitação da rodovia BR 040, o BNDES, conjuntamente com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, emitiu uma carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística (PIL) do Governo Federal,tornando públicas as condições que seriam oferecidas por eles nos financiamentos dos projetos, assumindo o compromisso de financiamento. As principais condições estabelecidas na Carta eram as seguintes:

- Participação: até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD 1,2 (considerando todas as dívidas).
- Prazos: Total: 25 anos,sendo até 5 anos de carência e 20 anos de amortização

- Sistema de Amortização: Originalmente SAC, podendo ser admitida a utilização de sistema *Price*, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.
- Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Vale rememorar que este compromisso de financiamento era parte integrante do conjunto de condições precedentes e necessárias ao sucesso da licitação, tendo suas condições sido elaboradas a partir dos requerimentos destes projetos, sem o qual os mesmos não se apresentam viáveis à iniciativa privada. Esta informação é de conhecimento público e notório, conforme largamente divulgado pela imprensa nacional à época, que continua a cobrir seus desdobramentos.

Em 20/05/2014, o projeto da Concessionária Via 040 foi enquadrado na Diretoria do BNDES para obtenção do Financiamento de Longo Prazo. Antes da contratação do Financiamento de Longo Prazo, a Concessionária contratou Empréstimo Ponte junto ao BNDES no valor de R$966 milhões para fazer frente ao plano de investimentos dos 18 (dezoito) meses subsequentes. O valor previa o financiamento de até 70% (setenta por cento) dos itens financiáveis.

Até o momento, R$878 milhões deste empréstimo foram liberados. O Empréstimo Ponte tem o custo de TJLP + 2,0% a.a.,possui cartas de fianças bancárias como garantia e possuía vencimento original em 15/03/2016. No entanto, como o Financiamento de Longo Prazo da Via 040 não foi estruturado pelo banco no tempo necessário para a quitação do empréstimo Ponte, o próprio BNDES propôs e aprovou a rolagem por 60 (sessenta) dias, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% sobre o montante da dívida.

Com isso, a nova data de vencimento passou a ser 15/05/2016. Contudo, além desta rolagem, o BNDES solicitou um novo aditamento do PONTE para junho/2016, gerando um novo custo adicional de 0,25% do montante da dívida. Em junho/2016 ocorreu o vencimento das cartas de fianças bancárias que tinham custo de 1,5% a.a. Em função do vencimento das cartas e novo risco de atraso do financiame

de longo prazo, foram negociadas novas condições para as cartas de fiança com prazo para novembro/2016.

Em decorrência da piora nas condições de mercado, após negociações com bancos, a nova comissão de fiança saltou para 3,5% a.a, acrescido de uma nova comissão de estruturação de 0,85% a.a sobre o valor da dívida atualizado. Considerando o valor atual de principal mais juros de R$ 972 milhões do empréstimo ponte, a Via 040 passa a ter um custo anual referente às novas cartas de fiança e comissão de estruturação de R$ 42 milhões contra R$ 15 milhões no cenário de contratação inicial. O valor final pago dos custos dependerá da quantidade de meses decorridos até o financiamento de longo prazo.

Atualmente, os bancos que manifestaram interesse em atuar como Repassadores do financiamento de Longo Prazo são Banco do Brasil, BDMG e Caixa Econômica Federal. O Banco do Brasil e o BDMG têm a operação pré-aprovada no comitê de crédito e aguardam a decisão de diretoria do BNDES para aprovação final. A Caixa Econômica ainda não o aprovou e existe o risco de não conseguir aprovar no tempo necessário. O prazo total do financiamento será de até 25 anos, com o primeiro pagamento de principal em 2020.

Cabe destacar que o período de carência de 5 (cinco) anos incialmente previsto no contrato de financiamento, destinava-se a adequar a carência ao período de investimentos, sendo fundamental para a manutenção da capacidade da Concessionária de realizar os mesmos. Diante dos impactos do atraso na liberação das licenças ambientais a cargo do Poder Concedente, este período de carência inicialmente previsto torna-se insuficiente para cobrir o período de realização dos investimentos, esperando-se, portanto, um impacto adicional no equilíbrio econômico e financeiro da Via 040.

A pedido dos bancos credores, foi contratada *DueDiligence* do Plano de Negócios do projeto e também *DueDiligence* socioambiental,para atender a CEF e o Banco do Brasil, que são signatários dos Princípios de Equador. Além disso, foi contratado, também, escritório de advocacia para suporte jurídico aos credores.

VIA 040 FL 916 PROTOCOLO

Assim, foram entregues aos bancos todas as documentações exigidas, incluindo Plano de Negócios, Quadro de Usos e Fontes e os Relatórios de *DueDiligence* de tráfego, Custeio e Investimento. Ainda, foi entregue um arquivo demandado exclusivamente pela Caixa, denominado por ela de "Eventograma", que trata da distribuição dos valores por cada item de investimento.

Além disso, conforme esclarecido na correspondência OF.GCC.0237.2016, em anexo (Doc. 1), embora ainda não se tenha o contrato assinado com o BNDES, foi adiantada uma expectativa de valores, que deve ficar entre R$ 2.325 milhões e R$ 2.787 milhões, valor que deve levar a uma alavancagem financeira bem inferior ao limite máximo esperado para o projeto quando ocorreu o leilão, e, também, consideravelmente inferior ao valor que a Concessionária considerou em sua proposta, de R$ 3 bilhões, que equivale a 51%, causando forte desequilíbrio econômico-financeiro. Neste total, está incluído um subcrédito de R$ 428 milhões com juros de TJLP + 4% a.a., condição diferente e mais onerosa do que o informado na carta de apoio ao PIL e considerada no leilão, agravando ainda mais este desequilíbrio.

Ou seja, a principal dificuldade enfrentada hoje para contratação dos financiamentos de Longo Prazo e que interferiu de sobremaneira na capacidade de financiamento da Concessionária está representada na alteração dos critérios para dimensionamento da dívida e, consequentemente, na alavancagem das Sociedades de Propósito Específico. Tais situações resultam no aumento da necessidade de aporte de capital próprio pelos acionistas da Concessionária.

Soma-se a este fator, a questão da criação do Fundo Garantidor de Infraestrutura, em 30/08/2012, através da publicação da Lei 12.712, que no seu art. 32 autorizou a União a participar, na qualidade de cotista, no limite total de R$ 11 bilhões do fundo garantidor para cobertura de riscos relacionados a projetos de infraestrutura. Ainda, no âmbito desta mesma Lei, nos artigos 33 e 37, bem como no Decreto Lei 7.976, de 01/04/2013, foi definida a criação da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. - ABGF.

ANTT
VIA 040
FL. 619
PROTOCOLO GERAL

À ABGF foi delegada a função de administradora do Fundo Garantidor de Infraestrutura – FGIE e o representará judicial e extrajudicialmente. O FGIE é um fundo de natureza privada, com a finalidade de garantir, direta ou indiretamente, cobertura para quaisquer riscos, inclusive não gerenciáveis relacionados a concessões, observadas as condições e formas previstas em seu Estatuto.

Já o Fundo Garantidor de Parcerias Público-Privadas (FGP) foi criado pela Lei 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com a finalidade de prestar garantias ao parceiro privado sobre o pagamento da contraprestação pelo parceiro público. Foi uma iniciativa inédita objetivando conferir ao parceiro privado a segurança de que os valores devidos pelo parceiro público seriam pagos.

O Banco do Brasil foi escolhido como Administrador do FGP pela Resolução CGP n^o 1,de 05 de agosto de 2005.

Com isso, o patrimônio do FGP foi constituído por meio da integralização de cerca de R$ 3,4 bilhões em ações de propriedade do Governo Federal (BB, Vale e Eletrobrás), que transferiu a posse desses valores mobiliários para o FGP.

Ainda, imperioso registrar que o FGP não concedeu qualquer garantia ao longo de sua existência, o que motivou a União a resgatar parte dos recursos aportados, sendo que em 29/02/2016 o Fundo possuía patrimônio de R$ 21,6 milhões.

A União, até então cotista única do FGP, transferiu para a Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF) a totalidade das cotas do Fundo, conforme autorizado pelo Decreto s/n^o de 16/02/2016.

Cabe destacar que a transferência das cotas do FGP para a ABGF está em consonância com o propósito pretendido com a criação da empresa, que consiste em centralizar o processo de concessão de garantias e da gestão dos fundos garantidores em uma única estrutura, especializada em avaliação de risco, proporcionando maior eficiência aos fundos garantidores, especialmente através da otimização da utilização dos recursos disponíveis e permitindo a diversificação dos setores a serem atendidos,

ANTT
VIA 040 FL 618 PROTOCOLO

contudo, nem o FGP e nem a ABGF, estão atendendo os objetivos pelos quais foram concebidos.

Nesse contexto, e conforme manifestações anteriores, a Via 040 reitera que tal situação tem impactado sobremanei ra o planejamento financeiro da concessionária para cumprimento de suas obrigações contratuais em virtude do descasamento e indefinições dos recursos financeiros necessários para a execução do seu plano de investimento. Vale destacar, que mesmo que consiga cumprir suas obrigações, tal situação poderá gerar prejuízos inestimáveis.

Assim, considerando que os financiamentos de longo prazo no Brasil, necessários para os requerimentos de projetos de infraestrutura, são providos exclusivamente por bancos públicos, e que a dependência destas linhas de crédito por esta Concessionárias é de tal ordem, que se fez necessário, para a tomada de decisão dos investidores de participarem do leilão, o compromisso destes bancos de apoiarem o projeto em condições pré-definidas.

Assim, este compromisso se materializou através da Carta de suporte destas instituições financeiras, ainda no âmbito do processo de leilão. Portanto, é de se esperar que estas sucessivas postergações na liberação do financiamento de longo prazo gerem custos que não eram possíveis de serem previstos no momento de elaboração de sua proposta, como de fato não foram, e que vêm onerando demasiadamente a Concessionária. Ainda mais preocupante, estas sucessivas postergações adicionam riscos ao projeto e a seus acionistas, riscos esses significativamente diferentes daqueles presentes no momento da licitação.

III-ATRASO NA EMISSÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO

No mesmo patamar de importância da grave situação do Financiamento de Longo Prazo descrita acima, cumpre destacar a morosidade do processo de emissão da Licença de Instalação, condição *sinequa non* para o fiel cumprimento das obrigações e prazos definidos no Contrato de Concessão e no Programa

ANTT
VIA 040
FL 819
PROTOCOLO

de Exploração da Rodovia – PER, cuja responsabilidade de obtenção/emissão é do Poder Concedente, conforme subcláusulas 5.2 e 21.2 do contrato de concessão.

Tal atraso impacta diretamente no cumprimento de diversas de suas obrigações contratuais, sobretudo a de conclusão das obras de duplicação.A não conclusão destas obras, além de impactar na segurança e fluidez viárias, gera frustração de receita em relação às previsões iniciais que compuseram os estudos preliminares à apresentação da proposta vencedora do trecho concedido da BR-040/DF/GO/MG, cujo deságio foi de 61,13%, devido à fuga para outras rotas que também possuem configuração de pista simples, mas são isentas da cobrança da tarifa do pedágio.

Além do atraso na emissão da Licença de Instalação, cuja previsão inicial de recebimento pela Concessionária era abril de 2015, a Via 040 promoveu uma série de reuniões conjuntas com representantes dessa Agência e dos órgãos Ambientais envolvidos. Nas últimas tratativas, foi cogitada, primeiramente, a possibilidade de emissão segmentada da LI, contudo, o atual discurso é de se emitir uma licença única com o trecho de Minas Gerais (maior trecho) inteiramente 'bloqueado'.

Sobre esta possibilidade, a Via 040 se manifesta de forma contrária, posto que seu planejamento de obras será completamente afetado. Ademais, a Via 040 entende que a data de início das obras de ampliação da capacidade e melhorias deverá ser contada a partir da data de transferência da titularidade da Licença, considerada para todo trecho concedido. Assim, caso a emissão da Licença de Instalação ocorra com o trecho de Minas Gerais 'bloqueado', o prazo de início das obras, neste trecho, só poderá iniciar a partir do efetivo desbloqueio e posterior transferência à Concessionária.

IV-IMPOSSIBILIDADE DE EXECUÇÃO DAS OBRAS DE DUPLICAÇÃO

Cumpre reforçar o disposto acima, de que a Concessionária se encontra totalmente impossibilitada de realizar as obras de duplicação, impossibilitando o cumprimento dos cronogramas estabelecidos no PER.

Isso porque, a Concessionária não dispõe da já mencionada Licença de Instalação, cujo a obrigação está descrita na matriz de risco do Poder Concedente, não sendo, portanto, obrigação desta Concessionária.

Além da ausência de LI, emitida e transferida a esta Concessionária, com trechos efetivamente desbloqueados para o início das obras, verifica-se a inexistência de novas áreas enquadráveis nas portarias conjuntas do Ministério do Meio Ambiente e do Ministério dos Transportes sob os números 288 e 289/2013.

Tal situação se agrava, ainda mais, pela morosidade nos processos de emissão na posse de áreas declaradas de utilidade pública, que serão objeto de execução de obras de melhorias e ampliação de capacidade. Tal morosidade foi reflexo do processo de valorização de carreira dos integrantes do Poder Judiciário, postergando decisões e pareceres que redundam em atrasos significativos e que impedem a Concessionária de cumprir suas metas contratuais.

Soma-se a este fator, a ausência de celebração do Financiamento de Longo Prazo, já mencionada acima; uma vez que as condições inicialmente pactuadas não estão sendo cumpridas, ante a restrição ao crédito, imposta pelo BNDES.

Com isso, os indicadores da Concessionária, de modo geral, se mostram aquém do previsto quando da realização da proposta vencedora deste trecho concedido.

V - TRÁFEGO

Outrofator relevante e que está diretamente relacionado ao inusitado cenário macroeconômico supramencionado, totalmente desvinculado de qualquer conduta que possa ser adotada pela Concessionária para evitar ou até mesmo minorar os impactos do fluxo de caixa da Concessão, é o decréscimo significativo do volume de tráfego.

A redução do volume de tráfego,que é uma consequência direta da queda do PIB que vem se agravando desde a celebração do contrato de concessão, acarretou em uma drástica redução no valor estimado das receitas da Via 040. Contribuiu ainda para esta redução, o recente evento praticado pela Administração Pública, qual seja, a tolerância adicional do peso por eixo permitida pela Lei dos Caminhoneiros, que incentiva a elevação da carga bruta dosveículos e, consequentemente, reduz a circulação da quantidadede veículos pesados.

Em que pese a obtenção de financiamentos e o volume de tráfego serem riscos atribuídos à Concessionária, é forçoso reconhecer que a aleatoriedade do tráfego deve estar situada em patamares não muito destoantes do que se podia prever à época da formulação da proposta (a/ea ordinária) da Via 040.

Contudo, este não é o cenário que se verifica posteriormente à celebração do contrato, uma vez que as condições macroeconômicas se apresentam significativamente diversas das então vigorantes e que acarretam excessivo desequilíbrio nos pactos celebrados com esse Poder Concedente.

Estas condições adversas e os fatores elencados geram onerosidade excessiva a apenas uma das Partes, o que é vedado pelo Código Civil, portanto, se mostra aplicável a teoria denominada *rebus sic standibus,* que impõem aos contratantes o dever de considerar alteração drástica dos cenários em que o contrato foi celebrado e em que está sendo efetivamente executado (a/ea extraordinária).

VI - CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar da comprovação de que os fatores acima impõem um considerável desequilíbrio na equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, a Via 040 reitera seu compromisso em cumprir as obrigações contratuais celebradas com essa Agência.

Neste sentido, a Via 040 informa que, apesar da manifestação de paralisação dos investimentos, a Frente de Serviços Operacionais continua em plena operação, em prol da segurança dos usuários, assim como a Frente de Recuperação e

Conservação. Até o momento, a Via 040 já registrou os seguintes números (até março/2016):

./ FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

- 272.967 Atendimentos pelos canais de relacionamento da Concessionária;
- 51.503 Atendimentos de Socorro Mecânico;
- 40.138 Remoções de Veículos das Pistas;
- 15.962 Atendimentos médicos;
- 6.548 Ações de Recolhimento e Afugentamento de Animais;
- 864 ações de Combate a Incêndios;
- 20 radares fixos instalados, sendo 10 no trecho do anel rodoviários; e
- 4 passagens de contingência construídas no trecho do anel rodoviário.

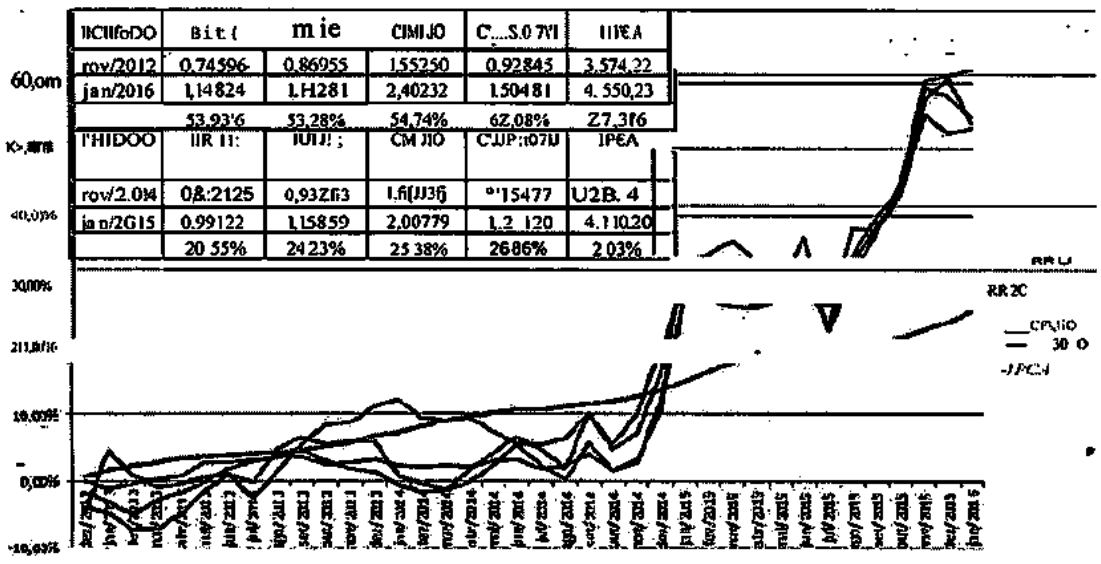
./ FRENTE DE RECUPERAÇÃO E CONSERVAÇÃO -

- 836,8 km de pavimento recuperados;
- 1.727.120 kg de massa asfáltica aplicada em operações emergências de recuperação de pista;
- 171 Obras de Arte Especiais Recuperadas;
- 6.130 metros de sinalização horizontal revitalizados;
- 1.700 placas adicionais instaladas em todo o trecho;
- 147.784 metros de defensas metálicas implantadas;
- 3.400 metros de barreiras de concreto construídas e/ou recuperadas;
- 9.040 metros de telas antiofuscantes implantadas;

- 13.599 quilômetros lineares de manutenção vegetal realizada (poda/roçada/capina);
- 4.887 equipamentos de sistemas de drenagem limpos e/ou desobstruídos; e
- 4.761 caminhões utilizados para retirada de resíduos e entulhos na faixa de domínio.

Acrescenta-se a esta informação, a mudanças de tributos e da política de retenção de preços. Cumpre destacar que, a principal fornecedora de materiais betuminosos do país "Petrobras", reajustou seus preços, através dos ofícios AB-MC/CPE/CIA – 112/2014 e 114/2014 de 2014, que representam alta acumulada de mais de 30%, de forma álpica (sem precedentes na base histórica de 5 anos), ocasionando significativos e imprevisíveis impactos no Plano de Negócios da Concessionária, por se tratar de um dos principais insumos de obras rodoviárias.

Assim, pelo gráfico a seguir, é possível verificar claramente o descolamento entre os meses de novembro/2014 e janeiro/2015 da linha referente ao IPCA e os demais materiais betuminosos, evidenciando a elevação extraordinária desses insumos. Trata-se, portanto, de mais um fator que gera desequilíbrio ao contrato de concessão.



ANTT
VIA 040
FL 829
PROTOCOLO

VII - CONCLUSÃO

Conforme amplamente demonstrado, eventos extraordinários, atípicos, que fogem ao nosso controle, e que, estão fora da matriz de risco desta Concessionária, impactaram e estão inviabilizando a execução do nosso Plano de Negócios.

Assim, considerando (i) o cenário atual adverso e a significativa alteração das condições macroeconômicas; (ii) a alteração das condições iniciais para contratação de empréstimo de longo prazo, bem como a falta de atuação do Poder Concedente em relação ao Fundo de Gestão de Investimentos de Infraestrutura; (iii) o atraso na emissão da licença de instalação, cuja responsabilidade é do Poder Concedente; (iv) a impossibilidade de execução das obras de duplicação, ante a já mencionada ausência de Licença de Instalação, bem como por ausência de Declarações de Utilidade Pública emitidas de forma tempestiva, cuja responsabilidade também é do Poder Concedente; e (v) o decréscimo do volume de tráfego, a Via 040 informa que a equação do contrato de concessão encontra-se extremamente desequilibrada por situações que transcendem a sua governabilidade e que não são integralmente enquadráveis em sua matriz de risco.

Pelo exposto, a Via 040 entende que deve ser promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactadospor esta revisão.

Sem mais para o momento, a Via 040 reitera seu compromisso de atendimento ao escopo estabelecido no Contrato de Concessão, sempre pautada no princípio da razoabilidade e, para tanto, coloca-se a disposição para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme Campos
Gerente do Contrato de Concessão

DOC. 1

ANTT
826
PROTOCOLO

50510.026636/2016-75
12/05/2016 11:12

Nova Lima, 10 de maio de 2016.
OF.GCC.0237.2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 – Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF

CÓPIA

A/C.: Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho

Assunto : Preocupação da Concessionária Via 040 sobre a paralisação de Investimentos programados para o ano concessão de 2016/2017.

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente, vem, novamente, manifestar sua preocupação quanto ao cumprimento das obrigações previstas no Contrato de Concessão celebrado com essa Agência, bem como dos investimentos previstos e programados para o ano concessão de 2016/2017, pelos motivos abaixo expostos.

A Concessionária ressalta que diversos fatores têm afetado o cumprimento destas obrigações e de seu plano de investimentos, como exemplo, podemos citar, principalmente, a morosidade do processo de emissão da Licença de Instalação, condição *sine qua non* para o fiel cumprimento das obrigações e prazos definidos no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia – PER, cuja responsabilidade de obtenção/emissão é do Poder Concedente, conforme subcláusulas 5.2 e 21.2 do contrato de concessão.

Em consonância com as tratativas que a Via 040 tem tido com representantes dessa Agência, bem como da EPL e do IBAMA, a premissa era de que a emissão da Licença de Instalação ocorreria em abril de 2015, o que não aconteceu até o momento. Apesar desta situação, existem divergências/omissões/obscuridades no processo de licenciamento que devem ser sanadas, prioritariamente precedentes à emissão da Licença. Como exemplo, podemos citar:

- Estão sendo solicitadas definições que a Concessionária entende que deveriam ser estabelecidas pela EPL no processo de licenciamento, tal como definir a melhor alternativa de traçado da Rodovia a ser duplicada, dentre as 3 (três) alternativas fornecidas pela Concessionária, em uma área com cavidades e galerias subterrâneas. Dentre as distribuições de risco do contrato, esta definição deveria ser estabelecida por quem elaborou os estudos de impactos ambientais do empreendimento para indicar a alternativa de menor impacto e as medidas mitigadoras dos impactos negativos, caso ocorram;

- Levantamento das Áreas de Preservação Permanente – APP' s, que a Concessionária, preocupada com as informações levantadas nos estudos e programas

ambientais que compõem o processo de licenciamento, apresentou as divergências verificadas com relação as APP's indicadas nos estudos e as verificadas in loco. Importante destacar que uma série de APP's mapeadas em campo não se encontram previstas nos referidos estudos, denotando sua insuficiência e expondo o empreendimento e esta Concessionária a sérios riscos ambientais.

Essa questão foi imediatamente refutada pela empresa "Serviços Técnicos de Engenharia S.A." – STE, contratada pela Empresa Pública de Logística para elaboração do EIA/RIMA, Plano Básico Ambiental - PBA e Inventário Florestal, que se manifestou contrária a realização de novas visitas de campo.

No entanto, essa postura inicial da STE foi substituída após apresentarmos esta mesma questão ao IBAMA, que se manifestou favorável à preocupação da Concessionária.

Assim, a STE voltou à campo e identificou mais 10 (dez) APP's no trecho de Goiás e mais 38 (trinta e oito) APP 's no trecho de MG, corroborando com o pleito da Concessionária de que haviam APP's não identificadas nos estudos ambientais.

Devido à inconsistência dos levantamentos apresentados, a Concessionária se disponibilizou a checar em campo as APP's existentes.

Seguindo este mesmo conceito, a Concessionária se colocou à disposição, no intuito de tornar o processo tão produtivo quanto possível, e, visando minimizar os impactos advindos do atraso da emissão e transferência da LI, mas, obviamente, resguardando seus direitos contratuais, para assumir a emissão da ACCT - Autorização para captura, coleta e transporte de material biológico, bem como a realizar estudos mais consistentes das cavidades para balizar a decisão de definir o traçado da Rodovia em área de grande sensibilidade ambiental, porém, este último depende da anuência da ANTI pelos custos envolvidos.

Ainda, segue em anexo documento (doc. 1 – histórico de tratativas Via 040 x EPL x ANTI), contendo todo o histórico das tratativas da Concessionária, EPL e ANTI, para emissão da Licença de Instalação, sobretudo a possibilidade de emissão segmentada.

Sobre o tema mencionado no parágrafo acima, a Via 040 esclarece que, caso a segmentação da Licença de Instalação se concretize, tal situação acarretará em diversas complicações, isso porque o PER estabelece metas anuais para cumprimento do cronograma, onde a data de início é a data de transferência da titularidade da Licença, considerada para todo trecho concedido. Assim, a emissão da Licença de Instalação para trechos segmentados prejudicará o atendimento dos quantitativos e prazos estabelecidos no item 3.2.1.1, pois a segmentação da Licença impacta diretamente o Planejamento de Obras da Concessionária (Duplicação e Multifaixas).

Ademais, expõe a Concessionária à desgastes e questionamentos com os *stakeholders*, não beneficiados no licenciamento segmentado, tais como: representantes dos municípios e comunidades, usuários, PRF, etc. Ressalta-se que estes questionamentos se dão por assuntos completamente alheios à gestão desta Concessionária, haja vista a responsabilidade exclusiva da EPL como agente empreendedor perante o IBAMA.

Outros fatores preponderantes e que também impedem a realização do plano de investimentos merecem ser mencionados, como, por exemplo:

ANTT
FL 828
PROTOCOLO

1. Dificuldades no desenvolvimento e aprovação dos projetos dos Postos de Pesagem Veicular – PPV's e ausência de DUP para a execução destas estruturas: desde 2014 (correspondências PC 065/2014, de 31/07/2014; PC 074/2014, de 14/08/2014; PC 104/2014, de 10/09/2014; PC 133/2014, de 08/10/2014; PC 185/2014, de 25/11/2014; e PC 200/2014, de 05/12/2014), a Via 040 vem comunicando a ANTI sobre a falta de parâmetros e premissas técnicas que impediam o desenvolvimento dos projetos executivos para a reforma dos PPV's existentes e para construção dos novos PPV's.

Tal indefinição foi reforçada pela Via 040, em 27/02/2015, por meio da PC 0174/2015, de 08/05/2015.

Mesmo sem a definição destes parâmetros e premissas técnicas, em 19/05/2015, a Via 040 reapresentou o estudo técnico de localização dos PPV's (anteriormente apresentado em 20/02/2015), contendo o anteprojeto conceitual destes postos, em observância aos ofícios circulares 013/2014 e 015/2014/SUINF.

Somente em 12/06/2015 a Concessionária recebeu a Não Objeção ao Estudo apresentando, por meio do ofício 757/2015/GEINV/SUINF, mas, ainda, sem receber os esclarecimentos necessários para desenvolvimento eficiente dos projetos.

De qualquer forma, tão logo recebida a Não Objeção ao citado estudo, em 22/06/2015, a Via 040 solicitou dilação de prazo para cumprimento das obrigações e reiterou a necessidade de que essa Agência estabelecesse as premissas necessárias.

Contudo, em 14/08/2015, por meio do ofício 1022/2015/GEINV, a dilação de prazo foi indeferida, porém, a ANTI continuou sem apresentar as premissas e parâmetros de responsabilidade da Agência.

Considerando esta situação e a necessidade de cumprimento de sua obrigação contratual, a Via 040 protocolizou as propostas de Declaração de Utilidade Pública referente a todos os PPV's.

Ocorre que, em 16/11/2015, através do ofício 1382/2015/GEINV/SUINF, a GEINV informou que até aquela data não obteve manifestação da SUFIS acerca dos parâmetros e premissas necessárias ao desenvolvimento dos projetos e, por esta razão, a Via 040 deveria desenvolver os projetos sem o esclarecimento das dúvidas apontadas.

Assim, mesmo com a falta de definições por parte da ANTI, a Via 040 protocolizou as vias amarelas dos projetos executivos referente aos PPV's.

Sucede que, apesar de todo o histórico acima, a ANTI arquivou todos os processos referentes às propostas de DUP's dos Postos de Pesagem Veicular.

Tal decisão foi questionada pela Via 040, através dos Ofício GCC nº 193/2016 (protocolo nº 50510.020664/2016-89), Ofício GCC nº 194/2016 (protocolo nº 50510.020666/2016-78), Ofício GCC nº 195/2016 (protocolo nº 50510.020665/2016-23), Ofício GCC nº 196/2016 (protocolo nº 50510.020668/2016-67), Ofício GCC nº 197/2016 (protocolo nº 50510.020667/2016-12); e Ofício GCC

nº 198/2016 (protocolo nº 50510.020669/2016-10), em razão de não ter havido qualquer descumprimento ao regramento contratual de apresentação destas propostas, bem como pelo fato de que para cumprimento desta obrigação, se mostra necessário a desapropriação de áreas, sobretudo em razão da implantação do Pátio de Transbordo de Produtos Perigosos.
Desta forma, uma vez superada a questão das propostas de DUP, ensejando nos devidos desarquivamentos, os prazos contratuais de conclusão destas obrigações deverão ser revistos, ainda mais pela ausência de Licença de Instalação transferida à Concessionária e que impede a execução de obras, conforme documentos anexos (doc. 2);

2. Tratativas realizadas entre a Superintendência da PRF e Diretoria da ANTT para consenso do nível de reforma e construção dos postos da PRF, tendo em vista que a polícia havia solicitado um escopo que vai além das obrigações previstas no PER. Tais tratativas foram iniciadas em 2014 e só foram concluídas em 03/02/2016, conforme disposto no ofício nº 144/2016/GEINV/SUINF, que determina que os prazos de 12 meses para reforma e 24 meses para a construção dos postos da PRF se iniciam a partir de fevereiro de 2016 e findando, portanto, em fevereiro de 2017 e fevereiro de 2018, respectivamente (doc. 3).

Com isso, a Via 040 informa que a soma destes fatores impede a realização dos investimentos previamente programados para o exercício de 2016/2017, e consequentemente, em seu planejamento quinquenal. Inclusive, cumpre esclarecer que o planejamento quinquenal foi concebido ante à premissa de que o ano 1 iniciará a partir da transferência da titularidade da Licença de Instalação. Ainda, após a realização de tal transferência, o planejamento quinquenal deverá ser revisado e reapresentado a essa Agência, levando-se em consideração todos os impactos advindos quando de sua efetiva transferência.

Neste sentido, a Via 040 informa que vários investimentos incialmente previstos em seu plano, para os quais a Concessionária se planejou e mobilizou, tiveram que ser e serão paralisados, como os citados abaixo:

- Marginais e OAE's referente às Obras de duplicação do trecho 7 (km 24+000/GO ao km 33+500/GO);
- Obras Trecho 07 – Marginais (Sul e Norte) + 2 OAEs (Km 27,9/GO e Km 33,1/GO);
- Obras de duplicação Trecho 04 (Remanescente) - Duplicação (Km 86,6/GO - Km 88,8/GO);
- Obras de duplicação Trecho 8 (km 40+500/GO ao km 51+500/GO);
- Obras de Duplicação do Trecho 9 (km 58+200/GO ao km 69+500/GO);
- Obras de duplicação do trecho 10 (km 74+500/GO ao km 79+000/GO);
- Obras de duplicação do Trecho 11 (km 88+800/GO ao km 105+300/GO);
- Obras trecho 11-Vias Marginais (km 93+000/GO ao km 97+000 - município de Cristalina/GO);

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 630

Obras de duplicação do Trecho 13 – (km 593+500/MG ao 623+000/MG - 'multifaixa');

- Obra de Arte Especial (Trecho 8 - km 50+100/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 9 - km 58+300/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 11 - km 92+500/GO);
- Obra de Arte Especial (Trecho 11 - km 98+200/GO);
- Passarela (Trecho 11 - km 96+100/GO);
- Passarela (Trecho 11 - km 97+800/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 8 - km 44+500/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 9 - km 67+000/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 10 - km 78+000/GO);
- Retorno em Nível (Trecho 11 - KM 104+100/GO);
- Implantação e Reforma dos Postos de Pesagem Veicular (localizados no km 507+925/MG, km664+190/MG, 260+600/MG, 458+600/MG, 146+830/MG, 594+300/MG);
- Postos da Polícia Rodoviária Federal;
- OAE's Prioritárias no trecho de Congonhas, cuja as autorizações de início de obras já foram emitidas (localizadas nos km 608+000, 610+800, 611+500, 612+300, 615+600 e 616+000);
- Implantação de Fibra Óptica; e
- Implantação de Sistema de CFTV.

Porém, em que pese a necessidade de paralisação dos investimentos acima mencionados, a Concessionária informa que, visando a segurança dos usuários, bem como resguardar a imagem do programa de concessões rodoviárias, diversos investimentos estão mantidos, através de aportes financeiros de seus acionistas, além daqueles originalmente previstos no plano de negócios, uma vez que, neste momento, os valores obtidos com a arrecadação não são suficientes para o cumprimento de seu plano de investimentos, sendo eles:

- Conclusão das obras de duplicação (Trecho 6R – km 160+000 ao km 164+400/MG);
- Obras de duplicação do trecho 07 – sem marginais e OAE's (km 24+000 ao km 33+500/GO);
- Passarela localizada no km 507+300/MG, município de Ribeirão das Neves;
- Recuperação e reforma estrutural do viaduto Telésphoro (localizado no km 610+800/MG);
- Execução de 4 Retornos em Nível (localização: km 71+300/GO, km 115+000/GO, km 122+000/GO e km 172+000/GO);
- Conclusão das Obras de Melhorias das 21 Bases de Serviços Operacionais; e
- 2 novos postos da Polícia Rodoviária Federal (localização: km 93+000/GO e km 664+200/MG).

Além destes investimentos, a Via 040 informa que a Frente de Serviços Operacionais continua em plena operação, em prol da segurança dos usuários, assim como a Frente de Recuperação e Conservação. Até o momento, a Via 040 já registrou os seguintes números (até março/2016):

ANTT
PROTOCOLO
FOLHA 831

./ FRENTE DE SERVIÇOS OPERACIONAIS

- 272.967 Atendimentos pelos canais de relacionamento da Concessionária;
- 51.503 Atendimentos de Socorro Mecânico;
- 40.138 Remoções de Veículos das Pistas;
- 15.962 Atendimentos médicos;
- 6.548 Ações de Recolhimento e Afugentamento de Animais;
- 864 ações de Combate a Incêndios;
- 20 radares fixos instalados, sendo 10 no trecho do anel rodoviários; e
- 4 passagens de contingência construídas no trecho do anel rodoviário.

./ FRENTE DE RECUPERAÇÃO E CONSERVAÇÃO

- 836,8 km de pavimento recuperados;
- 1.727.120 kg de massa asfáltica aplicada em operações emergências de recuperação de pista;
- 171 Obras de Arte Especiais Recuperadas;
- 6.130 metros de sinalização horizontal revitalizados;
- 1700 placas adicionais instaladas em todo o trecho;
- 147.784 metros de defensas metálicas implantadas;
- 3.400 metros de barreiras de concreto construídas e/ou recuperadas;
- 9.040 metros de telas antiofuscantes implantadas;
- 13.599 quilômetros lineares de manutenção vegetal realizada (poda/roçada/capina);
- 4.887 equipamentos de sistemas de drenagem limpos e/ou desobstruídos; e
- 4.761 caminhões utilizados para retirada de resíduos e entulhos na faixa de domínio.

A Concessionária vem esclarecer, também, a situação do processo de obtenção do financiamento de longo prazo.

Cumpre ressaltar que, por meio da correspondência OF-GCC.0138/2016, a Via 040 demonstrou que o atraso existente para a liberação dos recursos necessários para o cumprimento de seu plano de investimentos já impactou significativamente a execução das obrigações contratuais programadas até abril de 2017 e para os próximos exercícios.

Na época da licitação da rodovia BR 040, o BNDES, conjuntamente com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, emitiu uma carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística (PIL) do Governo Federal, tornando públicas as condições que seriam oferecidas por eles nos financiamentos dos projetos, assumindo o compromisso de financiamento. As principais condições estabelecidas na Carta eram as seguintes:

- Participação: até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD 1,2 (considerando todas as dívidas).

ANTT
VIA 040
832
4
FOLHA

- Prazos: Total: 25 anos, sendo até 5 anos de carência e 20 anos de amortização
- Sistema de Amortização: Originalmente SAC, podendo ser admitida a utilização de sistema *Price*, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.
- Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.

Vale rememorar que este compromisso de financiamento era parte integrante do conjunto de condições precedentes e necessárias ao sucesso da licitação, tendo suas condições sido elaboradas a partir dos requerimentos destes projetos, sem o qual os mesmos não se apresentam viáveis à iniciativa privada. Esta informação é de conhecimento público e notório, conforme largamente divulgado pela imprensa nacional à época, que continua a cobrir seus desdobramentos.

Em 20/05/2014, o projeto da Concessionária Via 040 foi enquadrado na Diretoria do BNDES para obtenção do Financiamento de Longo Prazo. Antes da contratação do Financiamento de Longo Prazo, a Concessionária contratou Empréstimo Ponte junto ao BNDES no valor de R$966 milhões para fazer frente ao plano de investimentos dos 18 (dezoito) meses subsequentes. O valor previa o financiamento de até 70% (setenta por cento) dos itens financiáveis.

Até o momento, R$878 milhões deste empréstimo foram liberados. O Empréstimo Ponte tem o custo de TJLP + 2,0% a.a., possui cartas de fianças bancárias como garantia e possuía vencimento original em 15/03/2016. No entanto, como o Financiamento de Longo Prazo da Via 040 não foi estruturado pelo banco no tempo necessário para a quitação do empréstimo Ponte, o próprio BNDES propôs e aprovou a rolagem por 60 (sessenta) dias, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% sobre o montante da dívida. Com isso, a nova data de vencimento passou a ser 15/05/2016.

Atualmente, os bancos que manifestaram interesse em atuar como Repassadores do financiamento de Longo Prazo são Banco do Brasil, BDMG e Caixa Econômica Federal. O Banco do Brasil e o BDMG têm a operação pré-aprovada no comitê de crédito e aguardam a decisão de diretoria do BNDES para aprovação final. A Caixa Econômica ainda não o aprovou e existe o risco de não conseguir aprovar no tempo necessário. O prazo total do financiamento será de até 25 anos, com o primeiro pagamento de principal em 2020.

Cabe destacar que o período de carência de 5 anos incialmente previsto no contrato de financiamento, destinava-se a adequar a carência ao período de investimentos, sendo fundamental para a manutenção da capacidade da Concessionária de realizar os mesmos. Diante dos impactos do atraso na liberação das licenças ambientais a cargo do Poder Concedente, conforme descrito acima e em outras oportunidades, este período de carência inicialmente previsto torna-se insuficiente para cobrir o período de realização dos investimentos, esperando-se, portanto, um impacto adicional no equilíbrio econômico e financeiro da Via 040.

A pedido dos bancos credores, foi contratada *Due Diligence* do Plano de Negócios do projeto e também *Due Diligence* socioambiental, para atender a CEF e o Banco do Brasil, que são signatários dos Princípios de Equador. Além disso, foi contratado, também, escritório de advocacia para suporte jurídico aos credores.

Assim, foram entregues aos bancos todas as documentações exigidas, incluindo Plano de Negócios, Quadro de Usos e Fontes e os Relatórios de *Due Diligence* de tráfe.. Custeio e Investimento. Ainda, foi entregue um arquivo demandado exclusivamente pela Cai.

ANTT
VIA 040
PROC

denominado por ela de "Eventograma", que trata da distribuição dos valores por cada item de investimento.

Embora ainda não se tenha o contrato assinado com o BNDES, foi adiantada uma expectativa de valores, que deve ficar entre R$ 2.325 milhões e R$ 2.787 milhões, valor que deve levar a uma alavancagem financeira bem inferior ao limite máximo esperado para o projeto quando ocorreu o leilão, e também consideravelmente inferior ao valor que a Concessionária considerou em sua proposta, de R$ 3 bilhões, que equivale a 51%, causando forte desequilíbrio econômico-financeiro. Neste total, está incluído um subcrédito de R$ 428 milhões com juros de TJLP + 4% a.a., condição diferente e mais onerosa do que o informado na carta de apoio ao PIL e considerada no leilão, agravando ainda mais este desequilíbrio.

Pelo exposto acima, atualmente o processo de empréstimo de longo prazo da Via 040 está em análise na área de crédito do BNDES. O mesmo já sinalizou que deve ser necessário mais uma postergação do vencimento do Empréstimo Ponte para junho deste ano, mais uma vez, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% do montante da dívida.

Vale destacar que o processo na Caixa está muito atrasado. Recentemente, foi informado que esta aceitou o relatório preliminar de Investimento. No entanto, a resposta veio muito além do prazo acordado.

Considerando que os financiamentos de longo prazo no Brasil, necessários para os requerimentos de projetos de infraestrutura, são providos exclusivamente por bancos públicos, e que a dependência destas linhas de crédito por esta Concessionária é de tal ordem, fez-se necessário, para a tomada de decisão dos investidores de participarem do leilão, o compromisso destes bancos de apoiarem o projeto em condições pré-definidas. Assim, este compromisso se materializou através da Carta de suporte destas instituições financeiras, ainda no âmbito do processo de leilão. Portanto, é de se esperar que estas sucessivas postergações na liberação do financiamento de longo prazo gerem custos que não eram possíveis de serem previstos no momento de elaboração de sua proposta, como de fato não foram, e que vêm onerando demasiadamente a Concessionária . Ainda mais preocupante, estas sucessivas postergações adicionam riscos ao projeto e a seus acionistas, riscos esses significativamente diferentes daqueles presentes no momento da licitação.

Assim, por todo o exposto acima, a Via 040 informa que os investimentos previstos para o corrente ano e subsequentes, a exceção daqueles mencionados anteriormente nesta correspondência, encontram-se paralisados, até que os cenários apresentados sejam superados e esta Concessionária tenha as licenças e condições necessárias para a execução de suas obrigações.

Por fim, a Concessionária esclarece que, apesar desta menção de paralisação, os investimentos necessários para o cumprimento das obrigações descritas na Frente de Serviços Operacionais, sobretudo de Atendimento aos Usuários, estão mantidos.

Sem mais para o momento, a Via 040 informa que está à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme [illegible] os
Gerente do Contrato de Concessão

50510.016483/2016-58
29/03/2016 15:32

ANTT
VIA 040
FL 334
PROTOCOLO

Nova Lima, 28 de março de 2016
OF.GCC.0138.2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Pólo 8
CEP: 70200-003 - Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF

A/C.: Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho

Assunto: Expectativa de paralisação de investimentos devido a não liberação do Financiamento de Longo Prazo.

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando -o cordialmente, *vem* manifestar sua preocupação quanto ao cumprimento do Contrato de Concessão celebrado com essa Agência, ante a não obtenção do financiamento de longo prazo junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), em conformidade com o programa atual de concessões rodoviárias.

Tal situação tem impactado sobremaneira o planejamento financeiro da concessionária para cumprimento de suas obrigações contratuais em virtude do descasamento e indefinições dos recursos financeiros necessários para a execução do seu plano de investimento. Vale destacar, que mesmo que consiga cumprir suas obrigações, tal situação poderá gerar prejuízos inestimáveis.

O mencionado 'descasamento' entre o cumprimento das obrigações contratuais e os recursos financeiros necessários, além de possíveis alterações nas condições do financiamento em relação às divulgadas na ocasião do leilão, geram uma situação de dúvida àqueles que investiram na concessão quanto a assumir parcerias com o Governo Federal, lastreadas nas condições inclalmente atrativas quando da licitação e que no decorrer do projeto se tornaram um problema ante a não assunção das respectivas responsabilidades pelas partes envolvidas.

Adicionalmente, diante do atraso nas definições para a contratação do financiamento de longo prazo, o contrato de Financiamento Ponte já firmado com o BNDES foi aditado, prorrogando o prazo de vencimento da parcela única de amortização dos subcréditos, de 15 de março de 2016 para 15 de maio de 2016, conforme documento anexo (doc. 1).

Desta forma, ressalta-se a urgência da efetivação da contratação em definitivo do Financiamento de Longo Prazo nos próximos dias, sob o risco de descasamento do vencimento do contrato atual e do início da liberação dos recursos do novo contrato, comprometendo significativamente a situação financeira da concessionária.

Caso ocorra a contratação até o novo vencimento do Financiamento Ponte, ainda assim a continuidade dos investimentos previstos para as metas e obrigai;:.

VIA 040
FL 639
07/10/2015

estabelecidas no PER para o ano de 2016 restará prejudicada, acarretando em risco de não cumprimento de uma série de itens como, por exemplo, da obrigação de execução das obras de ampliação da capacidade.

Ante a estes apontamentos, a Via 040 ressalta seu compromisso perante o Poder Público, essa Agência e, principalmente, a sociedade, para cumprimento de suas obrigações contratuais, desde o início da concessão até o presente momento.

Vale destacar, ainda, que os recursos da Concessionária são advindos de aportes financeiros de seus acionistas, bem como valores de arrecadação, mas em curtíssimo prazo não serão suficientes para atendimento das obrigações contratuais, sobretudo se este cenário de não liberação de recursos continuar.

Outro fato que merece atenção, foi o desconto de 61,13% dado pela Concessionária para definição da proposta do valor da TBP. Tal desconto só foi possível, pois havia a previsão de que a contratação efetiva do Financiamento de Longo Prazo, juntamente com o início da liberação dos recursos, ocorreria em até 1 (um) ano do início da concessão, ou seja, até, 30/04/2015, tendo nesta data passado 9 (nove) dias do vencimento anterior do Contrato de Financiamento Ponte, sem que haja uma definição ou previsão clara de quando será efetivada a operação de longo prazo.

Assim, no sentido de viabilizar a eficácia de manutenção e continuidade deste projeto, a Via 040 solicita o apoio dessa Agência, de forma paralela, visando identificar uma alternativa factível frente a este frágil cenário em que a concessionária se encontra, assim como outras da 3ª fase do Programa de Concessões e que compromete a confiança de investidores em projetos futuros que venham a ser divulgados pelo Governo Federal.

Sem mais para o momento, a Via 040 informa que está à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, inclusive para acompanhar e trabalhar em conjunto com essa Agência para resolução deste impasse.

Cordialmente,

Guilherme Willer de Carvalho
Gerente de Contrato de Concessão

VIA 040
ANTT
FLS 36
PROTOCOLO GERAL

Doc. 1

ANTT
PROTOCOLO GERAL 5351

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
5051o.o1 5942/2016-86
24/03/20'16 12:18

...ima, 23 de março de 2016
OF-GCC-0.134-2016

À
Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANJTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70200-003 - Brasília/DF
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias - GEROR

CÓPIA

A/ C.: Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho

C/C.: Ilma. Sra. Mirian Ramos Quebaud

Assunto: Financiamento. 1º Aditivo ao Contrato de Financiamento mediante abertura de crédito celebrado entre Via 040 e BNDES

Referência: Cláusula 26, subcláusula 26.2 do Contrato de Concessão

Ilustríssimos Senhores,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-a cordialmente e, em atendimento às suas obrigações contratuais previstas na clausula 26 – Penalidades, subcláusula 26.2, vem apresentar o primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Financiamento mediante Abertura de Crédito nº 14.2.0762.1, celebrado com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, ora em anexo (doc. 1).

Considerando que a assinatura do mencionado aditivo ocorreu em 14/03/2016 e que o prazo para apresentação deste instrumento é de 10 (dez) dias úteis a partir desta data, a Via 040 informa que cumpriu integralmente sua obrigação, dentro do prazo contratual estipulado.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

ANTT
PROTOCOLO
GERAL FL 838

DOC^{a} 1

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 839

BNDES

ADITIVO Nº 1 AO CONTRATO DE FINANCIAMENTO MEDIANTE ABERTURA DE CRÉDITO Nº 14.2.0762.1, QUE ENTRE SI FAZEM O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES E A CONCESSIONÁRIA BR-040 S/A, NA FORMA ABAIXO:

O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES, neste ato denominado simplesmente BNDES, empresa pública federal, com sede em Brasília, Distrito Federal, e serviços nesta Cidade, na Avenida República do Chile nº 100, inscrito no CNPJ sob o nº 33.657.248/0001-89, por seus representantes abaixo assinados;

e

a CONCESSIONARIA BR-040 S/A, doravante denominada BENEFICIARIA, sociedade por ações, com sede na Rua Niágara, 350, Bairro Jardim Canadá, Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP. 34000-000, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, por seus representantes abaixo assinados;

têm entre si, justo e acordado, aditar o Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédito nº 14.2.0762.1, de 10 de setembro de 2014, celebrado entre o BNDES e a BENEFICIARIA por instrumento particular, registrado sob o nº 12907, em 01 de outubro de 2014, no Registro de Títulos e Documentos e Pessoas Jurídicas da Comarca de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, registrado sob o nº 923392, em 11 de setembro de 2014, no 5º Ofício de Registro de Títulos e Documentos da Comarca da Capital, Estado do Rio de Janeiro, do qual este instrumento passa a fazer parte integrante, para todos os fins e efeitos de Direito, doravante denominado simplesmente CONTRATO.

Considerando que o BNDES aprovou (i) a prorrogação dos prazos de carência e utilização dos Subcréditos, e (ii) a prorrogação da data de vencimento da parcela

SUPERVISÃO JURÍDICO

Jerônimo Soares de Sousa
Advogado

BNDES

ANTT

única de amortização dos Subcréditos do referido CüfWTRATO, resolvem as partes adita-lo, do qual este instrumento passa a fazer parte integrante, para todos os fins e efeitos de direito, mediante as seguintes cláusulas:

PRIMEIRA

HISTÓRICO DO CONTRATO 1\1º 14.2.0762.1

Pelo CONTRATO foi aberto um crédito à BENEFICIÁRIA no valor de R$ 965.750.00,00 (novecentos e sessenta e cinco milhões e setecentos e cinquenta mil reais), destinado a apoiar a execução dos investimentos previstos nos dois primeiros anos do contrato de concessão, objeto do leilão ANTT nº 006/2013, que objetiva a prestação de serviço público de recuperação, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da rodovia BR 040, trecho entre Juiz de Fora (MG) e Brasília (DF) totalizando 937 km de extensão.

SEGUNDA

ADITAMENTO

Considerando que o BNDES aprovou (i) a prorrogação dos prazos de carência e utilização dos Subcréditos, e (ii) a prorrogação da data de vencimento da parcela única de amortização dos Subcréditos do referido CONTRATO, a BENEFICIÁRIA e o BNDES, através do presente aditivo, acordam em modificar a Cláusula Segunda, parágrafo terceiro, Cláusula Terceira, parágrafo segundo e Cláusula Quinta, passando as mesmas a vigorar com a seguinte redação:

"SEGUNDA

DISPONIBILIDADE DO CRÉDITO

(...)

PARÁGRAFO TERCEIRO

O total do crédito deve ser utilizado pela BENEFICIÁRIA no prazo de até 15 de maio de 2016, sem prejuízo de poder o BNDES, antes ou depois do termo final

BNDES

Jerônimo Gomes de Sousa
Advogado

ANTT
FL 841
PROCESSO GERAL

BNDES

desse prazo, ao abrigo das garantias constituídas neste Contrato, estender o referido prazo, mediante expressa autorização, por via epistolar, independentemente de outra formalidade ou registro.

TERCEIRA

JUROS DOS SUBCRÉDITOS "A" E "B"

(...)

PARÁGRAFO SEGUNDO

O montante apurado nos termos do inciso 1, alínea "b", ou do inciso li será capitalizado trimestralmente, no dia 15 (quinze) dos meses de fevereiro, maio, agosto e novembro de cada ano, no período compreendido entre 15 de setembro de 2014 e 15 de abril de 2016, e exigível integralmente na data do vencimento ou liquidação deste Contrato, conforme estabelecido na Cláusula Quinta, juntamente com a parcela de amortização do principal, observado o disposto na Cláusula Décima Quinta.

QUINTA

AMORTIZAÇÃO

O principal da dívida decorrente deste Contrato deve ser pago ao BNDES em prestação única, no valor do principal vincendo da dívida, vencendo-se no dia 15 de maio de 2016, observado o disposto na Cláusula Décima Quinta, ou na data de desembolso da primeira parcela do crédito que venha a ser aberto pelo BNDES à BENEFICIÁRIA por meio de Contrato de Financiamento de longo prazo, o que ocorrer primeiro."

TERCEIRA

RATIFICAÇÃO

As demais cláusulas e condições do CONTRATO, que não colidirem com o ora pactuado, permanecem inalteradas e são ratificadas, neste ato, pelas partes contratantes e pelo Interveniente, não importando o presente em novação.";;1'\J !QaiJr.;)

Jurandir Soares de Sousa
Advogado

ANTT

PROTOCOLO

BNDES

QUARTA

REGISTRO

Obriga-se a BENEFICIARIA a proceder à averbação deste Aditivo à margem dos registros mencionados no preâmbulo deste instrumento, reservado ao BNDES o direito de considerar vencido antecipadamente o CONTRATO, caso tais averbações não lhe sejam comprovadas no prazo de 60 (sessenta) dias, contados desta data.

O BNDES é representado neste ato pelo Diretor e pelo Superintendente da Area de Infraestrutura abaixo assinados e identificados, nos termos da procuração lavrada no Livro 1908, folha nº 120, ato nº 110, do 18º Ofício de Notas da Comarca da Capital do Estado do Rio de Janeiro.

As folhas do presente instrumento são rubricadas por Jerônimo Soares de Sousa, advogado do BNDES, por autorização dos representantes legais que o assinam.

E, por estarem justos e contratados, firmam o presente em 2 (duas) vias, de igual teor e para um só efeito, na presença das testemunhas abaixo assinadas.

Rio de Janeiro, 19 de julho de 2016.

BNDES

Jerônimo Soares de Sousa
Advogado

ANTT
FL 843

BNDES

[Folha de assinaturas do Aditivo nº 1 ao Contrato de Financiamento Mediante Abertura de Crédit9 nº 14.2.0762.1, entre BNDES e a Concessionária BR-040)

Pelo BNDES:

1AJ

superintendenta
Area âe fifi'aestratma

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E soc'IAL - BNDES

Pela BENEFICIÁRIA:

áM1

CONCESSIONARIA BR-040 S/A

N elma Souza TaVSfili
Ôir. de Plinejerr.énb
INVEPAR

Jotlson Ferreira
01' de Performe11 e GaitaÓ
IMPAR

TETEMUNHAS:

Identidade: RG 00871592-9 CPF 650.954.647-72

CPF:

Nome:

Identidade: Magno de Couto Marques RG: 5.647.423 SDS-PE CPF: 050.583.434-12

CPF:

BNDES

Jqrôoin1 ... 0ll10;1d Súi;n
. f.qvogatiõ

ANTT
PROCESSO 50544
OPER

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 13.448, DE 5 DE JUNHO DE 2017.

Mensagem de veto

Conversão da Medida Provisória nº 752, de 2016

Estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

DOC.7

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria definidos nos termos da Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário da administração pública federal, e altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

Art. 2º A prorrogação e a relicitação de que trata esta Lei aplicam-se apenas a empreendimento público prévia e especificamente qualificado para esse fim no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI).

Art. 3º O ministério ou a agência reguladora, na condição de órgão ou de entidade competente, adotará no contrato prorrogado ou relicitado as melhores práticas regulatórias, incorporando novas tecnologias e serviços e, conforme o caso, novos investimentos.

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;

II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;

III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim.

CAPÍTULO II

DA PRORROGAÇÃO DO CONTRATO DE PARCERIA

ANTT
PROTOCOLO

Art. 5º A prorrogação contratual e a prorrogação antecipada do contrato de parceria nos setores rodoviário e ferroviário observarão as disposições dos respectivos instrumentos contratuais, balizando-se, adicionalmente, pelo disposto nesta Lei.

§ 1º As prorrogações previstas no caput deste artigo poderão ocorrer por provocação de qualquer uma das partes do contrato de parceria e estarão sujeitas à discricionariedade do órgão ou da entidade competente.

§ 2º Exceto quando houver disposição contratual em contrário, o pedido de prorrogação contratual deverá ser manifestado formalmente ao órgão ou à entidade competente com antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) meses, contados do término do contrato originalmente firmado.

§ 3º Para fins do disposto nesta Lei, e desde que já não tenha sido prorrogado anteriormente, o contrato de parceria poderá ser prorrogado uma única vez, por período igual ou inferior ao prazo de prorrogação originalmente fixado ou admitido no contrato.

Art. 6º A prorrogação antecipada ocorrerá por meio da inclusão de investimentos não previstos no instrumento contratual vigente, observado o disposto no art. 3º desta Lei.

§ 1º A prorrogação antecipada ocorrerá apenas no contrato de parceria cujo prazo de vigência, à época da manifestação da parte interessada, encontrar-se entre 50% (cinquenta por cento) e 90% (noventa por cento) do prazo originalmente estipulado.

§ 2º A prorrogação antecipada estará, ainda, condicionada ao atendimento das seguintes exigências por parte do contratado:

I - quanto à concessão rodoviária, a execução de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) das obras obrigatórias exigíveis entre o início da concessão e o encaminhamento da proposta de prorrogação antecipada, desconsideradas as hipóteses de inadimplemento contratual para as quais o contratado não tenha dado causa, conforme relatório elaborado pelo órgão ou pela entidade competente;

II - quanto à concessão ferroviária, a prestação de serviço adequado, entendendo-se como tal o cumprimento, no período antecedente de 5 (cinco) anos, contado da data da proposta de antecipação da prorrogação, das metas de produção e de segurança definidas no contrato, por 3 (três) anos, ou das metas de segurança definidas no contrato, por 4 (quatro) anos.

Art. 7º O termo aditivo de prorrogação do contrato de parceria deverá conter o respectivo cronograma dos investimentos obrigatórios previstos e incorporar mecanismos que desestimulem eventuais inexecuções ou atrasos de obrigações, como o desconto anual de reequilíbrio e o pagamento de adicional de outorga.

Art. 8º Caberá ao órgão ou à entidade competente, após a qualificação referida no art. 2º desta Lei, realizar estudo técnico prévio que fundamente a vantagem da prorrogação do contrato de parceria em relação à realização de nova licitação para o empreendimento.

§ 1º Sem prejuízo da regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o caput deste artigo:

I - o programa dos novos investimentos, quando previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

ANTT
6946
PROCESSO

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - os valores devidos ao poder público pela prorrogação, quando for o caso.

§ 2º A formalização da prorrogação do contrato de parceria dependerá de avaliação prévia e favorável do órgão ou da entidade competente acerca da capacidade de o contratado garantir a continuidade e a adequação dos serviços.

Art. 9º Sem prejuízo das demais disposições desta Lei, as prorrogações dos contratos de parceria no setor ferroviário também serão orientadas:

I - pela adoção, quando couber, de obrigações de realização de investimento para aumento de capacidade instalada, de forma a reduzir o nível de saturação do trecho ferroviário, assegurado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato;

II - pelos parâmetros de qualidade dos serviços, com os respectivos planos de investimento, a serem pactuados entre as partes;

III - pela garantia contratual de capacidade de transporte a terceiros outorgados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), garantindo-se o direito de passagem, de tráfego mútuo e de exploração por operador ferroviário independente, mediante acesso à infraestrutura ferroviária e aos respectivos recursos operacionais do concessionário, garantida a remuneração pela capacidade contratada.

§ 1º Os níveis de capacidade de transporte deverão ser fixados para cada ano de vigência do contrato de parceria prorrogado, e caberá ao órgão ou à entidade competente acompanhar o seu atendimento pelo contratado.

§ 2º Os planos de investimento pactuados poderão prever intervenções obrigatórias pelo contratado, compatíveis com os níveis de capacidade ajustados.

§ 3º Mediante anuência prévia do órgão ou da entidade competente, os planos de investimento serão revistos para fazer frente aos níveis de capacidade, nos termos do contrato.

§ 4º O nível de saturação a que se refere o inciso I do **caput** deste artigo será determinado ao contratado pelo poder concedente.

Art. 10. As prorrogações de que trata o art. 5º desta Lei deverão ser submetidas previamente a consulta pública pelo órgão ou pela entidade competente, em conjunto com o estudo referido no art. 8º desta Lei.

Parágrafo único. A consulta pública será divulgada na imprensa oficial e na internet e deverá conter a identificação do objeto, a motivação para a prorrogação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, fixando-se o prazo mínimo de 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

Art. 11. Encerrada a consulta pública, serão encaminhados ao Tribunal de Contas da União o estudo de que trata o art. 8º desta Lei, os documentos que comprovem o cumprimento das exigências de que tratam os incisos I e II do § 2º do art. 6º desta Lei, quando for o caso, e o termo aditivo de prorrogação contratual.

Art. 12. (VETADO).

CAPÍTULO III

ANTT
PROTOCOLO GERAL 647

DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE PARCERIA

Art. 13. Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Lei, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Art. 14. A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo.

§ 1º Caberá ao órgão ou à entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

§ 2º Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação é condicionada à apresentação pelo contratado:

I - das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas;

II - da renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3º do art. 38 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;

III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;

IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;

V - das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.

§ 3º Qualificado o contrato de parceria para a relicitação, nos termos do art. 2º desta Lei, serão sobrestadas as medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processos de caducidade eventualmente em curso contra o contratado.

§ 4º Não se aplicam ao contrato de parceria especificamente qualificado para fins de relicitação, até sua conclusão, os regimes de recuperação judicial e extrajudicial previstos na Lei nº 11.101, de 9 de fevereiro de 2005, exceto na hipótese prevista no § 1º do art. 20 desta Lei.

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei;

II - a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento;

III - o compromisso arbitral entre as partes com previsão de submissão, à arbitragem ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável, das questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão ou pela entidade competente, relativamente aos procedimentos estabelecidos por esta Lei.

§ 1º Também poderão constar do termo aditivo de que trata o **caput** deste artigo e do futuro contrato de parceria a ser celebrado pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a previsão de que as indenizações apuradas nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei serão pagas pelo novo contratado, nos termos e limites previstos no edital da relicitação;

II - a previsão de pagamento, diretamente aos financiadores do contratado original, dos valores correspondentes às indenizações devidas pelo órgão ou pela entidade competente nos termos do inciso VII do § 1º do art. 17 desta Lei.

§ 2º As multas e as demais somas de natureza não tributária devidas pelo anterior contratado ao órgão ou à entidade competente deverão ser abatidas dos valores de que trata o inciso I do § 1º deste artigo, inclusive o valor relacionado à outorga originalmente ofertada, calculado conforme ato do órgão ou da entidade competente.

§ 3º O pagamento ao anterior contratado da indenização calculada com base no § 2º deste artigo será condição para o início do novo contrato de parceria.

Art. 16. São impedidos de participar do certame licitatório da relicitação de que trata esta Lei:

I - o contratado ou a Sociedade de Propósito Específico (SPE) responsável pela execução do contrato de parceria;

II - os acionistas da SPE responsável pela execução do contrato de parceria titulares de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do capital votante em qualquer momento anterior à instauração do processo de relicitação.

Parágrafo único. As vedações de que trata este artigo também alcançam a participação das entidades mencionadas:

I - em consórcios constituídos para participar da relicitação;

II - no capital social de empresa participante da relicitação;

III - na nova SPE constituída para executar o empreendimento relicitado.

Art. 17. O órgão ou a entidade competente promoverá o estudo técnico necessário de forma precisa, clara e suficiente para subsidiar a relicitação dos contratos de parceria, visando a assegurar sua viabilidade econômico-financeira e operacional.

§ 1º Sem prejuízo de outros elementos fixados na regulamentação do órgão ou da entidade competente, deverão constar do estudo técnico de que trata o **caput** deste artigo:

I - o cronograma de investimentos previstos;

II - as estimativas dos custos e das despesas operacionais;

III - as estimativas de demanda;

IV - a modelagem econômico-financeira;

ANTT
PROTOCOLO GERAL 5619

V - as diretrizes ambientais, quando exigíveis, observado o cronograma de investimentos;

VI - as considerações sobre as principais questões jurídicas e regulatórias existentes;

VII - o levantamento de indenizações eventualmente devidas ao contratado pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados.

§ 2º A metodologia para calcular as indenizações de que trata o inciso VII do § 1º deste artigo será disciplinada em ato normativo do órgão ou da entidade competente.

§ 3º Sem prejuízo das disposições do contrato de parceria, o órgão ou a entidade competente poderá consultar os financiadores do contratado sobre possíveis contribuições para os estudos relacionados à relicitação do empreendimento.

§ 4º Quando as condições de financiamento se mostrarem vantajosas para o poder público e viáveis para os financiadores, o órgão ou a entidade competente poderá, consultados os financiadores, exigir a assunção, pela futura SPE, das dívidas adquiridas pelo anterior contratado, nos termos estabelecidos pelo edital.

Art. 18. O órgão ou a entidade competente submeterá os estudos de que trata o art. 17 desta Lei a consulta pública, que deverá ser divulgada na imprensa oficial e na internet, contendo a identificação do objeto, a motivação para a relicitação e as condições propostas, entre outras informações relevantes, e fixará prazo de no mínimo 45 (quarenta e cinco) dias para recebimento de sugestões.

Art. 19. Encerrada a consulta pública, os estudos de que trata o art. 17 desta Lei deverão ser encaminhados ao Tribunal de Contas da União, em conjunto com os documentos referidos no art. 14 desta Lei.

Art. 20. Na hipótese de não acudirem interessados para o processo licitatório previsto no art. 13 desta Lei, o contratado deverá dar continuidade à prestação do serviço público, nas condições previstas no inciso II do **caput** do art. 15 desta Lei, até a realização de nova sessão para recebimento de propostas.

§ 1º Se persistir o desinteresse de potenciais licitantes ou não for concluído o processo de relicitação no prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contado da data da qualificação referida no art. 2º desta Lei, o órgão ou a entidade competente adotará as medidas contratuais e legais pertinentes, revogando o sobrestamento das medidas destinadas a instaurar ou a dar seguimento a processo de caducidade anteriormente instaurado, na forma da lei.

§ 2º O prazo de que trata o § 1º deste artigo poderá ser prorrogado, justificadamente, mediante deliberação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (CPPI).

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 21. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"Art. 24. .....

.....

IX - autorizar projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas;

.....

XIX - declarar a utilidade pública para fins de desapropriação ou de servidão administrativa de bens e propriedades necessários à execução de obras no âmbito das outorgas estabelecidas.

....." (NR)

"Art. 34-A. As concessões e as suas prorrogações, a serem outorgadas pela ANTT e pela Antaq para a exploração de infraestrutura, precedidas ou não de obra pública, ou para prestação de serviços de transporte ferroviário associado à exploração de infraestrutura, poderão ter caráter de exclusividade quanto a seu objeto, nos termos do edital e do contrato, devendo as novas concessões serem precedidas de licitação disciplinada em regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência.

....." (NR)

Art. 22. As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, da adequação, do aprimoramento ou da ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1º e 2º do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 23. Na hipótese de concessão à iniciativa privada de aeroportos atribuídos à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), o edital e o respectivo contrato de concessão poderão prever o pagamento, pela concessionária, diretamente à Infraero, de indenização pelos custos de adequação de efetivo de pessoal.

Art. 24. O Poder Executivo estabelecerá as diretrizes para a utilização da metodologia do fluxo de caixa marginal para fins de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de parceria relacionados aos setores de que trata esta Lei.

Art. 25. O órgão ou a entidade competente é autorizado a promover alterações nos contratos de parceria no setor ferroviário a fim de solucionar questões operacionais e logísticas, inclusive por meio de prorrogações ou relicitações da totalidade ou de parte dos empreendimentos contratados.

§ 1º O órgão ou a entidade competente poderá, de comum acordo com os contratados, buscar soluções para todo o sistema e adotar medidas diferenciadas por contrato ou por trecho ferroviário que considerem a reconfiguração de malhas, admitida a previsão de investimentos pelos contratados em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 2º Para efeito do disposto no § 1º deste artigo, admitir-se-ão, entre outras medidas, observada a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro dos ajustes:

I - a incorporação da totalidade ou de partes resultantes de cisão de outros contratos de parceria;

II - a desafetação de bens vinculados à prestação dos serviços e a extinção dos serviços relacionados àqueles bens;

III - a utilização de trechos desincorporados para a prestação de serviços de transporte de curta distância por terceiros;

IV - o desmembramento de parte da faixa de domínio para entes federados que pretendam implantar o transporte ferroviário de passageiros.

§ 3º Nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo, as partes promoverão a extinção dos contratos de arrendamento de bens vinculados aos contratos de parceria no setor ferroviário, preservando-se as obrigações financeiras pagas e a pagar dos contratos de arrendamento extintos na equação econômico-financeira dos contratos de parceria.

§ 4º Os bens operacionais e não operacionais relacionados aos contratos de arrendamento extintos serão transferidos de forma não onerosa ao contratado e integrarão o contrato de parceria adaptado, com exceção dos bens imóveis, que serão objeto de cessão de uso ao contratado, observado o disposto no § 2º deste artigo e sem prejuízo de outras obrigações.

§ 5º Ao contratado caberá gerir, substituir, dispor ou desfazer-se dos bens móveis operacionais e não operacionais já transferidos ou que venham a integrar os contratos de parceria nos termos do § 3º deste artigo, observadas as condições relativas à capacidade de transporte e à qualidade dos serviços pactuadas contratualmente.

§ 6º Ao final da vigência dos contratos de parceria, todos os bens móveis e imóveis necessários à execução dos serviços contratados e vinculados à disponibilização de capacidade, nos volumes e nas condições pactuadas entre as partes, serão revertidos à União, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cabendo indenização no caso da parcela não amortizada do investimento.

§ 7º O disposto no inciso XVII do caput e no § 4º, ambos do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 junho de 2001, não se aplica às hipóteses previstas neste artigo.

Art. 26. Os contratados poderão promover, nos termos de regulamentação do Poder Executivo, a alienação ou a disposição de bens móveis inservíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), arrendados ou não, localizados na faixa de domínio da ferrovia objeto do contrato de parceria.

Art. 27. Os contratos de parceria do setor ferroviário poderão abranger a construção de novos trechos ou ramais ferroviários, com a extensão necessária para atender polos geradores de carga, mediante requerimento do concessionário e anuência do poder concedente.

§ 1º Para os fins do disposto no **caput** deste artigo, exige-se a apresentação de estudo que demonstre a viabilidade técnico-econômico-financeira do projeto.

§ 2º O estudo mencionado no § 1º deste artigo deverá demonstrar, em relação ao novo trecho, a inexequibilidade econômica de sua exploração segregada do contrato de parceria.

§ 3º Os investimentos realizados por conta e risco do contratado para a viabilização de novos trechos ou ramais ferroviários não gerarão indenização por ocasião do término do contrato.

Art. 28. (VETADO).

Art. 29. (VETADO).

Art. 30. São a União e os entes da administração pública federal indireta, em conjunto ou isoladamente, autorizados a compensar haveres e deveres de natureza não tributária, incluindo multas, com os respectivos contratados, no âmbito dos contratos nos setores rodoviário e ferroviário.

§ 1º Excluem-se da compensação de que trata o **caput** deste artigo os valores já inscritos em dívida ativa da União.

§ 2º Os valores apurados com base no **caput** deste artigo poderão ser utilizados para o investimento, diretamente pelos respectivos concessionários e subconcessionários, em malha própria ou naquelas de interesse da administração pública.

§ 3º A parcela dos investimentos correspondente aos valores compensados não poderá ser utilizada para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e indenização.

§ 4º O órgão ou a entidade competente realizará estudo técnico que fundamente a inclusão dos novos investimentos ou serviços a serem considerados, podendo valer-se para tanto de estudos técnicos realizados pelo respectivo parceiro contratado.

Art. 31. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias.

§ 1º Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no **caput** deste artigo.

§ 2º As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pelo parceiro privado e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

§ 3º A arbitragem será realizada no Brasil e em língua portuguesa.

§ 4º Consideram-se controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;

II - o cálculo de indenizações decorrentes de extinção ou de transferência do contrato de concessão; e

III - o inadimplemento de obrigações contratuais por qualquer das partes.

§ 5º Ato do Poder Executivo regulamentará o credenciamento de câmaras arbitrais para os fins desta Lei.

Art. 32. Nos casos em que houver estudo ou licitação em andamento para substituição de contrato em vigor e não haja tempo hábil para que o vencedor do certame assuma o objeto do contrato, o órgão ou a entidade competente fica autorizado a estender o prazo do contrato, justificadamente, por até 24 (vinte e quatro) meses, a fim de que não haja descontinuidade na prestação do serviço.

Art. 33. Os concessionários de serviços ferroviários poderão subconceder a manutenção e a operação de trechos ferroviários aos entes federados interessados, desde que haja anuência do poder concedente, conforme regulamento.

Art. 34. Quando se mostrar necessário à viabilidade dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios, admitir-se-á que a exploração de tais projetos ou empreendimentos ocorra por prazo superior à vigência dos respectivos contratos de parceria.

Parágrafo único. O órgão ou a entidade competente avaliará a pertinência da adoção da medida de que trata o **caput** deste artigo, sendo vedada, em qualquer caso, a antecipação das receitas oriundas dos projetos associados ou dos empreendimentos acessórios relativamente ao período que extrapolar o prazo do contrato de parceria.

Art. 35. (VETADO)..

Art. 36. Admitir-se-á, para a execução dos contratos de parceria, a constituição de subsidiária integral tendo como único acionista sociedade estrangeira.

Art. 37. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 5 de junho de 2017; 196º da Independência e 129º da República.

MICHEL TEMER
Maurício Quintella
Dyogo Henrique de Oliveira
Grace Maria Fernandes Mendonça

Este texto não substitui o publicado no DOU de 6.6.2017

MTT
PROTOCOLO GERAL FL 853

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003 – Fone: (61) 3410-1711

Ofício nº 271 /2017/SUINF

Brasília/DF, 22 de Junho de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor
Túlio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A (VIA040)
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
CEP 34000-000 – Nova Lima/MG

Assunto: **Notificação Acerca dos Descumprimentos Contratuais**

Referência: **Processo nº 50500.331315/2017-90**

Senhor Diretor Presidente,

1. Trata-se dos diversos descumprimentos de obrigações contratuais constatados no processo em epígrafe que colocam em risco iminente à continuidade da adequada prestação do serviço público que compreende o objeto do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013.

2. Assim, esta Agência encaminha cópia eletrônica integral do presente processo, para que a Concessionária corrija as inconformidades contratuais indicadas no processo administrativo ordinário em epígrafe e as demais transgressões que eventualmente estejam incorrendo, impreterivelmente no prazo de 90 (noventa) dias, contados a partir do recebimento da presente Notificação, de modo a exercer o seu direito a ampla defesa.

3. Exaurido o prazo supramencionado, e não comprovado o saneamento de todos descumprimentos contratuais, esta ANTT, em atendimento a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e ao Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013, com trecho relacionado ao tema transcrito a seguir, instaurará o processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27 de abril de 2016.

DOC.8

32 Caducidade

32.1 A União poderá, mediante proposta da ANTT, declarar a caducidade da Concessão na hipótese de inexecução total ou parcial do Contrato, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a Concessionária:

32.1.1 prestar os serviços objeto deste Contrato de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os Parâmetros de Desempenho;

32.1.2 descumprir os prazos para implantação e operacionalização das Obras de Ampliação e Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço ou da Frente de Serviços Operacionais;

32.1.3 descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes a Concessão;

32.1.4 paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

32.1.5 perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

32.1.6 não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

32.1.7 não atender a intimação do Poder Concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou

32.1.8 for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

32.2 A União não poderá declarar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos indicados na subcláusula 21.2 acima ou causados pela ocorrência de caso fortuito ou força maior.

32.3 A declaração de caducidade da Concessão deverá ser precedida da verificação do inadimplemento contratual da Concessionária em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

32.4 Não será instaurado processo administrativo de caducidade sem prévia notificação a Concessionária, sendo-lhe dado, em cada caso, prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

32.5 Instaurado o processo administrativo e comprovado o inadimplemento, a caducidade será declarada pela União, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo e de acordo com a subcláusula 32.7 abaixo.

ANTT
856
0109

32.6 Declarada a caducidade e paga a respectiva indenização, não resultará para a União ou para a ANTT qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da Concessionária.

4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos.

CAPÍTULO III

DA RELICITAÇÃO DO OBJETO DO CONTRATO DE PARCERIA

Art. 13. Com o objetivo de assegurar a continuidade da prestação dos serviços, o órgão ou a entidade competente poderá realizar, observadas as condições fixadas nesta Lei, a relicitação do objeto dos contratos de parceria nos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujas disposições contratuais não estejam sendo atendidas ou cujos contratados demonstrem incapacidade de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

Art. 14. A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo.

§ 1º Caberá ao órgão ou à entidade competente, em qualquer caso, avaliar a necessidade, a pertinência e a razoabilidade da instauração do processo de relicitação do objeto do contrato de parceria, tendo em vista os aspectos operacionais e econômico-financeiros e a continuidade dos serviços envolvidos.

§ 2º Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação é condicionada à apresentação pelo contratado:

I - das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas;

II - da renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no §

3º do art. 38 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;

III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;

IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;

V - das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.

5. Finalmente, uma vez encerrado o prazo estabelecido neste documento, caso não seja evidenciado o total saneamento das pendências ou se a Concessionária não apresentar a proposta efetiva de relicitação, alertamos que será aberto processo de caducidade.

6. Sendo o que tínhamos para o momento, subscrevemo-nos.

Atenciosamente,

Luiz Fernando Castilho
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.490976/2017-56
11/09/2017 17:20

Nova Lima, 11 de setembro de 2017

OF.GCC.392-2017

À

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

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

A/C.: Sr. Luiz Fernando Castilho, Superintende de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, SUINF/ANTT

C/C:. Ilmo Sr. Maurício Quintella Malta Lessa, Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil

C/C: Ilmo. Sr. Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário Especial do Programa de Parcerias e Investimentos, da Secretaria Geral da Presidência da República

Assunto: Relicitação da BR-040 – Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG

Excelentíssimo Sr. Diretor-Geral,

A **Concessionária BR-040 S.A.** ("Via 040" e/ou "Concessionária"), sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, detentora do Contrato de Concessão de exploração da rodovia BR-040 PG-156/95-00, trecho Brasília – DF – Juiz de Fora - MG, diante das inúmeras alterações das condições da contratação ocorridas desde a apresentação da proposta na licitação, que expuseram a Concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias, vem à presença de V.Sa. requerer a essa Agência submissão de seu empreendimento ao procedimento de **relicitação, consoante termos e condições** previstos na legislação atualmente em vigor, especialmente a Lei 13.448, de 5 de junho de 2017, estando sua conclusão condicionada à prévia autorização pelo Bando Nacional do Desenvolvimento – BNDES, a partir das razões que se seguem.

DOC.9

I – REQUISITOS PARA RELICITAÇÃO

1. Segundo dispõe a Lei 13.448/2017, os requisitos para que o empreendimento administrado pela Concessionária Via 040 possa ser relicitado são a demonstração de:

- Qualificação do empreendimento junto ao PPI (art. 2º);
- Inadimplemento contratual corrente ou, alternativamente, demonstração de que a concessionária é incapaz de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente (art. 13);
- Justificativas e elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas (art. 14, § 2º, I);
- Renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3º do art. 38 da Lei 8987, de 1995 (art. 14, § 2º, II);
- Declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria (art. 14, § 2º, III);
- Renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei (art. 14, § 2º, IV).
- Informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado (art. 14, § 2º, V).

2. Sobre a prévia qualificação perante o PPI, a Concessionária indica que já requereu ao Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil ("MTPAC") a qualificação do presente empreendimento no programa, nos termos do art. 11 da Lei 13.334, de 2016[1], confiando que o deferimento ocorrerá para que esse empreendimento, tão relevante para a economia brasileira, possa ser relicitado.

3. Igualmente, as declarações exigidas nos incisos II, III e IV do § 2º do art. 14 da Lei 13.448 de 2017 estão devidamente consignadas em anexo ao presente documento (Doc. 1), tendo elas validade nos exatos termos da Lei atualmente em vigor, podendo, todavia, serem revistas, na superveniência de alterações nas condições ali dispostas.

4. No que tange aos requisitos do art. 13 e art. 14, § 2º, I da Lei 13.448, de 2017, a Via 040 destaca que, na presente petição, serão abordados de forma unificada os requisitos. Isso porque, no atual cenário, se confundem à *"demonstração de que a concessionária é incapaz de adimplir as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente"* e os *"elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência do processo de relicitação"*. Em resumo: **a incapacidade demonstrada, fruto de fatos supervenientes e que não podem ser imputados à Concessionária, é o que justifica a própria necessidade e a conveniência do processo de relicitação.**

5. Ademais, serão consignadas as informações necessárias à realização do processo de relicitação, nos termos do inciso V do § 2º do art. 14 da Lei 13.448 de 2017 (Doc 1).

6. Por fim, informa a Via 040 que, sem prejuízo da observância ao devido processo legal, contraditório e ampla defesa, o presente pedido reitera, também, resposta ao Ofício ANTT nº 271, de 22 de junho de 2017 (ofício OF.GCC.0322.2017), razão pela qual nenhum procedimento que tenha por objetivo o exame e consequente conclusão pela aplicação da penalidade de caducidade do contrato em exame deve ser instaurado.

7. Antes, no entanto, de se adentrar nestes pontos, serão brevemente apresentados o contexto vivido quando da licitação e o escopo das obrigações assumidas pela Concessionária naquele contexto. Essa breve digressão se mostra pertinente no sentido de demonstrar que não se pode exigir das Concessionárias, no momento atual de grave crise e escassez de crédito, o integral cumprimento das obrigações contratuais e financeiras inicialmente assumidas.

[1] Ao ministério setorial ou órgão com competência para formulação da política setorial cabe, com o apoio da SPPI, a adoção das providências necessárias à inclusão do empreendimento no âmbito do PPI".

II – HISTÓRICO CONTRATUAL

II.1 – O CONTEXTO DA LICITAÇÃO

8. A licitação, envolvendo o contrato em questão, foi realizada em 2013, ano em que o panorama econômico brasileiro era extremamente favorável, cujas expectativas e projeções apontavam para um cenário de crescimento. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que naquele ano houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

9. Naquele cenário favorável, em 27/12/2013, a ANTT realizou na BM&FBOVESPA o leilão do Edital de Concessão nº 006/2013, referente à concessão para a exploração da rodovia BR-040/DF/GO/MG, com extensão de 936,8 km.

10. Cabe lembrar que, em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, este mesmo trecho da rodovia BR-040, sem êxito, em virtude da ausência de interessados devido à inviabilidade do projeto nas condições apresentadas (Docs. 2, 3 e 4).

11. O edital em questão foi revogado e a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica ("EVTE"), seguindo o modelo estabelecido para todo o 3º Lote do Programa Federal de Concessão de Rodovias. Com isto, o novo edital da Rodovia BR-040/DF/GO/MG estabeleceu como obrigação entregar duplicado todo o trecho concedido nos primeiros 5 anos da concessão, tendo como consequência um vultuoso volume de investimentos, concentrados em curto período de tempo.

12. A Tarifa Básica de Pedágio considerada no novo EVTE, representando a tarifa relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos (categoria 1), referenciada a novembro de 2012, foi de R$ 8,29763, um valor 82% superior ao estabelecido no edital original (R$ 3,34257, referenciada a janeiro de 2007), já expurgados os efeitos inflacionários.

13. Além disto, para que tal modelo se tornasse viável e atrativo e, ainda assim, fosse preservado o princípio da modicidade tarifária, o BNDES, conjuntamente com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, emitiu uma carta de Apoio ao Programa de Investimento em Logística ("PIL") do Governo Federal, tornando públicas as condições que seriam oferecidas por eles nos financiamentos dos projetos, assumindo o compromisso de financiamento naquelas bases (Doc. 5). As principais condições estabelecidas na Carta eram as seguintes:

- Participação: até 70% do volume de investimentos obrigatórios previstos no plano de negócios do proponente à instituição financeira, observado o ICSD ≥ 1,2 (considerando todas as dívidas).
- Prazos: total de 25 anos, sendo até 5 anos de carência e 20 anos de amortização.
- Sistema de Amortização: originalmente SAC, podendo ser admitida a utilização de sistema Price, caso sejam emitidas debêntures de Projeto ou que haja previsão nas fontes de recursos.
- Taxa de Juros: TJLP + até 2% a.a.
- Garantia emitida pelo Fundo Garantidor de Infraestrutura (FGIE) da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. (ABGF).

14. Vale rememorar que este compromisso de financiamento ofertado pelo BNDES, corroborado por afirmações do então Ministro da Fazenda (Doc. 6), era parte integrante do conjunto de condições precedentes e necessárias ao sucesso da licitação, tendo suas condições sido elaboradas sob medida para estes projetos, sem o qual os mesmos não se apresentavam viáveis à iniciativa privada.

15. A estratégia adotada pelo Governo, que visava corrigir deficiência do edital original e suportar o pesado programa de investimentos propostos, à época surtiu efeito. O anúncio ostensivo do suporte financeiro do BNDES aos projetos ensejou uma licitação amplamente competitiva, na qual 8 proponentes competiram pela concessão em análise. Além disto, o financiamento ofertado pelo BNDES, dado a sua característica customizada, era tão atrativo que inviabilizou até mesmo a atuação de outras instituições financeiras, que jamais foram capazes de oferecer crédito em condições semelhantes às condições publicamente oferecidas.

16. Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita pelo Diretor de leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os valores apresentados na tabela a seguir, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R$) e deságio (%).

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

Tabela 1 – Classificação das Propostas Econômicas – Edital nº 006/2013

17. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário BR-040/DF/GO/MG foi a Invepar = Investimentos e Participações em Infraestrutura S/A que, considerando as premissas fornecidas pelo Poder Público, apresentou a proposta mais vantajosa, com lance de R$ 3,22528 para a tarifa básica de pedágio.

18. O resultado do certame licitatório demonstra o sucesso obtido pelo Poder Público na busca pela modicidade tarifária, um dos objetivos primordiais das licitações da 3ª Rodada. Ao menos 3 licitantes ofereceram elevado nível de deságio, o que só foi possível graças à revisão da Tarifa Básica de Pedágio e às condições de financiamento oferecidas pelos bancos públicos.

19. Em resumo, todas as licitações da 3ª etapa do programa de concessões das rodovias federais, inclusive a presente, foram altamente competitivas e viabilizaram grandes deságios nos certames em função do momento econômico vivido e, em especial, pelas condições de financiamento amplamente divulgadas para aumentar a atratividade dos projetos.

II.2 – O CONTRATO E AS SUAS PRINCIPAIS OBRIGAÇÕES

20. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específica ("SPE"), denominada Concessionária BR-040 S.A. ("Via 040"), que em 12/03/2014 firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 006/2013 ("Contrato").

21. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do Contrato, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da data de assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1 como sendo a data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens, assinado em 22/04/2014. Esta também é a data a partir da qual se dará a contagem do prazo de concessão.

22. O Programa de Concessão da Via 040 consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da Rodovia BR-040, com extensão de 936,8 km, compreendendo o trecho DF/GO/MG.

23. O Contrato prevê um grande volume de investimentos em um curto prazo, com início a partir da data de expedição da Licença de Instalação ("LI") e que devem ser concluídos em até 48 meses, conforme demonstrado a seguir.

24. A duplicação, conversão dos trechos de multifaixas para vias duplicadas e a implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados deverão ser executados conforme os quantitativos e prazos indicados nos quadros do Item 3.2.1 do Programa de Exploração da Rodovia ("PER"), Anexo 2 do Contrato de Concessão.

3.2 FRENTE DE AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE E MANUTENÇÃO DE NÍVEL DE SERVIÇO

3.2.1 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias

- Objeto: conjunto de obras e serviços de duplicação da Rodovia, implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, trevos em nível, correções de traçado, passarelas e melhorias em acessos, implantação de barreiras divisórias de pistas e implantação de pórticos, observados os Parâmetros Técnicos.
- Período: inicia-se a partir da data de expedição da Licença de Instalação e deve ser concluída em até 48 (quarenta e oito) meses, salvo as exceções expressamente indicados abaixo.

Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109,0	19,6%
2	149,4	26,8%
3	149,4	26,8%
4	149,4	26,8%
Total para implantação	**557,2**	**100%**
Trecho duplicado	**222,3**	
Trecho em multifaixas	**157,3**	
Extensão do lote	**936,8**	

Quantitativos e prazos para conversão do subtrecho em multifaixas para via duplicada

Ano	Extensão (km)	% do Total a ser convertido
1	28,4	19,6%
2	38,8	26,8%
3	38,8	26,8%
4	38,8	26,8%
Total para conversão	144,8	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	12,5*	
Trecho em multifaixas	157,3	

*Valor subtraído no cálculo do total para conversão

Quantitativos e prazos para implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados

ID	PNV	km da rodovia	Prazo	Localidade	Observações
1	040BDFC010 ao 040BDFD020	0,0 – 8,4	2º ano	Santa Maria	
2	040BGO0030	0,0 – 24,1		Valparaíso Luziânia	

25. Ressalta-se que o Contrato prevê que a obrigação e o risco de obtenção da LI é do Poder Concedente, cuja disponibilização à Concessionária deveria ter ocorrido em até 12 meses contados da data de assunção do Sistema Rodoviário, conforme previsto nas subcláusulas 5.2.1 e 10.3.2, expostas a seguir:

5.2 O Poder Concedente deverá:

5.2.1 "Obter licença prévia e licença de instalação das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do item 3.2.1 do **PER**, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

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 3.2.1.1. 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**.

26. A execução dessas obrigações contratuais está diretamente relacionada às condicionantes sob responsabilidade do Poder Concedente, que embasaram a proposta vencedora do certame. A execução do vultuoso programa de investimento em 60 meses após

a data de assunção, sendo 12 meses para a obtenção da licença e mais 48 meses para a realização das obras, era condição primordial da equação financeira que permitiu o deságio oferecido.

27. No entanto, em razão dos fatores expostos a seguir, alheios e imprevisíveis à competência e vontade da Concessionária, ocorreram fortes alterações ao escopo original pactuado entre as partes, que podem refletir negativamente no desenvolvimento regular do contrato.

III – RAZÕES DA INTENÇÃO DE ADESÃO À RELICITAÇÃO (ART. 13 E ART. 14, § 2º)

28. Apresentado acima o Contrato e suas especificidades, informa a Concessionária que, até o presente momento, encontra-se adimplente em relação às obrigações contratuais que lhe foram impostas. Todavia, salvo alteração drástica do grave cenário de crise financeiro nacional, a Via 040 ver-se-á logo impossibilitada de seguir fazendo-o, pois, a Concessionária não terá condições de continuar adimplindo as obrigações financeiras e contratuais assumidas originalmente, consoante as razões que se seguem.

29. Os elementos que justificam a adesão da Via 040 ao processo de relicitação decorrem da concretização de fatos supervenientes, extraordinários e imprevisíveis ou, ainda que previsíveis, de consequências imprevisíveis, os quais materializam um cenário que inviabiliza o cumprimento contratual por parte da Concessionária. Vejamos.

III.1. – ALTERAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO E O AUMENTO DOS CUSTOS DA CONCESSIONÁRIA

30. O sucesso do processo licitatório da Rodovia BR-040/DF/GO/MG, materializado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora oferecida pela Concessionária, com um deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias, através da Carta de Apoio dos Bancos Públicos.

31. Neste sentido, as condições de financiamento previstas na Carta de Apoio dos Bancos Públicos, anunciadas à época da licitação, são partes indissociáveis da equação econômico-financeira do Contrato sendo, de fato, uma condição essencial para a viabilidade do Contrato, tendo em vista o vultuoso volume de investimentos concentrados nos primeiros anos de concessão.

32. Em 20/05/2014, o projeto da Concessionária Via 040 foi enquadrado na Diretoria do BNDES para análise de viabilidade de apoio financeiro no valor de R$ 3.600 milhões, correspondente à até 70% (setenta por cento) dos itens financiáveis.

33. Após este enquadramento e antes da contratação do Financiamento de Longo Prazo, a Concessionária contratou Empréstimo Ponte junto ao BNDES no valor de R$ 966 milhões para fazer frente ao plano de investimentos dos 18 (dezoito) meses subsequentes, até que fosse obtido o apoio Financeiro de Longo Prazo.

34. A Concessionária foi diligente com suas obrigações e, a pedido dos bancos credores, contratou *Due Dilligence* do Plano de Negócios e também *Due Dilligence* socioambiental, para atender a CEF e o Banco do Brasil, que são signatários dos Princípios do Equador. Além disto, também contratou escritório de advocacia para suporte jurídico aos credores.

35. Embora ainda não tenha o contrato de financiamento assinado, o BNDES indicou que o montante do Financiamento de Longo Prazo deveria ficar entre R$ 2.325 milhões e R$ 2.787 milhões, valor inferior ao enquadrado na avaliação de viabilidade, o que levará o projeto a uma alavancagem financeira bem inferior à esperada à época da licitação.

36. O crédito oferecido pelo BNDES incluía um subcrédito de R$ 428 milhões, com taxa de juros de TJLP+4% a.a., e um subcrédito de R$ 462 milhões, condicionado ao resultado de performance estabelecido em uma fórmula para projeção do Índice de Cobertura de Serviços da Dívida ("ICSD") para 2020, conforme quadro a seguir.

37. A proposta de um subcrédito condicionado ao desempenho futuro da concessionária (ICSD > 1,2 em 2020) é uma exigência não apresentada aos proponentes quando da licitação.

38. Por sua vez, o valor de R$ 428 milhões, ofertado a uma taxa de juros de TJLP+4%a.a., representa condição diferente e mais onerosa do que o informado na carta de apoio ao programa de investimento logístico.

39. Como pode ser observado, as condições apresentadas à Concessionária para o Financiamento de Longo Prazo se mostraram substancialmente diferentes das condições indicadas previamente aos leilões, formalizadas em carta disponível aos participantes da licitação. Mantidas estas condições, a alavancagem financeira do projeto ficará em um patamar muito inferior ao limite esperado quando da elaboração da proposta econômica apresentada pela Concessionária, podendo ser inferior a 39%.

	Carta de apoio ao PIL	Situação atual
Participação	Enquadramento em mai/14 de até **R$ 3,6 BN** **70% do volume de investimentos,** observado o ICSD ≥ 1,2	**Crédito acessível de R$ 1,9 BN** • Subcrédito A (garantido): R$ 1.897M • Subcrédito B (2021-2022): R$ 428 MM • Subcrédito C (condicionado): R$ 462Mm **podendo a alavancagem ser inferior a 39%, com risco de redução do capex enquadrado devido ao atraso da LI.**
Taxa de juros	TJLP + 2%	Subcrédito A e C: TJLP + 2% **Subcrédito B: TJLP + 4%**
ICSD	≥ 1,2 como condição para alavancagem e *covenant* financeiro	≥ 1,2 como condição para alavancagem e *covenant* financeiro + **Performance projetada para 2020 como condição para acesso ao Subcrédito C**

Tabela 2 – Condições Propostas para Financiamento Longo Prazo BNDES

40. A modificação unilateral das condições originais de financiamento oferecidas pelo BNDES foi adotada em benefício da sua própria rentabilidade, adequando-se à alteração do cenário macroeconômico, cujo contexto atual é bastante distinto daquele existente à época da licitação. De 2013 para cá, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível, resultando na maior crise econômica da história do país.

41. Em 2014, a economia estava praticamente estagnada (0,5%), enquanto que, em 2015 e 2016, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), uma situação inédita na história brasileira, atestando uma inversão de tendências e expectativas contemporâneas à licitação (redução de 20%), conforme demonstrado a seguir.

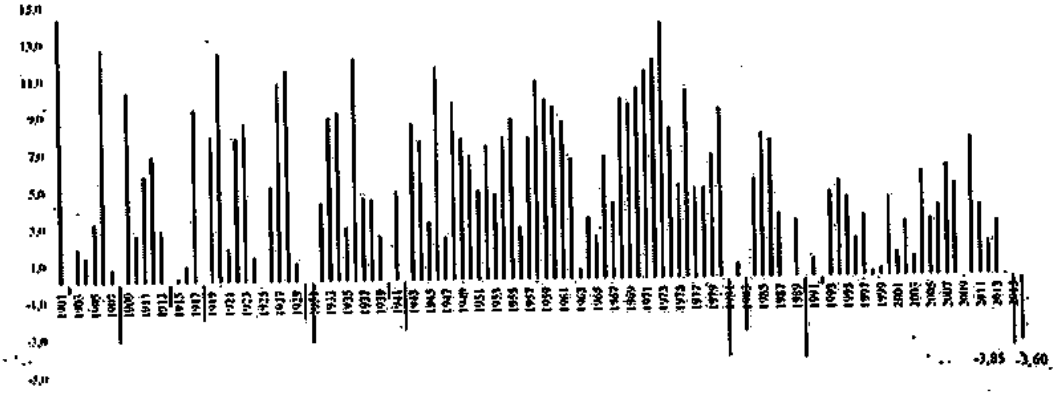


Figura 1 – Crescimento da Economia Brasileira

Fonte: IBGE

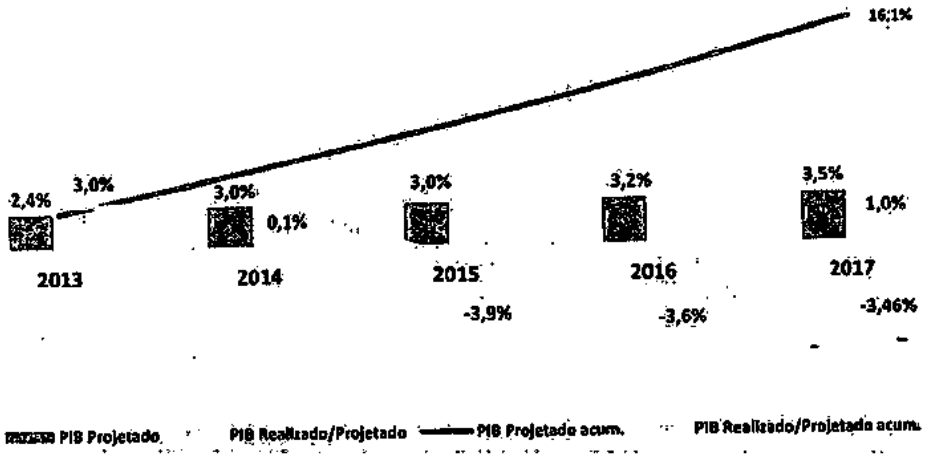


Figura 2 – PIB Brasil Previsto x Realizado

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17.

42. Como resultado da queda do PIB, o tráfego das rodovias brasileiras, fortemente vinculado à evolução da atividade econômica, foi severamente impactado pela crise econômica. O fluxo de veículos nas rodovias concedidas hoje é menor do que o observado no ano de 2013. Trata-se de fato extraordinário dentro da série histórica de quase 20 anos do Índice ABCR, que mostra a evolução do fluxo de veículos nas rodovias sob concessão privada no Brasil.

ANTT
GERAL FLS 39
PROC

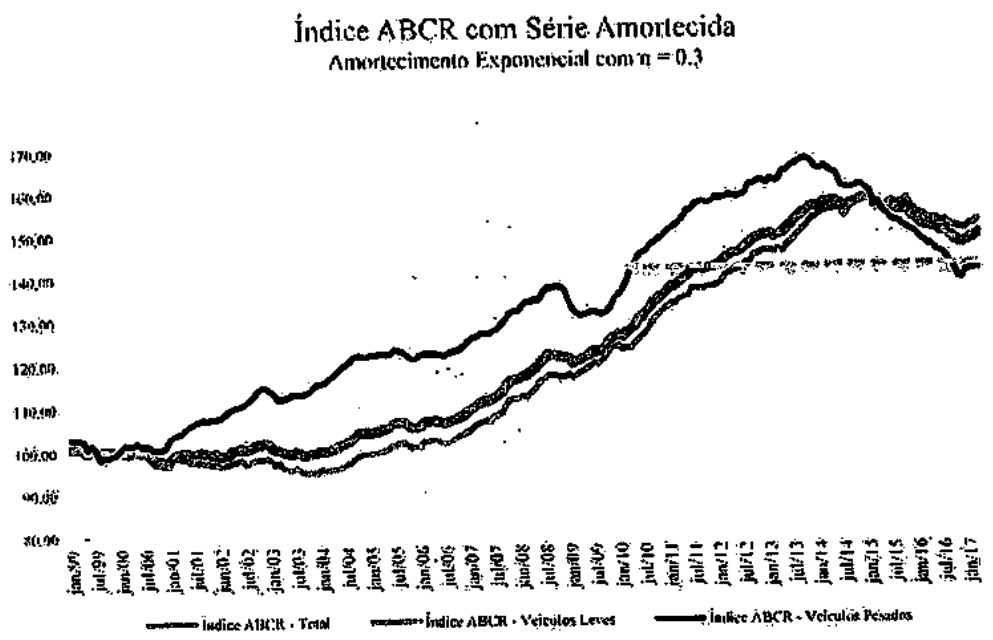


Figura 3 – Evolução Índice ABCR

Fonte: ABCR – Associação Brasileira de Concessionária de Rodovias

43. Uma queda tão grande do tráfego nos anos iniciais da concessão compromete de forma substancial a viabilidade do projeto, caracterizado por consideráveis volumes de investimento no curto prazo, longo tempo para rentabilizar o capital investido e com tarifas módicas para os usuários.

44. Essa deterioração da economia, como consequência, fomentou um aumento muito significativo nas taxas de juros praticadas na economia brasileira, tornou o crédito menos acessível e mais oneroso, além de ter ensejado a diminuição da atividade econômica e a consequente redução extraordinária do tráfego.

45. A taxa de juros de longo prazo ("TJLP"), praticada pelo BNDES em seu financiamento, sofreu uma forte elevação a partir de 2015. Comparada ao que existia em 2013, época do leilão, a TJLP saiu de 5,00% a.a. para 7,5% a.a em 2016, um significante aumento de 50% dos custos financeiros da empresa em sua fase inicial de projeto.

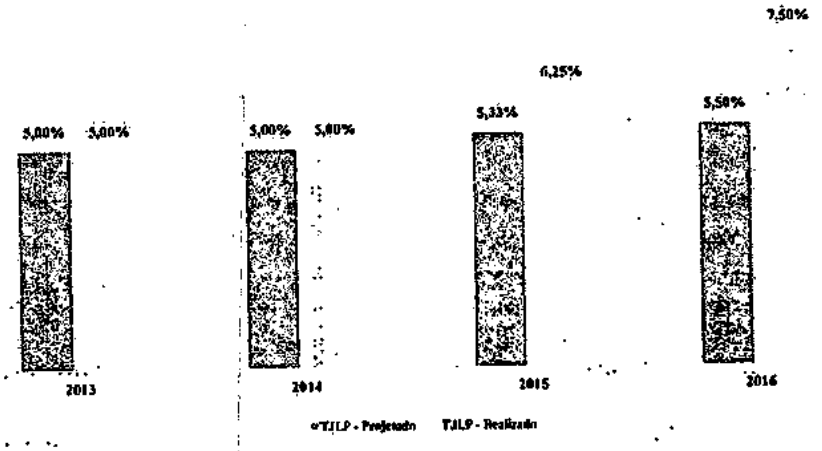


Figura 4 – Evolução do Custo da Dívida (TJLP)

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17

46. Além da TJLP, houve um significativo aumento da taxa de juros SELIC, que passou de 9,90% ao ano, ao final de 2013, para 14,19% ao ano em 2016, o que representa um expressivo aumento de 35%, aumentando o custo financeiro.

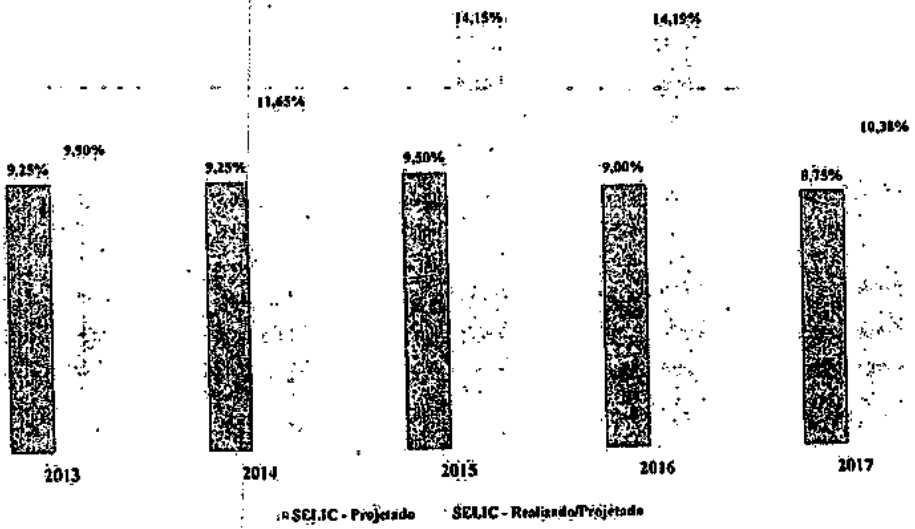


Figura 5 – Evolução do Custo da Dívida (SELIC)

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17

47. Além disto, a ocorrência de índices inflacionários, medidos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo ("IPCA"), acima dos esperados à época da licitação, acarretou em um sobrecusto do valor do investimento previsto, diferença não financiável pelo BNDES, e que precisa ser arcada com capital próprio adicional, novamente afetando o retorno do projeto.

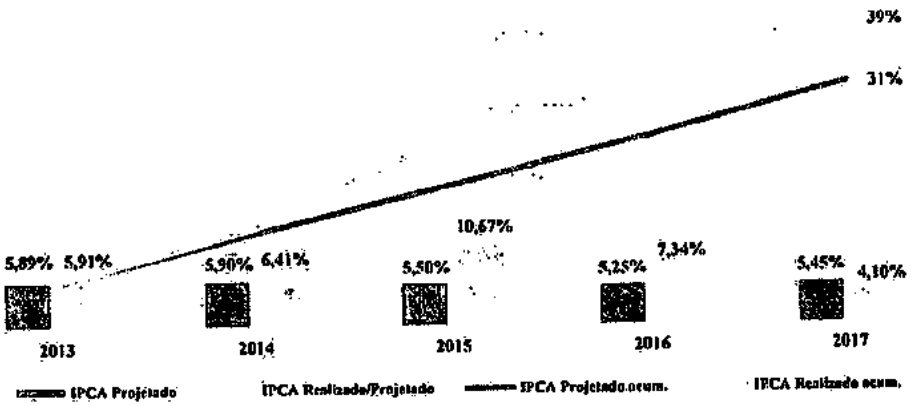


Figura 6 – Evolução do Custo do IPCA

Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2015 e projetado 2016, relatório Focus Mar/17.

48. Pela dificuldade de crédito, decorrente das mudanças nas condições de financiamento oferecidas pelo BNDES, todos os investimentos realizados até o momento foram suportados pelo *equity* aportado e pelo Empréstimo Ponte. Este empréstimo deveria ser quitado na primeira liberação do Financiamento de Longo Prazo.

49. Nas negociações realizadas com o BNDES, tal liberação estaria condicionada a um expressivo volume de aporte por parte do acionista. Além do mais, para continuar com seu plano de investimento e face à baixa expectativa de alavancagem do projeto, seria necessário um montante de aporte desproporcional ao risco assumido e incoerente com a capacidade do ente privado de gerenciá-lo.

50. O total de aporte que os investimentos demandam, inviabiliza financeiramente o projeto ao onerar substancialmente o custo de capital empregado.

51. O Empréstimo Ponte possui cartas de fianças bancárias como garantia e sua quitação se daria com a liberação do Financiamento de Longo Prazo. No entanto, como o mesmo ainda não foi estruturado pelo banco no tempo necessário para a quitação do Empréstimo Ponte no prazo inicialmente previsto, a Concessionária propôs e o BNDES aprovou a sua rolagem, com custo adicional para a Concessionária de 0,25% sobre o montante da dívida. Posteriormente, três novas rolagens foram necessárias, já que o processo junto ao BNDES

ainda não foi aprovado, sendo a 2ª e 3ª com custos de 0,25% sobre o montante da dívida cada e a 4ª rolagem com custo de 0,5% sobre o montante da dívida.

52. A Concessionária demonstrou, à época, sua preocupação com o atraso na liberação do Financiamento de Longo Prazo e seu impacto no cumprimento do Contrato, bem como os custos adicionais incorridos pela Via 040 decorrentes da rolagem do Empréstimo Ponte (Docs.7 e 8).

53. Recentemente, a Concessionária foi informada formalmente que seu processo de financiamento de longo prazo junto ao BNDES foi cancelado, o que geraria a necessidade de reiniciar todos os trâmites junto ao banco, inclusive com as contratações que forem demandadas. Sem os recursos do financiamento de longo prazo para quitação do Empréstimo Ponte, a concessionária deverá providenciar novas rolagens da dívida, assim como novos pagamentos de *fees* de rolagem ao BNDES e renovação das cartas de fiança do empréstimo, o que onera ainda mais a Concessionária com novos e mais altos custos pagos aos bancos fiadores.

54. Trata-se, sem sombra de dúvidas, de uma das crises mais graves pela qual passou a economia brasileira nos últimos anos, atestando a existência de uma situação absolutamente extraordinária e imprevisível com grave impacto no contrato.

55. Essa conjuntura apresentada, com eventos que fogem ao controle da Concessionária, é responsável por um ônus econômico e uma pressão de caixa no curto prazo que extrapola a margem de risco contratual, implicando em exigência desproporcional de aporte de recursos do acionista, afetando a financiabilidade e impedindo a regular execução do contrato.

III.2 – A INADIMPLÊNCIA DO ESTADO NA EMISSÃO DA LICENÇA DE INSTALAÇÃO

56. Consoante as subcláusulas 5.2.1 e 10.3.2 do Contrato, o Poder Concedente deveria obter a LI no prazo de 12 meses da data de assunção do Sistema Rodoviário, condição *sine qua non* para o fiel cumprimento das obrigações e prazos definidos no Contrato e no PER.

57. Nestes termos, considerando que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi celebrado em 22/04/2014, a LI correspondente às metas anuais das Obras de Ampliação e Capacidade deveria ter sido obtida pelo Poder Concedente e disponibilizada para a Concessionária até 22/04/2015, a fim de possibilitar a execução das referidas obras nos prazos estabelecidos no PER.

58. Contudo, a LI nº 1.121/2016 foi emitida apenas em 06/07/2016, com mais de um ano de atraso, abarcando apenas o Distrito Federal e o Estado de Goiás, contemplando, portanto, apenas 16,70% de todo o trecho concedido.

59. Além de não liberar de imediato o início das obras, a LI nº 1.121/2016 apresentava diversos segmentos bloqueados, fragmentando as frentes de duplicação, além de exigir estudos ambientais complementares, transferindo o risco incialmente alocado ao Poder Concedente para a Concessionária, sem a devida contrapartida.

60. Dessa forma, cumpre rememorar a condução do processo de emissão da LI 1.121/2016 para os trechos do Distrito Federal e Estado de Goiás, e posteriormente para o estado de Minas Gerais, como forma de demonstrar o adimplemento e idoneidade da Concessionária em todo o processo de emissão da Licença.

61. Em 17/11/2014, a Concessionária recebeu o Estudo de Impacto Ambiental – EIA/RIMA, elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística ("EPL") e encaminhado pela ANTT. Após análise do referido documento, a Concessionária protocolou carta na ANTT, em 10/02/2015, a fim de encaminhar o "Relatório de Considerações do Plano de Compensação Ambiental", com a retificação do valor do projeto citado no EIA e apresentação das divergências verificadas no EIA/RIMA. Contudo, as divergências não foram consideradas pela EPL.

62. O Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis ("IBAMA") concluiu a análise do EIA/RIMA elaborado pela EPL em março de 2015 e emitiu Parecer informando pendências para a emissão de Licença Prévia ao empreendimento, por exemplo: estudos do meio físico (cavidades), biótico (estudo da fauna, insatisfatório e com discrepância, e da flora, com solicitações de revisão da lista de espécies sob regime de proteção legal) e inclusão de anuências de vários intervenientes (IEF, Fundação Cultural Palmares, IPHAN, ICMBIO, Prefeituras, etc).

63. Em agosto de 2015, após a EPL protocolar as complementações aos estudos, o IBAMA emitiu outro Parecer com a seguinte conclusão:

> *"Diante das complementações apresentadas e da análise feita por meio deste parecer, conclui-se que ainda <u>não há informações suficientes</u> para a avaliação de viabilidade ambiental do empreendimento. Por esse motivo, a equipe técnica é <u>contrária</u> à emissão da Licença Prévia."* (Grifo nosso)

64. Em setembro de 2015, a Concessionária participou de reunião na Casa Civil com o Ministério dos Transportes, ANTT, IBAMA, EPL e Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base ("ABDIB") para apontamento e discussão dos gargalos de todas as concessionárias da referida Associação, e, nessa ocasião, encaminhou as divergências apontadas e ressaltou a importância do seu envolvimento no processo de licenciamento, solicitando alinhamentos periódicos para elaboração dos Planos Básicos Ambientais ("PBA").

ANTT
PROTOCOLO GERAL 8979

65. Naquela época, a Concessionária já alertava a existência de divergências e solicitava que as mesmas fossem verificadas antes da emissão da Licença Prévia, para evitar problemas futuros à Concessionária durante a execução das suas obrigações contratuais, que possuíam prazos para atendimento vinculados a metas contratuais cujos prazos iniciariam na data da expedição da LI em nome da Concessionária.

66. Em 15/12/2015, a EPL protocolou o PBA no IBAMA, sem a análise final da Concessionária e, portanto, sem a manifestação sobre as suas contribuições previamente apresentadas e apenas um mês depois, em 15/01/2016, a Concessionária recebeu a versão final do PBA, protocolado no IBAMA.

67. No dia 20/01/2016, foi realizada reunião na Casa Civil envolvendo o Ministério dos Transportes, ANTT, IBAMA, EPL e ABDIB, com o objetivo de discutir novamente os gargalos do licenciamento ambiental das concessões da 3ª Etapa do Programa de Concessões, onde foi ressaltada a necessidade de aperfeiçoamento da comunicação entre as concessionárias e o agente licenciador, a EPL.

68. Neste contexto, a Casa Civil informou que havia orientado a EPL sobre a necessidade de maior interação com o concessionário de modo a permitir a elaboração de produtos ambientais de caráter mais executivos e mais assertivos.

69. Em 05/02/2016, a EPL encaminhou o Programa de Proteção à Fauna, a ser apresentado em reunião agendada para 11/02/2016, para considerações prévias da Concessionária. Posteriormente, em 11/02/2016, em reunião na EPL foi informado à Concessionária que o Programa de Proteção a Fauna já havia sido protocolado no IBAMA em 10/02/2016, ou seja, novamente sem análise da Concessionária.

70. Nesta ocasião, foi entregue à Concessionária uma planilha com todas as premissas da EPL referentes aos apontamentos da própria Concessionária sobre o PBA, com indicação, pela EPL, de que a maioria dos itens previamente questionados deveriam ser repactuados com o IBAMA, em momento oportuno, após a emissão da LI.

71. Verifica-se, assim, o constante não envolvimento e/ou envolvimento extemporâneo ou, dependendo do momento, até mesmo ineficaz, da Concessionária nas análises, considerações, sugestões e recomendações nos documentos, atos e eventos necessários ao procedimento de licenciamento e, em última instância, à correta emissão da LI.

72. Por essa razão, a Concessionária formulou diversas manifestações no sentido de haver maior envolvimento e contribuições prévias na elaboração dos documentos e na prática de atos necessários ao procedimento para obtenção do licenciamento ambiental, exatamente visando contribuir e imprimir maior agilidade ao processo e, consequentemente, não resultasse em um maior prazo para emissão da LI.

73. Ademais, a Concessionária, visando dar maior celeridade ao processo, assumiu obrigações que inicialmente cabiam à EPL, como por exemplo, a elaboração do plano de trabalho de fauna e a obtenção da Autorização para Captura, Coleta e Transporte de Material Biológico ("ACCT").

74. A Via 040 continuou com sua posição pró ativa no processo de licenciamento, identificando os pontos críticos e elementos não contemplados no estudo elaborado pela EPL, tais como: (i) insuficiência no cadastro de Áreas de Preservação Permanente ("APPs"); (ii) ausência de anuência da UC MONA Serra da Moeda; (iii) incertezas nas decisões e estudos das cavidades que implicariam em bloqueio dos respectivos trechos até a sua definição (gerando custos de desmobilização e nova mobilização), dentre outros.

75. Em reunião com a ANTT, STE e EPL ocorrida em 07/04/2016, mais uma vez a Via 040 assumiu, mesmo não sendo de sua responsabilidade, tarefas necessárias à condução do licenciamento, além daquelas estabelecidas na matriz de responsabilidades do Contrato, entre elas:

- Apresentação de critérios técnicos a serem adotados para o levantamento das APPs, com foco no trecho de Goiás.
- Intercessão junto ao IBAMA para realização das reuniões com o IEF e o ICMBIO a fim de obter a anuência desses órgãos.
- Estudos para embasar a tomada de decisão da alternativa de menor impacto sobre as cavidades naturais.

76. Em 26/04/2016, foi realizada reunião técnica entre a ANTT, EPL, STE e a Concessionária para tratar do levantamento das APPs, identificadas pela Concessionária ao longo da Rodovia BR-040 DF/GO/MG e que não foram levantadas nos estudos apresentados pela EPL ao IBAMA. A EPL comprometeu-se a revisar os estudos e realizar novos mapeamentos e levantamentos das APPs *in loco*. Esse trabalho foi efetivado e concluiu-se que as insuficiências apontadas pela Concessionária, de fato, existiam.

77. Em 06/07/2016, o IBAMA emitiu a LI nº 1121/2016 e a Autorização de Supressão Vegetal nº 1131/2016, em nome da EPL, relativa ao projeto de duplicação, melhorias e instalação de fibra óptica dentro dos limites da faixa de domínio da Rodovia Federal BR-040 no Distrito Federal e no Estado de Goiás, no trecho compreendido entre o entroncamento com a BR-050/BR-251/DF-001/003 e a divisa entre os Estados de Goiás e Minas Gerais, com extensão total de 156,5 km, excluindo-se os trechos que permaneceriam bloqueados para execução de obras, e com a seguinte divergência:

- A extensão total e o texto que inclui o DF e o Estado de Goiás divergem, pois, 8,4 quilômetros se referem ao Distrito Federal e 157,3 quilômetros se referem ao Estado de Goiás, totalizando assim 165,7 quilômetros de extensão. Entretanto, a LI nº 1.121/2016 compreende apenas 156,50 quilômetros de extensão. A Concessionária solicitou a retificação da extensão por meio da Carta GCC.0456.2016, protocolada em 28/09/2016 (Doc. 9).

78. Ainda neste contexto, a Via 040 protocolou na ANTT a Carta GCC.0418.2016, em 01/09/2016 (Doc. 10), onde esclareceu que "para que seja viável o processo de transferência da LI", seria necessário que todos os itens relatados a seguir e discutidos em reuniões realizadas fossem esclarecidos e sanados, quais sejam:

- Solicitações, questionamentos e dúvidas ao PBA;
- Análise do quantitativo do inventário florestal e ASV, se necessário, retificação da ASV, considerando que a versão do inventário entregue pela EPL à Via 040, em 24/08/2016, não condiz com as informações da ASV;
- Avaliação pelo IBAMA das justificativas técnicas referentes ao projeto de engenharia, solicitadas no Parecer PAR. 02001.002540/2016-19;
- Inclusão de todas as APPs, existentes no trecho concedido, no inventário da EPL;
- Emissão de todas as anuências das UCs pelo IEF/MG;
- Manifestação da Fundação Palmares;
- Anuência do Mona Serra da Calçada (Prefeitura de Nova Lima/MG) e das demais UCs que não deram anuência ao empreendimento;
- Definição da extensão dos trechos com cavidades a serem bloqueados;
- Definição da titularidade da Licença Prévia e atendimento às suas respectivas condicionantes;
- Avaliação do patrimônio – Memorial Fábrica Patriótica Eschwege – km 597+550, pois o Memorial consta no Projeto Básico analisado pela EPL no processo do licenciamento;

- Ademais, para início efetivo das obras, os programas ambientais deverão estar em caráter executivo e aprovados pelo IBAMA.

79. Em 02/09/2016, a Via 040 protocolou a Carta GCC.0425.2016 (Doc. 11), em resposta ao Ofício nº 1528/2016/GEPRO/SUINF, informando a identificação de 33 novas Áreas de Preservação Permanente no trecho de Minas Gerais, não contempladas nos estudos realizados pela EPL para o processo de licenciamento.

80. A ANTT, por meio do Ofício nº 1935/2016/GEPRO/SUINF reiterou a solicitação de envio dos Projetos de Engenharia do trecho de Minas Gerais com a inclusão das APPs não identificadas pela EPL, sendo prontamente atendido pela Concessionária, por meio da Carta GCC.0497.2017 de 03/11/2016 (Doc. 12), atendendo às solicitações do IBAMA e ANTT e ao acordado em reunião realizada na sede da Agência, em 24/08/2016.

81. Em 13/03/2017, a ANTT encaminhou o Parecer Técnico nº 02001.000375/2017-41/COTRA/IBAMA, por meio do qual o órgão licenciador exigiu complementações ao projeto de engenharia e resposta aos questionamentos da Fundação Cultural Palmares, sendo prontamente atendidas pela Via 040, por meio da Carta GCC.0147.2017 de 24/03/2017 (Doc. 13).

82. Por fim, apenas em 13/04/2017, a LI nº 1.121/2016 foi retificada, incluindo o trecho de Minas Gerais, isto é, com um atraso de quase 2 anos, ainda assim com as seguintes restrições:

- 124,9 km estão bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas-IEF;
- 15,0 km estão bloqueados por cavidades que terão seus estudos de relevância elaborados pelo Poder Concedente, sem prazo definido para conclusão;
- As Obras de Arte Especiais - OAE foram bloqueadas em virtude da exigência de apresentação das metodologias construtivas das OAEs, contudo essas foram protocoladas pela Concessionária junto à ANTT em janeiro/17.

83. Sendo assim, a Via 040 encontra-se impossibilitada de executar a primeira meta anual de 28,4 Km de conversão do subtrecho em multifaixas para via duplicada, pois não há extensões suficientes liberadas por pendências ambientais, de projetos, de desapropriação e remoção de pessoas.

84. Mediante o histórico de reuniões e correspondências, fica clara a posição proativa da Concessionária durante o processo de licenciamento, demonstrando sua intenção e

compromisso em contribuir e tornar a emissão e transferência da LI o mais célere possível, preservando as condições estabelecidas no Contrato.

85. Por outro lado, ao disponibilizar licenças ambientais atrasadas e contemplando apenas alguns segmentos do trecho objeto da concessão, em descumprimento às suas obrigações contratuais, o Poder Público inviabiliza a implementação do plano de trabalho inicialmente idealizado pela Concessionária, majorando, de maneira indevida, os seus custos com o projeto, provocando graves prejuízos à execução do contrato.

86. Afinal, ao disponibilizar uma licença com trechos bloqueados, o Poder Concedente impõe à Concessionária o ônus de mobilizar diversas frentes de serviços, quando esta planejou executar frentes contínuas com grandes extensões.

87. Cabe ressaltar que a Concessionária foi penalizada anteriormente por mobilizar terceirizada para execução da totalidade das obras previstas no Contrato e, devido à ausência de LI, prevista para ser disponibilizada em até 12 (doze) meses contados da Data de Assunção do Contrato, foi obrigada a desmobilizar toda a estrutura para execução dos 60 (sessenta) meses de obras previstos no Contrato e no PER.

88. Além de provocar custos adicionais e prejudicar de forma severa o cronograma previsto para execução de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, o atraso e a fragmentação excessiva do licenciamento ambiental desfigurou por completo a equação financeira que permitiu a viabilização da concessão e o deságio ofertado.

89. Conforme dito anteriormente, o contrato preconiza que a LI deveria ter sido liberada pelo Poder Concedente em até 12 meses a partir da data de Assunção do Sistema Rodoviário. A Concessionária, por sua vez, deveria concluir as obras de Ampliação e Melhorias previstas em até 48 meses, totalizando o prazo de 60 meses para execução de 100% dos investimentos.

90. O período de carência de 5 anos (60 meses), previsto nas condições de financiamento oferecidas, fator crítico para a viabilidade da concessão e para o deságio oferecido no certame licitatório, destinava-se justamente a adequar a carência ao período de investimentos, sendo fundamental para a manutenção da capacidade da Concessionária de realizar os mesmos.

91. Caso a Concessionária tivesse obtido o financiamento de longo prazo, o atraso na liberação da licença ambiental teria gerado pesados ônus adicionais à Concessionária, absolutamente não previstos, pois resultaria na realização de investimentos em concomitância ao pagamento da dívida de longo prazo.

92. Além disso, reduziria a tarifa de pedágio através da aplicação do Fator D, o que significa uma alteração nas condições inicialmente pactuadas e que prejudicam a Concessionária por atos sob responsabilidade exclusiva do Poder Concedente.

93. Ainda, a não conclusão destas obras no prazo originalmente previsto, além de impactar na segurança e fluidez viárias, gera frustração de receita em relação às previsões iniciais que compuseram os estudos preliminares à apresentação da proposta vencedora do trecho concedido da BR-040/DF/GO/MG, devido à fuga para outras rotas que também possuem configuração de pista simples, mas são isentas da cobrança da tarifa do pedágio.

III.3 – AUMENTO EXTRAORDINÁRIO DO CAP

94. Devido às mudanças de tributos e de política de retenção de preços, a principal fornecedora de materiais betuminosos do país, controlada pelo Poder Público, reajustou seus preços, de forma atípica, sem precedentes na base histórica de 5 anos, ocasionando significativos e imprevisíveis impactos no Plano de Negócios da Concessionária, por se tratar do principal insumo de obras rodoviárias.

95. Na figura a seguir, pode-se ver claramente o descolamento entre os meses de nov/2014 e jan/2015 da linha referente ao IPCA e os demais materiais betuminosos, evidenciando a elevação extraordinária desses insumos.

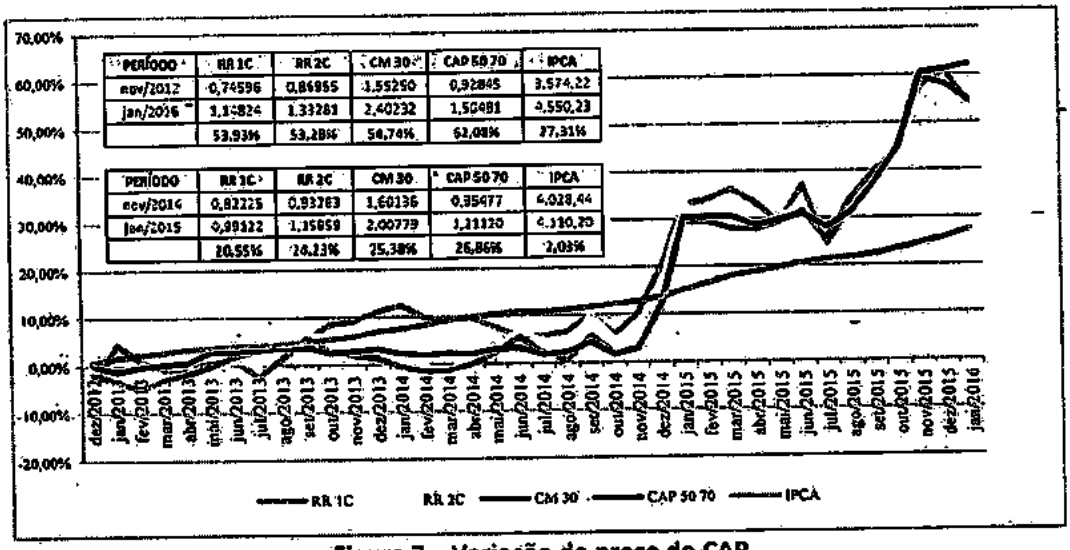


Figura 7 – Variação do preço do CAP

Fonte dos dados: www.anp.gov.br

96. A tarifa de pedágio, fonte de receita da Concessionária, é corrigida anualmente pelo IPCA, que tem como objetivo refletir a variação de preço no comércio e serviços ao consumidor, não capturando, portanto, um aumento abrupto de um insumo setorial, resultando em custos adicionais não previstos. Este fato é potencializado quando ocorre na fase inicial da concessão, onde há uma grande concentração de investimentos.

97. É de se esperar que em um horizonte de longo prazo a variação do CAP fique próxima à variação dos índices dedicados a medir a variação da inflação de uma maneira ampla. Entretanto, não havia como prever, à época da licitação, que um preço administrado como CAP sofreria um reajuste excepcional em um horizonte de prazo tão curto.

98. O impacto econômico deste aumento extraordinário do CAP já foi reconhecido pelo DNIT, para contratos firmados pela administração pública, como também pela própria ANTT, para outro Contrato de Concessão.

III.4 – Incremento de Peso devido à Alteração da Lei dos Caminhoneiros

99. Em 02 de março de 2015, foi aprovada a Lei Federal nº 13.103/2015, conhecida como "Lei dos Caminhoneiros".

100. Dentre os dispositivos da nova legislação, o art. 16, *caput*, estabeleceu que "Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

> I - 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total;
>
> II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas."

101. É notório que a Lei 13.103/2015 trouxe implicações à Concessionária, tais como a diminuição da vida útil do pavimento devido ao aumento da margem de tolerância do peso bruto total por eixo dos veículos, o que exigirá das concessionárias maiores aportes de recursos na manutenção das vias.

102. Portanto, fica evidente que o incremento de peso por eixo impacta nos serviços de Recuperação, Manutenção, Conservação de pavimento e Melhorias, uma vez que, em função do maior desgaste, há a necessidade de elaboração de projetos com dimensionamento de pavimento de maior robustez, além de incentivar a elevação da carga bruta dos veículos e, consequentemente, reduzir a circulação da quantidade de veículos pesados.

103. Por fim, a Via 040 verifica as consequências da aplicação da Lei 13.103/2015 no curto prazo, pois o aumento do limite de peso dos veículos de carga impacta diretamente na condição atual de manutenção do pavimento da rodovia existente.

III.5 – Criação do Fundo Garantidor de Infraestrutura

104. Ressalta-se também a questão da criação do Fundo Garantidor de Infraestrutura, em 30/08/2012, através da publicação da Lei 12.712, que no seu art. 32 autorizou a União a participar, na qualidade de cotista, no limite total de R$ 11 bilhões, do fundo garantidor para cobertura de riscos relacionados a projetos de infraestrutura. No âmbito da Lei 12.712, de 30/08/2012, nos artigos 33 e 37, e no Decreto Lei 7.976, de 01/04/2013, foi definida a criação da Agência Brasileira Gestora de Fundos Garantidores e Garantias S.A. ("ABGF").

105. À ABGF foi delegada a função de administradora do Fundo Garantidor de Infraestrutura ("FGIE") e o representará judicial e extrajudicialmente. O FGIE é um fundo de natureza privada, com a finalidade de garantir, direta ou indiretamente, cobertura para quaisquer riscos, inclusive não gerenciáveis relacionados a concessões, observadas as condições e formas previstas em seu Estatuto.

106. Ainda, imperioso registrar que o patrimônio líquido do FGIE até o final de 2015 era de R$ 5.000,00 (cinco mil reais), e, somente no ano de 2016, recebeu a sua primeira capitalização, em torno de R$ 500 milhões, valor distante do limite de R$ 11 bilhões previstos e insuficiente frente aos investimentos vultuosos do PIL.

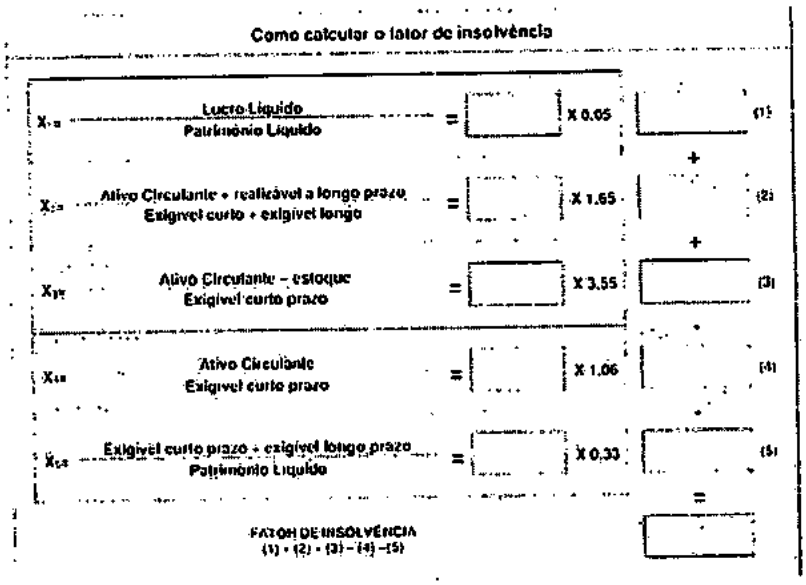
107. Pelo exposto, o FGIE não concedeu qualquer garantia ao longo de sua existência, uma condição distinta da oferecida na Carta de Apoio ao PIL do Governo Federal emitida pelo BNDES.

III.6 – DEMONSTRAÇÃO A INCAPACIDADE DE ADIMPLIR AS OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS OU FINANCEIRAS ASSUMIDAS ORIGINALMENTE.

108. A fim de demonstrar a atual situação da concessão e como a alteração de cenário de premissas importantes para o projeto impactam na capacidade de adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente, foram feitas análises utilizando o Termômetro de Kanitz e realizando sensibilidades sobre o Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica que serviu de base para o processo licitatório (EVTE original).

109. O Termômetro de Kanitz foi desenvolvido pelo Professor Stephen Charles Kanitz, em 1974, através de uma análise discriminante, criando uma escala com base em índices compostos de liquidez, com o objetivo de prever o grau de probabilidade de falência de empresas através da definição de um indicador denominado Fator de Insolvência. Abaixo, segue a memória de cálculo desenvolvida pelo Kanitz para a definição do indicador, baseando-se em indicadores extraídos das demonstrações financeiras de empresas:

ANTT
GERAL 8883
PROTOCOLO



110. A avaliação do resultado encontrado ao se aplicar o fator de insolvência é feita através de uma escala de comparação, onde:

(i) resultado maior que zero (>0), a empresa é considerada solvente;

(ii) resultado entre zero e menos 3 (<0 e >-3), a empresa encontram-se em uma situação de risco, e merece atenção especial para o desenvolvimento de planos de ação para melhorar a sua solvência, e;

(iii) resultado menores que menos três (<-3) a empresa é considerada insolvente devido a maior probabilidade de vir a falir.

111. Com base no balanço auditado da Via040 de dezembro de 2016, apresentado como anexo deste documento, o fator de insolvência encontrado para a companhia foi de -0,66, conforme a memória apresentada a seguir:

Termômetro de Kanitz aplicado aos dados auditados da Via040 de 31/12/16

Rentabilidade do Patrimônio (RP) =	Lucro Líquido / Patrimônio Líquido	=	26.877 / 402.816	=	0,07	x	0,05	= 0,00
Liquidez Geral (LG) =	Ativo Circulante + Ativo Não Circulante (s/ Investimentos) / Passivo Circulante + Passivo Não Circulante	=	66.707 / 1.104.377	=	0,06	x	1,65	= 0,10
Liquidez Seca (LS) =	Ativo Circulante - Estoque / Passivo Circulante	=	61.017 / 1.044.880	=	0,06	x	3,55	= 0,21
Liquidez Corrente (LC) =	Ativo Circulante / Passivo Circulante	=	63.820 / 1.044.880	=	0,06	x	(1,06)	= (0,06)
Endividamento Total (GE) =	Passivo Circulante + Passivo Não Circulante / Patrimônio Líquido	=	1.104.377 / 402.816	=	2,74	x	(0,33)	= (0,90)
Termomêtro de Kanitz =	(0,05 x RP + 1,65 x LG + 3,55 x LS) - (1,06 x LC + 0,33 x GE)							= (0,66)

112. Conforme a escala do termômetro de Kanitz, apresentada acima, o fator de insolvência de -0,66 indica que empresa não se encontra ainda em situação de insolvência, porém requer atenção especial e monitoramento, sendo recomendável a elaboração de um plano de ação para melhorar a solvência da companhia.

113. Complementarmente à análise baseada no termômetro de Kanitz, realizou-se uma análise de variação de premissas chave do EVTE original, com o objetivo de avaliar o impacto das variações observadas em algumas das principais variáveis em relação às premissas adotadas na época da elaboração do EVTE.

114. As principais variáveis que desviaram das premissas adotadas no estudo original foram: (i) desvio das taxas de crescimento do PIB nacional nos anos iniciais da concessão; (ii) o acréscimo do investimento inicial fruto da elevação do custo do CAP e da improdutividade gerada pelo atraso e segregação na emissão das licenças ambientais; (iii) acréscimo da despesa de manutenção, fruto do maior desgaste da massa asfáltica em decorrência da Lei dos Caminhoneiros; (iv) percentual do Capex financiável, relacionado ao enquadramento do projeto nos programas de financiamentos do BNDES; e (v) elevação da TJLP na composição do custo da dívida.

115. Como métrica da análise, foram considerados os impactos das variáveis listadas acima na taxa de interna de retorno ("TIR") do projeto e do acionista. A taxa interna de retorno é considerada como um dos principais indicadores na avaliação de projetos de investimento e reflete a rentabilidade do capital investido, possibilitando a sua comparação a outras alternativas de emprego do capital.

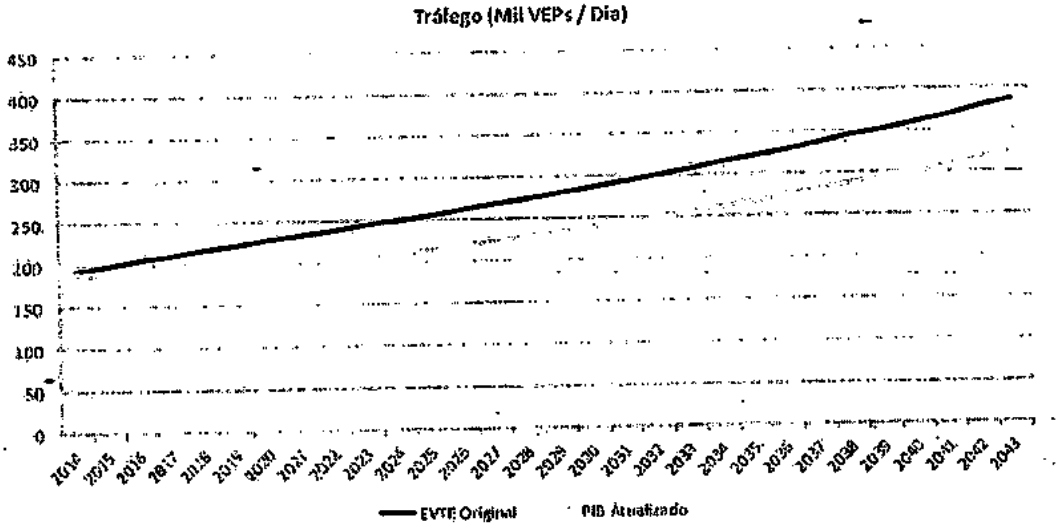
116. A taxa interna de retorno do projeto revela o retorno esperado sobre o capital investido considerando a geração de caixa da empresa decorrente das suas atividades operacionais. A taxa interna de retorno do acionista consiste no retorno calculado sobre o fluxo de caixa livre para o acionista, o qual contempla, além dos fluxos de caixa de investimentos e fluxos de caixa operacionais, os fluxos decorrentes de atividades de financiamento com capital de terceiros.

ANTT
GERAL 885
PROTOCOLO

117. Quando realizadas as projeções de demanda para os Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica, considerou-se a elasticidade unitária do tráfego em relação ao PIB igual a 1,0x, ou seja, a variação percentual de demanda seria igual à variação percentual do PIB.

118. Conforme mencionado anteriormente (parágrafo 41), entre 2014 e 2016, o PIB acabou apresentando taxas de crescimento bem mais modestas do que as projeções no EVTE original. Adicionalmente, conforme projeções recentes do Banco Central, apresentadas no Relatório Focus de 28/07/2017, a expectativa de crescimento do PIB para 2017 e 2018 estão atualmente em 0,34% e 2,00% respectivamente, igualmente aquém das taxas de crescimento utilizadas no EVTE original. Para os anos remanescentes o Relatório Focus de 28/07/2017 prevê um crescimento de PIB de 2,5%.

119. Considerando a projeção de PIB descrita acima como variável explicativa do crescimento de tráfego e a elasticidade 1,0x adotada no EVTE original, apresenta-se a seguir a comparação entre as curvas de projeção de tráfego do EVTE original e a curva gerada a partir da utilização do PIB atualizado.

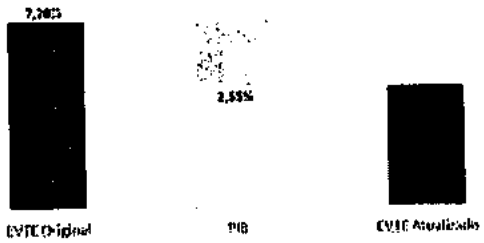


120. Para cálculo do impacto da alteração do tráfego na TIR do projeto de 7,20% do EVTE original, foi considerada a tarifa teto de R$ 8,290 / praça e foram mantidas todas as demais premissas do EVTE original. Conforme apresentado no gráfico a seguir, a mera atualização das taxas de crescimento do PIB e a atualização subsequente nas projeções da demanda produzem em um impacto estimado de -2,55 p.p. sobre a TIR de projeto do EVTE original.

Inveparc

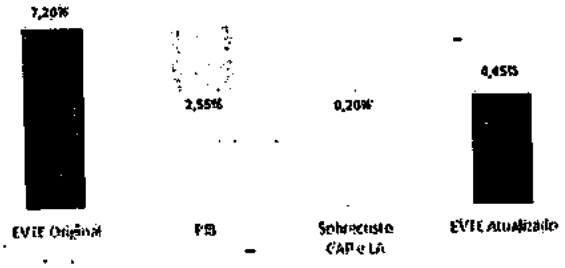
ANTT
FL 8886
PEGO DIGESSION

Impactos TIR de Projeto - Real*
*Considerando a tarifa teto estabelecida pela ANTT



121. Conforme apresentado anteriormente neste documento, as alterações nas condições de investimento do projeto, e mais especificamente o acréscimo do investimento inicial fruto da elevação do custo do CAP (item III.3) e a improdutividade gerada pelo atraso e a segregação na emissão das licenças ambientais (item III.2) , também geraram impactos na rentabilidade do projeto. O gráfico a seguir demonstra que o impacto destas condições sobre a TIR do projeto original é estimado em -0,20 p.p.:

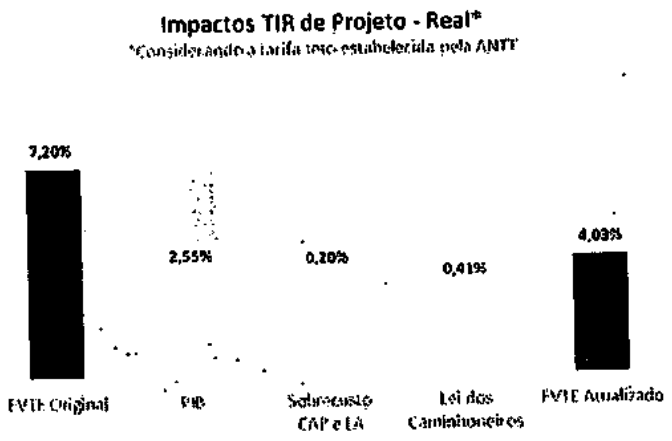
Impactos TIR de Projeto - Real*
*Considerando a tarifa teto estabelecida pela ANTT



122. Conforme item III.4 deste documento, devido à Lei dos Caminhoneiros, houve acréscimo na despesa de manutenção, fruto do maior desgaste da massa asfáltica em função do incremento de peso dos veículos de carga. Para essa variável estima-se que o impacto na taxa de retorno do projeto esteja em torno de 0,41 p.p., conforme ilustrado a seguir.

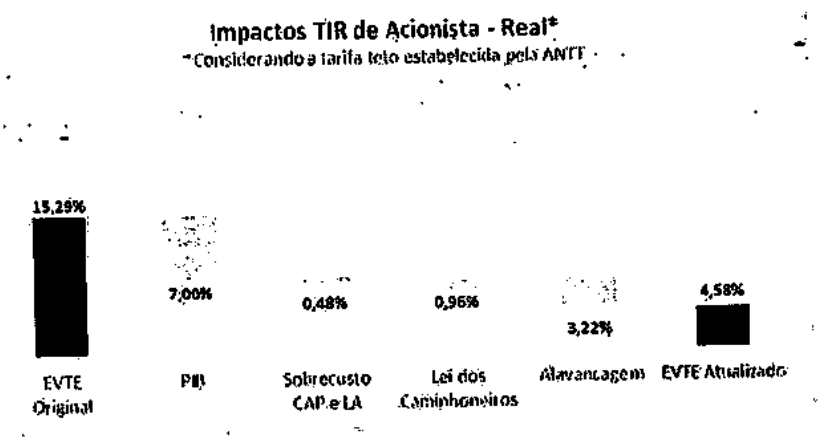
Investe
Inveparc

ANTT
FOLHA 0587
PROCESSO



123. Por fim, a ocorrência de índices inflacionários, medidos pelo Índice de Preços ao Consumidor Amplo ("IPCA") (parágrafo 47), acima dos esperados à época da licitação, acarretou em um sobrecusto do valor do investimento previsto, diferença não financiável pelo BNDES, resultando em uma redução do percentual de financiabilidade dos itens financiáveis de 70%, conforme publicado carta PIL, para 62%. A alteração do nível de financiabilidade, aliada ao aumento da taxa de juros de longo prazo (TJLP), (Parágrafo 45) resultou em um impacto negativo estimado na TIR do acionista de 3,22 p.p..

124. Traduzindo os reflexos de todas as mudanças nas condições do EVTE original descritas anteriormente para impactos na TIR do acionista, a qual no EVTE original era de 15,29% real a.a., observa-se que combinação destas alterações reduziu a TIR do acionista em 11,66 p.p., resultando em uma TIR de acionista atualizada para 4,58%, conforme gráfico a seguir.



125. Considerando ainda as condições de financiamento do BNDES apresentadas no parágrafo 13 deste material, referentes ao requisito do Banco que o projeto apresente um índice de cobertura do serviço da dívida (ICSD) superior a 1,2x durante todo período da dívida contratada, e que, conforme simulações embasadas no EVTE atualizado com as variações nas

premissas chave mencionadas anteriormente, o ICSD estimado para a Via040 apresenta níveis inferiores a 1,0x em diversos dos anos projetados (significando que suas receitas não seriam suficientes para cobrir as despesas com juros e principal do financiamento), demonstra-se a incapacidade da Concessionária em adimplir com as obrigações contratuais ou financeiras assumidas originalmente.

III.7 – Os Fatos Supervenientes como Razão para a Relicitação

126. Os riscos originalmente alocados ao particular presumem (i) sua melhor capacidade gerencial do risco em questão; e, (ii) a assunção do risco em um cenário de mínima previsibilidade. Ocorre que, no caso em comento, o que se sucedeu foi a subversão dessas premissas elementares da alocação de risco, de forma a concretizar um cenário de absoluta imprevisibilidade, a ponto de justificar, inclusive, a alegação de que os cenários vivenciados hoje extrapolam os riscos assumidos originalmente.

127. A assunção do risco de demanda, por exemplo, depende da capacidade da concessionária de antever variações de tráfego dentro de um cenário de oscilações econômicas ordinárias. A crise econômica vivenciada pelo país, que constrange de forma drástica as projeções, não pode ser entendida como uma oscilação econômica ordinária que pudesse estar no escopo de previsão formulado pelo particular. Muito menos quando o aprofundamento dessa crise econômica pode ser reputado a ações exclusivas da órbita estatal: política macroeconômica, responsabilidade fiscal, dentre outros.

128. Da mesma forma, as alterações ocorridas no mercado para obtenção de crédito caracterizaram-se como um risco que extrapolou qualquer capacidade razoável de previsão dos particulares. A proposta formulada pela Concessionária tomou como parâmetro a linha de crédito anunciada pelo próprio Poder Concedente durante as audiências públicas, não havendo qualquer possibilidade de se atribuir à Concessionária a responsabilidade de quantificação do risco de descumprimento de um compromisso que embasou o próprio certame licitatório. Dessa feita, a não obtenção de crédito também representa um fato superveniente, extraordinário e imprevisível, que não pode ser atribuído ao particular. É evento que, portanto, se situa fora da álea ordinária da relação pactuada pela Concessionária.

129. Nesse contexto, mostra-se inquestionável a ocorrência de fatos supervenientes, extraordinários e imprevisíveis que caracterizam a teoria da imprevisão ao materializarem um cenário que inviabiliza o cumprimento das obrigações originalmente assumidas e configura a hipótese prevista no art.13 da Lei 13.448 de 2017, sem que se possa imputar responsabilidade à Concessionária por tal situação.

130. Exatamente para tais situações é que se adotou a solução legislativa preconizada pela MP 752 de 2016 de relicitar tais empreendimentos, passando-se, neste sentido, à demonstração de atendimento de todas as condições exigidas por essa norma.

IV – A CONVENIÊNCIA DA RELICITAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

131. Conforme acima detalhado, o atraso na emissão da licença, as alterações nas condições de financiamento, com a quebra da legítima expectativa criada, e os efeitos da grave crise econômica que assola o país são fatos supervenientes, imprevisíveis e alheios à esfera de responsabilidade e atuação da Via 040 e que impactaram as premissas originalmente consideradas pela Concessionária. Portanto, demandam a atuação do Poder Concedente para assegurar os direitos da Concessionária e garantir a regular e lícita continuidade do contrato.

132. Buscando resguardar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, a Concessionária requereu junto à ANTT o seu reequilíbrio (Doc.14), a fim de que todas as alterações e eventos descritos possam ser devidamente compensados. No entanto, ainda que o contrato seja reequilibrado, qualquer negativa ou discussão mais alongada (natural nesses processos) colocará inquestionavelmente a Concessionária em uma situação de inevitável descumprimento contratual, em grave prejuízo à continuidade dos serviços e segurança dos usuários.

133. Nesse cenário, é preciso registrar a absoluta vantajosidade da relicitação sobre outras medidas jurídicas que se colocam à disposição do Poder Público, como a encampação, caducidade ou rescisão contratual.

134. Resumidamente, tanto a encampação e a caducidade, quanto a rescisão do contrato, são procedimentos que trazem consigo uma certeza de significativas rupturas na prestação dos serviços públicos concedidos, em grave prejuízo ao usuário e à própria qualidade dos serviços. Esses processos são usualmente demorados, trazem significativos riscos de judicialização e estão atrelados, no mais das vezes, à necessidade de prévia indenização ao atual concessionário.

135. Há sempre um interregno significativo entre a prestação de serviço da atual concessionária e da posterior, o que causa uma deterioração da própria infraestrutura concedida, onerando Poder Público e usuário. Nesse contexto, a relicitação se afigura como instrumento jurídico de menor onerosidade ao Poder Concedente e aos usuários do modal concedido, uma vez que permite a transferência do empreendimento ao menor custo possível, sem percalços ou interrupções excessivas.

136. Em qualquer dos cenários alternativos, seja a encampação, a caducidade ou a rescisão contratual, tem-se inevitável descontinuidade na prestação dos serviços, com nítido prejuízo aos usuários e ao Poder Concedente, dada a precarização dos ativos.

137. Há, ademais, uma verdadeira presunção jurídica de que a relicitação seja instrumento mais conveniente à retomada do empreendimento pelo Poder Público; o que se justifica pela edição da própria Lei 13.448 de 2017. Caso houvesse qualquer interesse da Administração Pública em recorrer aos instrumentos habituais supracitados, sequer ter-se-ia editado a norma de relicitação.

V – PROPOSTAS DE SOLUÇÃO PARA AS QUESTÕES ENFRENTADAS

138. Consignadas as razões pelas quais a Concessionária entende que, nos termos da Lei 13.448 de 2017, estão atendidas as condições para que a relicitação seja promovida e demonstrada que esta é a melhor opção para o atendimento do interesse público primário, cumpre apresentar sugestões aos problemas atualmente enfrentados, no sentido de viabilizar, no atual cenário econômico, a concessão que se busca relicitar.

139. De início, dado o atual cenário de grave crise econômica, seria importante uma mudança significativa da matriz de risco da concessão. Enquanto, atualmente, os riscos de financiamento, variação do custo de insumos e demanda são de responsabilidade integral da Concessionária, para assegurar interessados no projeto, seria interessante buscar uma melhor distribuição de tais riscos, exatamente pelo cenário de grave imprevisibilidade.

140. Além disso, o Programa de Concessão da Via 040 consiste na exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade da Rodovia BR-040, com extensão de 936,8 km, compreendendo o trecho DF/GO/MG.

141. Desta forma, o contrato de concessão prevê investimentos de curto prazo, com início a partir da data de expedição da Licença de Instalação, que devem ser concluídos em até 48 meses, conforme quadros demonstrados a seguir.

Investimentos Previstos - Obras de Ampliação de Capacidade		
* A duplicação de subtrechos deverá ser realizada conforme a localização, os quantitativos e os prazos indicados a seguir: Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla		
Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	109	19,60%
2	149,4	26,80%
3	149,4	26,80%
4	149,4	26,80%
Total para implantação	557,2	100%
Trecho duplicado	222,3	
Trecho em multifaixas	157,3	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho de travessia urbana em pista simples a ser contornado	0	
Extensão do lote	936,8	

* Quantitativos e prazos para conversão de subtrecho em multifaixas para via duplicada		
Ano	Extensão (km)	% do Total a ser duplicado
1	28,4	19,60%
2	38,8	26,80%
3	38,8	26,80%
4	38,8	26,80%
Total para implantação	144,8	100%
Trecho de travessia urbana em multifaixa a ser contornado*	12,5	
Extensão em duplicação pelo DNIT	0	
Trecho em multifaixas	157,3	

** A implantação de vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interseções em dois níveis, retornos em nível, passarelas, correções de traçado e melhorias em acessos deverá ocorrer de forma concomitante nos trechos onde houver duplicação e conversão de multifaixas em trechos duplicados.*

Obs.: Apenas as vias marginais poderão ser executadas em até 12 meses após o término das duplicações.

142. Contudo, como dito anteriormente, o agravamento da crise macroeconômica ocasionou uma forte desaceleração econômica, deterioração de indicadores, corte de investimentos, menor consumo, aumento dos juros e da inflação, elevação dos preços administrados (CBUQ p. ex.) e dos custos.

143. Nesse cenário, destacam-se alguns pontos críticos enfrentados pela Via 040, relacionados a seguir:

- A conjuntura do país escapa à governabilidade da Concessionária e é a principal responsável pela imputação de ônus e dificuldades adicionais, gravosas à boa execução dos contratos;

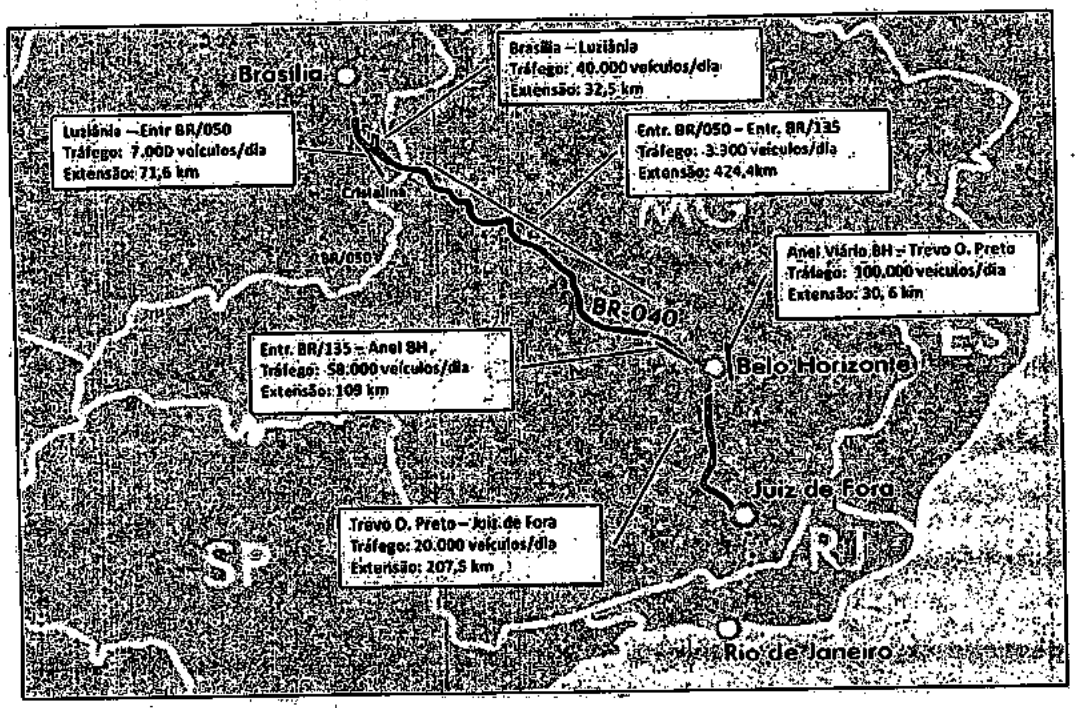
- Enfrentamento de extrema e inesperada adversidade, que transcende aos riscos do negócio, mesmo aqueles previsíveis à época do leilão;
- Cenário substancialmente diferente daquele que poder-se-ia prever com razoabilidade no momento do leilão.

144. Com o objetivo de viabilizar o negócio, a Via 040 propõe solução de readequação dos investimentos previstos, para serem proporcionais à necessidade do tráfego atual e futuro da rodovia, isto é, alguns investimentos previstos seriam excluídos do novo escopo do futuro contrato de concessão, considerando que não há demanda que justifique o investimento.

145. Assim, a principal mudança prática seria o fim da obrigatoriedade de duplicação de todo o trecho concedido em até quatro anos, como previsto originalmente.

146. Como pode-se observar na imagem a seguir, existe uma grande diferença de volumes de tráfego em determinados segmentos.

- *Entr. BR/050 - Entr. BR/135* – Aproximadamente 421 km de pista simples com VDMA de 3.300 veículos/dia, que não necessita de duplicação dentre os próximos 30 anos considerando taxas médias de crescimento de tráfego.



147. Desta forma, existem investimentos atualmente previstos no contrato de concessão que, tecnicamente, podem ser excluídos na futura concessão.

148. Ademais, investimentos não previstos poderiam ser analisados com relação a sua inclusão na futura concessão, por serem essenciais do ponto de vista de segurança do usuário, socioeconômico e fluidez, tais como: melhorias no Anel Viário de Belo Horizonte, melhorias nas proximidades de Brasília (Projeto Fluidez Brasília), implantação dos contornos de Ressaquinha e Congonhas, entre outros investimentos já sinalizados na relação contratual existente entre a Via 040 e a ANTT.

149. É importante ressaltar que esses investimentos precisam ser modelados no futuro Estudo de Viabilidade Técnico-Econômico (EVTE) e garantir uma tarifa factível para a sociedade como também um nível de retorno atrativo ao futuro investidor, garantindo assim a exequibilidade da relicitação.

150. Em relação às condicionantes ambientais seria importante o Poder Concedente assumir os custos excedentes à Licença de Instalação já apresentada ou aqueles itens que ainda não possuem definição específica dificultando a quantificação financeira no momento do desenvolvimento da futura viabilidade.

151. Seria importante, ainda, dar efetividade ao Fundo Garantidor de Infraestrutura como uma forma de reduzir os riscos inerentes aos contratos de concessão de longo prazo e ajustar as obrigações da Concessionária às condicionantes ambientais verificadas no empreendimento, já que a dificuldade na obtenção de licenças ambientais foi um dos graves problemas identificados na execução do contrato de concessão.

VI – DECLARAÇÃO DE ADESÃO AO PROCESSO DE RELICITAÇÃO (ART. 14, § 2º, II)

152. Em cumprimento ao disposto no art. 14, §2º, inciso II, da Lei 13.448/2017, declara a Concessionária, nos termos do Doc.1 – Anexo I deste documento, que renuncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento no processo de caducidade referido no § 3º do art. 38 da Lei 8987, de 1995, podendo este posicionamento, entretanto, eventualmente ser revisto, na superveniência de alterações nas condições atualmente dispostas na legislação regente.

VII – DECLARAÇÃO DE ADESÃO AO PROCESSO DE RELICITAÇÃO (ART. 14, § 2º, III)

153. Em cumprimento ao disposto no art. 14, §2º, inciso III, da Lei 13.448/2017, declara a Concessionária, nos termos do Doc.1 – Anexo II deste documento, que tem intenção de aderir,

de maneira irrevogável e irretratável ao processo de relicitação do contrato de parceria, podendo este posicionamento, entretanto, eventualmente ser revisto, na superveniência de alterações nas condições atualmente dispostas na legislação regente.

ANTT
FL 804
PROCESSO

VIII – RENÚNCIA QUANTO À PARTICIPAÇÃO (ART. 14, § 2º, IV)

154. Em cumprimento ao disposto no art. 14, §2º, inciso IV, da Lei 13.448/2017, declara a Concessionária, nos termos do Doc I – Anexo III deste documento, que renuncia à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, podendo este posicionamento, entretanto, eventualmente ser revisto, na superveniência de alterações nas condições atualmente dispostas na legislação regente.

IX – INFORMAÇÕES NECESSÁRIAS À REALIZAÇÃO DO PROCESSO DE RELICITAÇÃO (ART. 14, § 2º, V)

155. Estabelece a Lei 13.448 de 2017 que a concessionária deve prestar as "*informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado*".

IX.1 – DEMONSTRAÇÕES RELACIONADAS AOS INVESTIMENTOS EM BENS REVERSÍVEIS VINCULADOS AO EMPREENDIMENTO

156. Informa a Concessionária que os bens reversíveis vinculados ao empreendimento, para fins de intenção de adesão à relicitação e apuração de indenização, podem ser extraídos das Demonstrações Financeiras Auditadas anexas. Oportunamente, a Concessionária poderá apresentar ao MTPAC uma proposta fundamentada de metodologia de identificação e cômputo de todas as parcelas que devem compor a indenização final pelo termo prematuro de seu Contrato de Concessão.

157. Além dos investimentos em bens reversíveis e dos instrumentos de financiamento, a Concessionária Via 040 deverá ser indenizada pelas demais parcelas de investimentos realizados, a teor da cláusula 31.2 de seu Contrato de Concessão que dispõe de forma amplíssima sobre o tema, fazendo abarcar inclusive em (i) obras de manutenção, (ii) bens e

instalações (sejam eles reversíveis ou não); (iii) encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem a contratados em geral.

31.2 Indenização

A indenização devida à **Concessionária** em caso de encampação cobrirá:

31.2.1 as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste **Contrato**, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;

31.2.2 a desoneração da **Concessionária** em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do **Contrato**, mediante, conforme o caso:

(i) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da **Concessionária**, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou

(ii) prévia indenização à **Concessionária** da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras;

31.2.3 todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste **Contrato**.

158. A remissão a essa cláusula se justifica por ser ela o único parâmetro contratual de cômputo da parcela de indenização devida à Concessionária por encerramento do contrato antes de seu termo. Como o contrato foi firmado antes da criação da figura da *"relicitação"*, a analogia é também perfeitamente possível para afirmação do parâmetro.

159. As Demonstrações Financeiras Auditadas apresentadas pela Concessionária BR-040 S.A. estão em linha, ainda, com as rigorosas exigências do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida, bem como do constante da Lei de Sociedades Anônimas, a Lei 6.404, de 1976 e no regramento contábil vigente, ambos observados na construção do referido manual.

> *Art. 176. Ao fim de cada exercício social, a diretoria fará elaborar, com base na escrituração mercantil da companhia, as seguintes demonstrações financeiras, que deverão exprimir com clareza a situação do patrimônio da companhia e as mutações ocorridas no exercício:*
>
> *I - balanço patrimonial;*

II - demonstração dos lucros ou prejuízos acumulados;

III - demonstração do resultado do exercício; e

IV – demonstração dos fluxos de caixa; e (Redação dada pela Lei nº 11.638,de 2007)

V – se companhia aberta, demonstração do valor adicionado. (Incluído pela Lei nº 11.638,de 2007)

160. É preciso destacar, ainda, que o relatório contábil é perfeitamente hábil enquanto instrumento de referência para cálculo da indenização que cabe à Via 040, uma vez que é aderente, também, aos pronunciamentos contábeis ICPC 01 (Interpretação do Comitê de Pronunciamentos Contábeis) e OCPC 05 (Orientação do Comitê de Pronunciamentos Contábeis), sem prejuízo do método a ser regulamentado no contexto da Lei 13.448/17.

161. A Concessionária esclarece que a relação analítica dos Bens Reversíveis vinculados ao Empreendimento, ora apresentados nas Demonstrações Financeiras Auditadas é enviada periodicamente à ANTT em atendimento as suas exigências regulatórias.

162. O Contrato de Concessão firmado pela Via 040 define que os Bens Reversíveis são os "bens da Concessão necessários à continuidade dos serviços relacionados à Concessão, conforme definidos pela ANTT, que lhe serão revertidos ao término do Contrato"

163. A Concessionária mantém registros contábeis fidedignos com sua estrutura patrimonial e de acordo com as normas a si aplicáveis, mantendo escrituração comprobatória dos saldos que são apresentados nas demonstrações financeiras exigidas pela Lei 6.404/76, e também de acordo com as exigências de demonstrações financeiras do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida, emitido pela ANTT.

164. Adicionalmente esclarece que todos os investimentos em bens imobilizados e intangíveis foram realizados com único e irrestrito fim de se cumprir as exigências originadas do Contrato de Concessão e este é único fim da Sociedade de Propósito Específico existente na forma atual.

165. O Art. 177 da Lei 6.404/76 rege a escrituração das Companhias, o que se aplica aos saldos dos investimentos supracitados, com destaque para o parágrafo 3º reproduzido abaixo:

§3º As demonstrações financeiras das companhias abertas observarão, ainda, as normas expedidas pela Comissão de Valores Mobiliários e serão

obrigatoriamente submetidas a auditoria por auditores independentes nela registrados. (Redação dada pela Lei nº 11.941, de 2009).

166. Desta forma, conforme destacado no § 3º, acima reproduzido, estas demonstrações financeiras devem ser submetidas à auditoria por auditores independentes registrados na CVM.

167. Segundo a norma NBC TA 200 (R1) - Objetivos gerais do auditor independente e a condução da auditoria em conformidade com normas de auditoria, em seu item 03.

"O objetivo da auditoria é aumentar o grau de confiança nas demonstrações contábeis por parte dos usuários. Isso é alcançado mediante a expressão de uma opinião pelo auditor sobre se as demonstrações contábeis foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, em conformidade com uma estrutura de relatório financeiro aplicável. No caso da maioria das estruturas conceituais para fins gerais, essa opinião expressa se as demonstrações contábeis estão apresentadas adequadamente, em todos os aspectos relevantes, em conformidade com a estrutura de relatório financeiro. A auditoria conduzida em conformidade com as normas de auditoria e exigências éticas relevantes capacita o auditor a formar essa opinião".

168. Neste contexto, reproduzimos abaixo a opinião dos nossos auditores externos nos últimos três exercícios sociais da Concessionária, os quais refletem a totalidade dos exercícios sociais encerrados até a presente data.

169. Opinião do auditor independente (Deloitte Touche Tohmatsu) sobre as demonstrações financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2014, reapresentado em 07 de março de 2016.

"Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Concessionária BR-040 S.A. em 31 de

dezembro de 2014, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o período compreendido entre 31 de janeiro de 2014 (data da constituição) e 31 de dezembro de 2014, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil."

170. Opinião do auditor independente (Deloitte Touche Tohmatsu) sobre as demonstrações financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2015, apresentadas em 30 de março de 2016.

"Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Concessionária BR-040 S.A. – VIA 040 em 31 de dezembro de 2015, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, com as práticas contábeis adotadas no Brasil."

171. Opinião do auditor independente (Grant Thornton Auditores Independentes) sobre as demonstrações financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2016, apresentadas em 28 de março de 2017.

"Examinamos as demonstrações contábeis da Concessionária BR-040 S.A. – VIA 040 ("Companhia"), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2016 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nesta data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis."

172. Assim, as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Concessionária BR-040 S.A. em 31 de dezembro de 2016, o desempenho das suas operações e os seus respectivos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (IASB).

173. Apresenta-se a seguir, destacado do arquivo anexo, as Notas Explicativas nº 08 e 09 das Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2016, publicadas na Imprensa Oficial em 31 de março de 2017.

8. IMOBILIZADO

	Taxas anuais de depreciação %	31/12/2015	Adições	Baixas	Transferências	31/12/2016
Custo						
Instalações	10	56	-	-	(47)	9
Máquinas e equipamentos	10	13.158	598	(3)	(208)	13.545
Móveis e utensílios	10	2.658	1.069	(5)	982	4.704
Veículos	20	18.156	42	(151)	-	18.047
Equipamentos de informática	20	7.105	2.352	(67)	4.386	13.776
Adiantamento a fornecedores	-	9	786	(795)	-	-
Imobilizado em andamento	-	446	-	-	(446)	-
		41.588	4.847	(1.021)	4.667	50.081
Depreciação acumulada						
Instalações		(8)	(5)	-	11	(2)
Máquinas e equipamentos		(11.950)	(2.002)	-	(2)	(3.954)
Móveis e utensílios		(158)	(459)	-	(9)	(626)
Veículos		(4.184)	(3.621)	57	-	(7.748)
Equipamentos de informática		(1.085)	(1.987)	-	18	(3.054)
		(17.385)	(8.074)	57	18	(15.384)
Imobilizado líquido		34.203	(3.227)	(964)	4.685	34.697

9. INTANGÍVEL

	Prazo de vida útil	31/12/2015	Adições	Baixas	Transferências	31/12/2016
Custo						
Software	5 anos	4.113	1.950	-	2.432	8.495
Direitos da concessão	(*)	707.318	7.288	-	408.141	1.122.747
Adiantamento a fornecedores		5.046	162	(3.033)	(1.212)	963
Intangível em construção		416.014	314.051	(4.094)	(414.027)	311.944
		1.132.491	323.451	(7.127)	(4.666)	1.444.149
Amortização acumulada						
Software		(642)	(1.173)	-	(17)	(1.832)
Direitos da concessão		(9.316)	(27.250)	31	(2)	(36.537)
		(9.958)	(28.423)	31	(19)	(38.369)
Intangível líquido		1.122.533	295.028	(7.096)	(4.685)	1.405.780

	Prazo de vida útil	31/12/2014	Adições	Baixas	Transferências	31/12/2015
Custo						
Software	5 anos	2.913	1.200	-	-	4.133
Direitos da concessão	(*)	3.637	191.088	-	512.593	707.318
Adiantamento a fornecedores		2.883	5.916	(718)	(3.035)	5.046
Intangível em construção		524.959	400.621	(8)	(509.558)	416.014
		534.392	598.825	(726)	-	1.132.491
Amortização acumulada						
Software		(15)	(627)	-	-	(642)
Direitos da concessão		(804)	(8.512)	-	-	(9.316)
		(819)	(9.139)	-	-	(9.958)
Intangível líquido		533.573	589.686	(726)	-	1.122.533

(*) Prazo remanescente da concessão, contados a partir da data de conclusão do ativo até a data limite de 22 de Abril de 2044, data fim de assunção do sistema rodoviário, conforme mencionado na Nota Explicativa 01. A amortização é efetuada pelo método linear de acordo com o prazo de concessão.
(*) Prazo remanescente da concessão contado a partir da data de início da operação do ativo.

174. Para além dessa questão, a Concessionária entende que as informações sobre o tráfego, coletadas ao longo da exploração da rodovia, também são *"informações necessárias à realização do processo de relicitação"*, pois embasariam melhor estudo de viabilidade técnica, ambiental e econômica (EVTEA) da futura licitação.

IX.2 – EVENTUAIS INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO UTILIZADOS NO CONTRATO

175. Além do aporte do acionista e da sua geração de caixa, a Concessionária possui os contratos de financiamento abaixo, que suportaram seus investimentos.

MODALIDADE	TAXA	GARANTIA	SALDO EM 30/06/17	VENCIMENTO
FINAME PSI	6% a.a.	*Clean*	R$ 9,1MM	15/08/2024
FINEM	TJLP + 2% a.a.	Fiança bancária	R$ 975,4MM	15/11/2017

IX.3 – CONTRATOS EM VIGOR DE CESSÃO DE USO DE ÁREAS PARA FINS COMERCIAIS E DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

176. A Via 040 apresenta a seguir os contratos de terceiros assinados com a Concessionária, referentes à cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, vigentes na data de assinatura dessa carta.

OCUPANTE FAIXA DE DOMÍNIO	VALOR DO CONTRATO	VALOR TOTAL PAGO ATÉ 30/04/2017	VALOR EM ABERTO	PRAZO PARA QUITAÇÃO
BRASÍLIA MIDIA EXTERIOR	R$ 81.000,00	R$ 39.000,00	R$ 42.000,00	N/A
CLARO S/A	R$ 14.120.935,00	R$ 2.506.485,26	R$ 11.614.449,74	01/06/2018
GASMIG	R$ 2.764,26	R$ 2.764,26	R$ 0,00	N/A
LEVEL 3	R$ 3.409.160,07	R$ 3.278.679,99	R$ 130.480,08	N/A
REPUBLICA COMUNICAÇÃO	R$ 4.500,00	R$ 4.500,00	R$ 0,00	N/A
VOTORANTIM	R$ 33.437,43	R$ 33.437,43	R$ 0,00	N/A
PLAN PAINEIS	R$ 4.000,00	R$ 0,00	R$ 4.000,00	30/05/2017
TRIX	R$ 89.790,00	R$ 59.860,00	R$ 29.930,00	42856
AUTO POSTO MASUT	R$ 2.500,00	R$ 2.500,00	R$ 0,00	N/A
OI MOVEL	R$ 1.720.008,16	R$ 954.941,44	R$ 765.066,72	Recuperação Judicial
POSTO SOUZA CHAVES	R$ 4.000,00	R$ 4.000,00	R$ 0,00	N/A
TELEMAR NORTE LESTE	R$ 197.887,89	R$ 191.165,86	R$ 6.722,03	Recuperação Judicial
NUTRIDANI	R$ 8.000,00	R$ 8.000,00	R$ 0,00	N/A

OI S/A	R$ 287.760,55	R$ 129.364,08	R$ 158.396,47	Recuperação Judicial
TOTAL	**R$ 19.965.743,36**	**R$ 7.214.698,32**	**R$ 12.751.045,04**	

X – CONCLUSÕES E PEDIDO

177. A Via 040 permanece adimplente com suas obrigações contratuais, embora abalada por um custo excessivo e desproporcional, cujo risco não pode ser imputado à Concessionária.

178. A regular execução do Contrato deve estar atrelada à premissa de que o Poder Concedente assegure as condições existentes e passíveis de serem ordinariamente previstas pela Concessionária no momento da formulação de sua proposta e consideradas pelas partes no momento da celebração do Contrato.

179. O descumprimento contratual por parte do Poder Concedente, a quebra da legítima expectativa de financiamento criada pelo Poder Público, a crise extraordinária e as alterações legislativas representam a materialização de riscos extraordinários, que não foram assumidos pelo particular quando da licitação, e inviabilizam o cumprimento das obrigações contratuais e financeiras originalmente assumidas.

180. Aliás, essa situação excepcional já foi reconhecida pelo Governo Federal, que sancionou a Lei 13.448 de 2017 exatamente para remediar tais situações através da relicitação dos empreendimentos em que as concessionárias estavam inadimplentes ou em vias de se tornar inadimplente, como é o caso em análise.

181. Conforme o art. 15, II, desta Lei, reconhecendo que as condições econômicas atuais inviabilizam a execução das obrigações originalmente assumidas, a norma estabelece que, até a relicitação ser concluída, as Partes irão repactuar o contrato a fim de descrever as obrigações que serão sobrestadas com a assinatura de um aditivo contratual, mantendo-se, no entanto, as obrigações mínimas que garantam a segurança dos usuários.

182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES..

183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTT de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT.

184. Por fim, a Concessionária coloca-se à disposição de V.Sas. para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários e, devido à urgência do tema, solicita o mais breve retorno dessa d. Agência, bem como do Ministério dos Transportes e da Secretaria Executiva do PPI, sob pena de não efetivação do procedimento de relicitação requerido.

ANTT
PROTOCOLO
2017090

Termos em que,

Espera deferimento.

Nova Lima, 11 de setembro de 2017.

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
João Garcia Couri Neto
Diretor Administrativo Financeiro

ANTT

FL 903

Anexo I – DECLARAÇÃO

A **Concessionária BR-040 S.A.** ("Via 040" e/ou "Concessionária"), sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, detentora do Contrato de Concessão de exploração da rodovia BR-040 PG-156/95-00, trecho Brasília – DF – Juiz de Fora – MG declara, exclusivamente em relação às condições e termos atualmente dispostos na Lei 13.448/2017, podendo retratar-se na superveniência de quaisquer alterações na sua redação e/ou regulamentação:

(i) renunciar ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento no processo de caducidade referido no § 3º do art. 38 da Lei nº 8987, de 1995, conforme exigido pelo art. 14, § 2º, II da Lei 13.448 de 2017;

Nova Lima, 11 de setembro de 2017

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
João Garcia Gouvêa Neto
Diretor Administrativo Financeiro

ANTT
FL 904
OBRA
PROTOCOLO

Anexo II – DECLARAÇÃO

A **Concessionária BR-040 S.A.** ("Via 040" e/ou "Concessionária"), sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, detentora do Contrato de Concessão de exploração da rodovia BR-040 PG-156/95-00, trecho Brasília – DF – Juiz de Fora – MG declara, exclusivamente em relação às condições e termos atualmente dispostos na Lei 13.448/2017, podendo retratar-se na superveniência de quaisquer alterações na sua redação e/ou regulamentação:

(i) ter intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, conforme exigido pelo art. 14, § 2º, III da Lei 13.448 de 2017;

Nova Lima, 11 de setembro de 2017

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
João Garcia Couri Neto
Diretor Administrativo Financeiro

Anexo III – DECLARAÇÃO

A **Concessionária BR-040 S.A.** ("Via 040" e/ou "Concessionária"), sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ sob o nº 19.726.048/0001-00, detentora do Contrato de Concessão de exploração da rodovia BR-040 PG-156/95-00, trecho Brasília – DF – Juiz de Fora – MG declara, exclusivamente em relação às condições e termos atualmente dispostos na Lei 13.448/2017, podendo retratar-se na superveniência de quaisquer alterações na sua redação e/ou regulamentação:

(i) renunciar ao direito de participar no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei, conforme exigido pelo art. 14, § 2º, V da Lei 13.448 de 2017.

Nova Lima, 11 de setembro de 2017

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

CONCESSIONÁRIA BR 040 S.A.
João Garcia Couri Neto
Diretor Administrativo Financeiro

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711 - suinf@antt.gov.br

ANTT
PROTOCOLO GERAL 906

Ofício nº 052 /2018/SUINF

Brasília-DF, 25 de janeiro de 2018.

A Sua Senhoria o Senhor
Túlio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A (Via040)
Rua Niagara, 350 – Jardim Canadá
CEP 34.000-000 – Nova Lima/MG

Assunto: Relicitação da BR-040 – Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG

Referência: Documento nº 50500.640843/2017-37

Prezado Senhor,

1. Reportamo-nos à Carta GCC 392/2017, de 11 de setembro de 2017, por meio da qual a Concessionária da BR-040 S/A – Via040, protocolizou requisitos definidos pela Lei n.º 13.448/2017 registrando, na mesma oportunidade, interesse em aderir ao procedimento de relicitação conforme prevê a mesma lei.

2. Sobre o assunto, informamos que esta concessionária apresentou por meio da referida Carta todas as informações em conformidade ao que dispõe o § 2º do Art. 14, o que dispõe:

> *§ 2o Sem prejuízo de outros requisitos definidos em ato do Poder Executivo, a instauração do processo de relicitação é condicionada à apresentação pelo contratado:*
>
> *I - das justificativas e dos elementos técnicos que demonstrem a necessidade e a conveniência da adoção do processo de relicitação, com as eventuais propostas de solução para as questões enfrentadas;*
>
> *II - da renúncia ao prazo para corrigir eventuais falhas e transgressões e para o enquadramento previsto no § 3o do art. 38 da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, caso seja posteriormente instaurado ou retomado o processo de caducidade;*
>
> *III - de declaração formal quanto à intenção de aderir, de maneira irrevogável e irretratável, ao processo de relicitação do contrato de parceria, nos termos desta Lei;*
>
> *IV - da renúncia expressa quanto à participação no novo certame ou no futuro contrato de parceria relicitado, nos termos do art. 16 desta Lei;*

DOC.10

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 90
Rubrica

V - das informações necessárias à realização do processo de relicitação, em especial as demonstrações relacionadas aos investimentos em bens reversíveis vinculados ao empreendimento e aos eventuais instrumentos de financiamento utilizados no contrato, bem como de todos os contratos em vigor de cessão de uso de áreas para fins comerciais e de prestação de serviços, nos espaços sob a titularidade do atual contratado.

3. Desta feita, as referidas informações foram endereçadas para análise da unidade técnica responsável a qual, para emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei.

4. Ressaltamos, por fim, que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer eventual irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do referido termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária.

Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente:

I - a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei;

II - a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento;

III - o compromisso arbitral entre as partes com previsão de submissão, à arbitragem ou a outro mecanismo privado de resolução de conflitos admitido na legislação aplicável, das questões que envolvam o cálculo das indenizações pelo órgão ou pela entidade competente, relativamente aos procedimentos estabelecidos por esta Lei.

Atenciosamente,

Luiz Fernando Castilho
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

SUINF/SGA

Nova Lima, 12 de dezembro de 2017

OF.GCC.0517.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03;

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50500.696120/2017-92
12/12/2017 14:08

A/C.: Ilmo. Luiz Fernando Castilho

Assunto: Relicitação da BR-040 – Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG

Referência: Processo nº 50500.490976/2017-56

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária BR-040 S.A. ("Via 040" e/ou "Concessionária"), já qualificada nos autos do processo em epígrafe, vem, à presença de V.Sa., respeitosamente, encaminhar, para conhecimento, o anexo Ofício-SEI nº 225/2017/SPPI, da Secretaria Especial do Programa de Parcerias e Investimentos.

Conforme é de conhecimento de V.Sas., a Concessionária protocolizou a carta GCC 392/2017, em 11/09/2017, na qual demonstrou a materialização dos requisitos especificados na Lei 13.448 de 2017, e ato continuo registrou seu interesse na qualificação do empreendimento para viabilização do procedimento de relicitação descrito na mencionada legislação.

Naquela ocasião, foi realizado, ainda, o protocolo da mesma correspondência perante a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos, que se pronunciou através do anexo ofício declarando que *"somente iria a se manifestar caso a Agência e o Ministério setorial entendessem pela pertinência do pedido de relicitação"*.

Ocorre que, desde o protocolo realizado em 11/09/2017, a Agência não se pronunciou sobre a correspondência reconhecendo os requisitos elencados na lei e qualificando o empreendimento para o procedimento de relicitação, o que vem trazendo

diversos tipos de prejuízos às partes, inclusive diante da indefinição das obrigações que deveram ser observadas para a continuidade do procedimento.

ANTT
FL 909
PROTOCOLO GERAL

Neste sentido, merece pontuar que a Carta GCC 392/2017, continha solicitação expressa de que fossem afastadas as cominações de sanções, visando preservar o valor do empreendimento:

> *"a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTT de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT."*

Assim, por ser medida que se impõe, a Concessionária vem requerer seja apreciado o pedido formulado no ofício GCC 392/2017 para declarar o enquadramento do empreendimento da rodovia BR-040, trecho de Brasília/DF a Juiz de Fora/MG, nos termos da Lei 13.448/2017, com a devida urgência.

Adicionalmente, solicita que, até que seja analisada a Carta GCC 392/2017, não sejam cominadas novas sanções, haja vista a solicitação de adesão ao procedimento de licitação realizada em setembro do corrente ano.

Agradecendo, novamente, a atenção disponibilizada, a Via 040 coloca-se à disposição de V.Sas. para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme Campos

Gerente do Contrato de Concessão

VIA 040

ANTT
FL 910
PROTOCOLO GERAL

ANEXO - Ofício SEI nº 225/2017/SSPI

inveped

VIA 040

ANTT
FL 911
PROTOCOLO GERAL

00130000620/2017-10

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA-GERAL
SECRETARIA ESPECIAL DO PROGRAMA DE PARCERIAS DE INVESTIMENTOS
Palácio do Planalto - Anexo I - Terreo - Ala A - Brasília/DF - CEP 70150-900
Telefone: 3411-6126 - http://www.projetocrescer.gov.br

Ofício SEI nº 225/2017/SPPI

Brasília, 22 de novembro de 2017.

A Sua Senhoria o Senhor
FLAVIO ROGERIO RODRIGUES DE SOUSA
Diretor Superintendente da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
Avenida Niágara, 350 - Jardim Canadá
CEP 34.007-652 - Nova Lima - MG

Assunto: **Relicitação da BR-040, Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG.**

Senhor Diretor Superintendente,

Cumprimentando-o cordialmente, em atenção à petição datada de 21 de setembro de 2017, referente à relicitação da BR-040, Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG, informo-lhe que o referido pleito deverá ser protocolado junto à Agência Reguladora competente, que é a tutora do contrato de concessão. A Secretaria Especial do PPI somente virá a se manifestar caso a Agência e o Ministério setorial entendessem pela perenidade do pedido da relicitação e solicitassem a inserção do empreendimento no PPI, conforme previsão dada pela Lei 13.448/2017.

Atenciosamente,

ADALBERTO SANTOS DE VASCONCELOS
Secretário Especial
SPPI/SG-PR

Documento assinado eletronicamente por **Adalberto Santos de Vasconcelos, Secretário(a) Especial**, em 23/11/2017, às 10:33, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida informando o código verificador **0398490** e o código CRC **E0C6EE04** no site https://sei.presidencia.gov.br/sei/controlador_externo.php?

Recebido na SUINF em:
Em: 12/12/17
Por:

inuepe

ANTT

PROTOCOLO GERAL 216

VIA 040

Nova Lima, 24 de novembro de 2017

OF.GCC.0504.2017

À

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.638220/2017-02

27/11/2017 12:20

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho (

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

A/C.: Ilmo. Luiz Fernando Castilho

Assunto: Relicitação da BR-040 – Trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG

Referência: Processo nº 50500.490976/2017-56

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária BR-040 S.A. ("Via 040" e/ou "Concessionária"), já qualificada nos autos do processo em epígrafe, vem, à presença de V.Sa., respeitosamente, requerer informações a respeito de pedido por ela formulado, de submissão do empreendimento explorado ao procedimento de relicitação de que trata a Lei 13.448/2017, em setembro deste ano.

Com efeito, referido pedido, até este momento, encontra-se sem resposta dessa d. Agência.

Nesse sentido, muito embora a Via 040 permaneça adimplente com suas obrigações contratuais, teme a Concessionária que, futuramente, tal situação não persista. Efetivamente, cada vez mais, a Via 040 é abalada por um custo excessivo e desproporcional, cujo risco não deveria, por contrato, lhe ser imputado.

Assim, a Concessionária solicita o mais pronto posicionamento dessa d. Agência sobre o pedido de relicitação do empreendimento em questão, sendo inconteste que eventuais consequências do lapso necessário à análise regulatória não poderão ser imputadas a ela.

inveepar

ANTT
SUPERINTENDÊNCIA GERAL
FL 913
PROTOCOLO

VIA 040

Agradecendo, novamente, a atenção disponibilizada, a Via 040 coloca-se à disposição de V.Sas. para quaisquer esclarecimentos que se fizerem necessários.

Cordialmente,

Guilherme Campos

Gerente do Contrato de Concessão

ANTT
PROTOCOLO GERAL 919

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília – DF, CEP 70.200-003 – fone: (61) 3410.1710

Ofício nº 914 /2018/SUINF

Brasília, 10 de maio de 2018.

Ao Senhor
TULIO TOLEDO ABI-SABER
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – MG – CEP: 34000-000

Assunto: Revisão e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP): 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP da Concessionária BR – 040 S.A. - VIA040.

1. Em conformidade ao disposto na Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e outras providências correlatas, esta Agência comunica que está dando curso ao processo de Reajuste e da 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária da TBP, cujas ações discriminam-se a seguir.

2. A seguir apresentamos os eventos contemplados no Fluxo de Caixa Marginal.

Quadro 1 – Itens relacionados ao Fluxo de Caixa Marginal – 3ª RO e 5ª RE

Itens revisados	Δ FCMg/PBC
Fluxo de Caixa Marginal 1	
Tráfego Real	-0,04523
Implantação e Operação dos sistemas oriundos do DNIT	-0,01130
Custos Administrativos - Implantação e Operação dos sistemas de controle de velocidade oriundos do DNIT	-0,00880
Fluxo de Caixa Marginal 2	
Tráfego Real	-0,00284
Operação dos sistemas previstos originalmente no PER	-0,00074
Custos Administrativos - Operação dos sistemas de controle de velocidade previstos originalmente no PER	-0,00037

3. A seguir apresentamos os eventos desta 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária contemplados no Fator C.

DOC.11

ANTT
PROTOCOLO
GEROR 915

Quadro 2 – Itens relacionados ao Fator C – 3ª RO e 5ª RE – Valores em R$

Resumo Eventos	
PRF	-1.281.327
Redução de Acidentes	-427.799
RDT	-460
Arredondamento	-905.701
ISSQN	-1.391.581
Eixos Suspensos	-435.395
Isentos	79.036

Quadro 3 – Cálculo Fator C – 3ª RO e 5ª RE

Montante aplicado (Cdt+1)	R$ -3.666.214
Montante anteriormente aplicado (Cdt)	R$ -4.363.227
Fator C anterior (ct)	-0,19992
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-2)	68.575.376
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt-1)	73.601.110
Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt)	66.413.049
Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1)	65.357.589
Taxa de juros (rt)	13,37%
Fator C (ct+1) [%]	**-0,01143**

4. O Quadro mostrado a seguir, apresenta a tarifa reajustada para as praças de pedágio.

Quadro 4 – Cálculo da tarifa por praça – 3ª RO e 5ª RE

Tarifa de Pedágio		Tarifa Arred.	TBP[1]	Fator D	Fator Q	IRT[2]	Fator X	Fator C
P1 a P11	5,09897	5,10	3,99430	9,09760%	0	1,40747	0	-0,01143

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

[1] A TBP do contrato corresponde à tarifa de Leilão (R$ 3,22528) acrescida do equilíbrio da perda por eixo suspenso de 6,472% (R$ 3,9943).
[2] O IRT utilizado é provisório.

5. Os Quadros mostrados a seguir, apresentam a tarifa reajustada para cada uma das praças de pedágio, comparando-as com as tarifas anteriormente vigentes.

Quadro 5 – Percentual de variação tarifária

Praça Pedágio	2ª RO e 4ª RE		3ª RO 5ª RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1 a P11	5,27804	5,30	5,09897	5,10	-3,39%	-3,77%

ANTT
FL 916
PROTOCOLO GERAL

6. Observa-se com base, no Quadro 5, que, em média, a tarifa arredondada diminuiu 3,77% em relação à aprovada na 2ª Revisão ordinária e 4ª Revisão Extraordinária.

7. Ressalta-se que através da carta OF.GCC.137.2018, MGO-ADC-0033-2018, de 23 de abril de 2018, a concessionária pleiteou que o Fator D seja aplicado somente na tarifa de contrato, e não na soma tarifa de contrato e Fluxo de Caixa Marginal. Dessa forma, foi encaminhado Memorando nº 37/2018/GEROR/SUINF, de 23/02/2018, para a SUINF se posicionar sobre o assunto. Entretanto, para esta revisão está sendo contemplada a aplicação do Fator D, na tarifa integral (Contrato+FCM).

8. Os valores apresentados, em caráter preliminar, após análise da manifestação da concessionária, ainda deverão ser aprovados pela Diretoria da ANTT.

9. Os efeitos financeiros destas revisões e reajuste entrarão em vigor a partir de 30/07/2018.

Atenciosamente,

FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

GEROR/NMB

PROTOCOLO GERAL PANTA
FL 916

PROTOCOLO GERAL
FL 915

Recebido na SUINF em
Em: 10/05/18
Por:

ANTT
PROTOCOLO GERAL 0918

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711 - suinf@antt.gov.br

Ofício nº 353/2018/SUINF

Brasília-DF, 13 de setembro de 2018.

Ao Senhor
Tulio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S/A
Rua Niágara, 350 – Jardim Canadá
CEP: 34.000-000 – Nova Lima/MG

Assunto: **Relicitação da BR-040/DF/GO/MG – Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017**

Referência: **Processo nº 50500.331315/2017-90**

Senhor Diretor Presidente,

Reportamo-nos ao pleito apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via040, no âmbito do processo administrativo em epígrafe, com vistas à qualificação do empreendimento objeto do Contrato de Concessão nº 006/2013 para fins de relicitação, novel instituto criado pela Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017.

Nos termos da legislação de regência, a relicitação deve ser disciplinada por ato específico do Poder Executivo que definirá os termos e prazos para sua celebração, além de outros requisitos que se entendam necessários, a saber:

> Art. 14. A relicitação de que trata o art. 13 desta Lei ocorrerá por meio de acordo entre as partes, nos termos e prazos definidos em ato do Poder Executivo.

Todavia, até o presente momento, o Poder Executivo não publicou ato específico disciplinando o referido artigo, fato que atualmente inviabiliza prosseguimento e eventual formalização da avença.

Nesse sentido, comunicamos o INDEFERIMENTO do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo.

Sem embargo, o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quando da publicação da regulamentação, permanecendo hígidas e exigíveis as obrigações constantes do instrumento de outorga.

Atenciosamente,

Fábio Luiz Lima de Freitas
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

ANTT FL. 916 GERAL PROTOCOLO

Justiça Federal da 1ª Região
PJe - Processo Judicial Eletrônico
Consulta Processual

30/07/2018

FL. 919 GERAL

DOC 13

Número: 1014300-37.2018.4.01.3400

Classe: **PROCEDIMENTO COMUM**
Órgão julgador: **17ª Vara Federal Cível da SJDF**
Última distribuição : **20/07/2018**
Valor da causa: **R$ 1.000.000,00**
Assuntos: **Inadimplemento**
Segredo de justiça? **NÃO**
Justiça gratuita? **NÃO**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
[redacted]NCESSIONARIA BR-040 S.A. (AUTOR)	BRUNA MARIA PINHEIRO FERNANDES (ADVOGADO) ANA TEREZA BASILIO (ADVOGADO) ANA LUISA FERNANDES PEREIRA (ADVOGADO)
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (RÉU)	

Documentos

Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
6816516	20/07/2018 21:22	Petição inicial	Petição inicial
6816563	20/07/2018 21:22	00 Cautelar Via 040 ANTT 20 7 2018	Inicial
6816573	20/07/2018 21:22	Doc. 1.1 - Documentos de representação	Procuração
6816579	20/07/2018 21:22	Doc. 1.2 - Eleição Diretoria	Contrato social
6816586	20/07/2018 21:22	Doc. 1.3 - Estatuto Social AGE 2017-06-01- JUCEMG	Contrato social
6816589	20/07/2018 21:22	Doc. 2 - contrato de concessao	Documento Comprobatório
16637	20/07/2018 21:22	Doc. 3 - Termo de Arrolamento de Bens	Documentos Diversos
6816598	20/07/2018 21:22	Doc. 4 - PER	Documento Comprobatório
6816661	20/07/2018 21:22	Doc.5.1 - GCC 0104.2018 - Proposta de Revisão das Tarifas de Pedagio 2018 - GEINV	Documento Comprobatório
6816689	20/07/2018 21:22	Doc.5.2 - GCC 0130.2017 - Proposta de Revisão das Tarifas de Pedagio 2017 - GEROR	Documento Comprobatório
6816692	20/07/2018 21:22	Doc.5.3 - GCC 0131.2017 - Proposta de Revisão das Tarifas de Pedágio 2017 - GEINV	Documento Comprobatório
6816696	20/07/2018 21:22	Doc.5.4 - GCC 0133.2017 - encaminhha GEINV cópia pleito GEROR sobre Proposta de Revisão das Tarifas	Documento Comprobatório
6816698	20/07/2018 21:22	Doc.5.4 - GCC 0133.2017 - GEINV cópia pleito GEROR sobre Proposta de Rev das Tarifas de Pedagio 2017	Documento Comprobatório
6816699	20/07/2018 21:22	Doc.5.5 - GCC 0134.2017 - encaminhha	Documento Comprobatório
6816704	20/07/2018 21:22	Doc.5.6 - GCC 0148.2016 - Proposta de Revisão das Tarifas de Pedagio, GEROR	Documento Comprobatório
6816708	20/07/2018 21:22	Doc.5.7 - GCC 0158.2018 - revisao tarifaria 2018 - réplica of 372.18 GEINV e 214.18 SUINF	Documento Comprobatório
6816713	20/07/2018 21:22	Doc.5.8 - GCC 0367.2016 - Contestação de Notas Tecnicas Tarifas de Pedágio SUINF Rev GC	Documento Comprobatório

ANTT
PROTOCOLO

68167 14	20/07/2018 21:22	Doc.5.9 - Ofício 070-2017-GEROR-SUINF - Proposta de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio - TBP	Documento Comprobatório
68167 19	20/07/2018 21:22	Doc.5.11 - Ofício n.º 250 2017 SUINF 4ª Revisão Extraordinaria - Controladores e Redutores Velocidad	Documento Comprobatório
68167 20	20/07/2018 21:22	Doc.5.12 -Ofício n.º 339 2017 SUINF Reajuste e 2ª RO e 4ª RE da TBP Reajuste e Concessionária BR-040	Documento Comprobatório
68167 22	20/07/2018 21:22	Doc.5.13 - Ofício n.º 466 2016 SUINF proposta de revisao da TBP	Documento Comprobatório
68167 24	20/07/2018 21:22	Doc.5.14 - Ofício n.º 559 2015 SUINF 1ª Revisão Extraordinária TBP	Documento Comprobatório
68167 27	20/07/2018 21:22	Doc.5.15 - Ofício n.º 637 2016 SUINF Reajuste e 1ª revisao ord e 3ª extra	Documento Comprobatório
68167 28	20/07/2018 21:22	Doc.5.16 - Ofício n.º 1822 2015 SUINF-inicio da cobrança, reajuste e 2ª revisão extraordinaria da TB	Documento Comprobatório
68167 31	20/07/2018 21:22	Doc.5.17 - Ofício nº 372 2018 GEINV SUINF -	Documento Comprobatório
68167 33	20/07/2018 21:22	Doc.5.18 - Ofício nº 677 2017 GEINV SUINF -	Documento Comprobatório
68167 39	20/07/2018 21:22	Doc.5.19TBP - 3º Revisão Ordinária e 5º Extraordinaria - Via 040.ANTT	Documento Comprobatório
68167 41	20/07/2018 21:22	Doc. 6 - Repactuação	Documento Comprobatório
68167 43	20/07/2018 21:22	Doc. 7 - Lei Relicitação - Lei 13.448	Documento Comprobatório
68167 45	20/07/2018 21:22	Doc. 8 - Ofício n.º 271 2017 CADUCIDADE	Documento Comprobatório
68167 48	20/07/2018 21:22	Doc. 9 - Pedido de Relicitação	Documento Comprobatório
68167 50	20/07/2018 21:22	Doc. 10 - Ofício n º 052 2018 25.1.2018	Documento Comprobatório
68167 93	20/07/2018 21:22	Doc. 11	Documento Comprobatório
68167 59	20/07/2018 21:22	Doc. 12 Reportagem Estadao	Documento Comprobatório
68167 99	20/07/2018 21:22	Doc. 13	Documento Comprobatório
68168 14	20/07/2018 21:22	Doc. 14	Documento Comprobatório
68167 78	20/07/2018 21:22	Doc. 14.1	Documento Comprobatório
68168 02	20/07/2018 21:22	Doc 14.2	Documento Comprobatório
68168 09	20/07/2018 21:22	Doc. 14.3 - Carta PIL Rodovias	Documento Comprobatório
68168 21	20/07/2018 21:22	Doc. 14.4 GCC 0225.2017 - encaminha proposta de repactuação VERSÃO FINAL	Documento Comprobatório
68168 24	20/07/2018 21:22	Doc. 15 - Custas	Documento Comprobatório
68168 26	20/07/2018 21:22	Doc. 15.1 .1 - VIA 040 - Comprovante - R$ 47884	Documento Comprobatório
68251 62	23/07/2018 14:27	Informação de Prevenção	Informação de Prevenção
68413 89	23/07/2018 20:38	Certidão	Certidão
68413 97	24/07/2018 18:23	Despacho	Despacho
68817 39	25/07/2018 16:32	Manifestação	Manifestação
68817 89	25/07/2018 16:32	2018 07 25 - Via 040 x ANTT - emenda à inicial - FF	Manifestação
68818 14	25/07/2018 16:32	Via 040 - cartão CNPJ	Comprovante de situação cadastral no CNPJ
68851 20	25/07/2018 17:39	Decisão	Decisão
68889 90	25/07/2018 19:39	Certidão de devolução de mandado	Certidão de devolução de mandado

ANTT

6892438	26/07/2018 10:13	Certidão	Certidão	021
6892451	26/07/2018 10:13	20180725184527142	Termo	

FOLHA PROCESSO

ANTT
FL 122
PROTOCOLO GERAL

Medida cautelar, em caráter antecedente a processo arbitral, em anexo.

ANTT
FL 023
PROTOCOLO GERAL

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basílio
João Augusto Basílio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Coscenbia
Thiago Drummond de Paula Lins
Fábio Levy Tredler
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miésa
Paula de Andrade Bracha
Diego Junqueira Capistrano Pinto
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Marinna Silva Jacome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Marin Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávio Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Patrícia Barbosa Ramos
Mariane Cadore
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Tatiana Regina de M.J.Bodra
Hugo Pupak Lopes Soraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro
Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Daffi de Mello Sena
Anabela Barbosa Reviz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luiza Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguiar de Oliveira
Roberto Mauricio Assifa P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Pace Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Caroline da Cunha Muller
Fernanda Barroso Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Ines Moffin
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Yasmin Benevides de Faria
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa Franca da Fonseca
Bernardo Melo O. Ferraz D'Amorel
Marcos Cunha Queiroz Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebecca Inemes Vieira
Cristine Rodrigo Gea
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Hafi
Patricia Barcelos Gewaia
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furtier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubodel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Cássio Monteiro Rodrigues
Paulo do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Veronica de Souza Carvalho Rocha
Wellington Braz Bezerra
Fernando Almeida Alves Pinheiro
Gabriel Bronzghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pinheiro Vitalino
Mauricio Sola Neto
Marcela de Castro Mellinni
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastassiy Mosaducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Mascarenhas Carara
Alberto Parreira
Paulo de Moura Carvalho Penabas
Rodrigo Mussch Milan

Consultores

Frederico José Leite Gacinos
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

EXMO. SR. DR. JUIZ FEDERAL DA VARA FEDERAL DA SEÇÃO JUDICIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

> *"(...) Não obstante, tendo em vista o perigo da demora noticiado nos autos e amparado no poder geral de cautela, determino que a requerida* [a ANTT] *se abstenha de aplicar qualquer tipo de penalidade em desfavor da empresa autora até posterior manifestação deste juízo".* (Ação ordinária nº 1009737-97.2018.4.01.340,0 em trâmite perante a 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. Decisão proferida pelo Juiz Federal Ed Lyra Leal em 25.5.2018, em caso em tudo similar – grifo nosso)

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, n. 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, vem, por seus advogados abaixo assinados, regularmente constituídos (doc. 1), com fundamento nos arts. 305, 319 e seguintes do Código de Processo Civil, propor medida cautelar, em caráter antecedente a processo arbitral, contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT"), autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8, CEP 70200-003, Brasília, Distrito Federal, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, pelos seguintes motivos:

O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO/FINANCEIRO DO CONTRATO

1. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão, dentre os principais estão o BB - Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

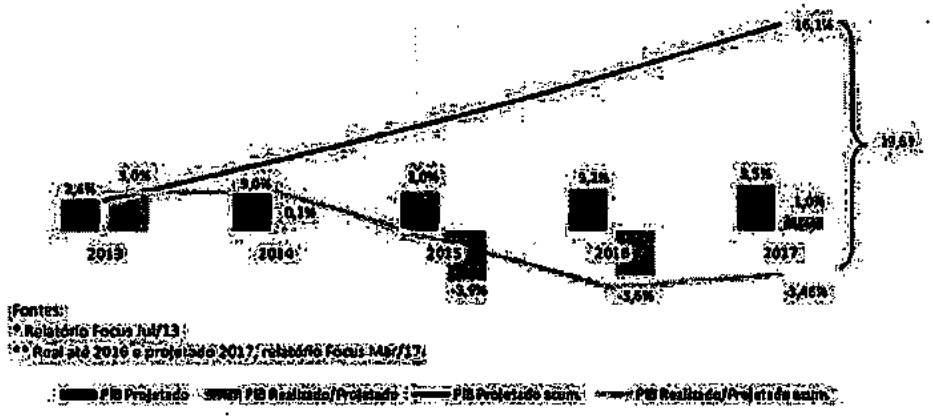
ANTT
FL 924
PROTOCOLO

2. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para execução do referido contrato foi constituída a Via 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

3. Em 12.3.2014, as Via 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios e o Distrito Federal, os Estados de Minas Gerais e Goiás e uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

4. O certame licitatório, do qual se sagrou vencedora a VIA 040, foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que naquele ano houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

5. Contrariando referidas tendências e o entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível (já que o contrato foi celebrado em 12.3.2014). Em 2014, a economia estava praticamente estagnada (0,5%) e, nos anos de 2015 e 2016, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:



[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER*[1] *e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".

Assinado eletronicamente, A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumentoList.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
PROTOCOLO GERAL
FL 025

6. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso do certame licitatório da BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

7. Para melhor contextualização, esclarece-se que, em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, através do Edital de Concessão nº 001/2012, este mesmo trecho da rodovia BR-040, sem êxito, em virtude da ausência de interessados, decorrentes da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

8. Para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

9. No entanto, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no contrato administrativo – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, nas bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

10. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto. Ou seja, desde o início da vigência do contrato administrativo, foi rompido o seu equilíbrio econômico-financeiro, de modo imprevisível e impactante.

11. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no contrato celebrado[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira pactuada, em benefício da concessionária autora.

12. Repita-se. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente - não foi emitida no prazo e nas condições previstas[3]. Houve, também, exigências de alteração de

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.
[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder

ANTT
GERAL FL 024
PROTOCOLO

projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. E apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental referente ao trecho rodoviário situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

13. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao contrato administrativo (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas[5]. De igual modo, por via de consequência, a autora não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do contrato de concessão da rodovia federal BR-040.

14. Assim, não há dúvidas de que, desde o início da concessão rodoviária, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

15. Nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do contrato de concessão, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5).

OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17

16. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do contrato celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

17. Mais uma vez, em 23.05.2017, a Via 040 apresentou pedido de revisão do contrato de concessão e reiterou os argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária à situações imprevisíveis e extraordinárias*".

Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.

[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
FL 927
PROTOCOLO GERAL

18. Muito embora a ANTT tenha se mantido inerte sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040 (docs. 6), o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), e na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*"[6].

19. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de apreciar o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

20. E o que é pior! Em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017 (doc. 8), em que consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*improterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

A EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS DA LEI 13.448/17 DEMONSTRA A VEROSSIMILHANÇA DA ALEGAÇÃO DE DESEQUILÍBRIO CONTRATUAL: A LEI RECONHECE UM ESTADO DE DESEQUILÍBRIO E CRIA O INSTITUTO DA RELICITAÇÃO

21. Abra-se, aqui, um parêntese: antes de explicar os detalhes do pedido de relicitação, que acabou sendo formulado diante do contexto gravoso imposto à autora, convém expor os motivos que precederam a edição da Lei 13.448/17, de modo a demonstrar o reconhecimento legal de desequilíbrio econômico financeiro no setor rodoviário.

22. Na Exposição de Motivos da Medida Provisória 752/16, que antecedeu a edição da Lei 13.448/17, expôs-se, de plano, a necessidade de relicitação no setor rodoviário federal, ou seja, de um procedimento gradual de substituição de um concessionário por outro, considerando "*os problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura*" e a necessidade de "*sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável*". Confira-se:

> "Submetemos à consideração de Vossa Excelência proposta de Medida Provisória que estabelece diretrizes gerais para a prorrogação e a relicitação de contratos de parceria atualmente existentes na administração pública federal. 2. A Medida Provisória ora proposta objetiva reparar problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura, buscando viabilizar a realização imediata de novos investimentos em projetos de parceria e sanear contratos de concessão

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim."

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
FL 028
PROTOCOLO GERAL

> vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável. (...) A Medida Provisória, de outro lado, faculta ao Poder Concedente, em comum acordo com concessionário, adotar o procedimento de relicitação de contratos de parceria vigentes no setor rodoviário, ferroviário e aeroportuário cujos parceiros demonstrem ausência de capacidade em cumprir com as obrigações assumidas contratualmente. Trata-se de alternativa inovadora de "devolução coordenada e negociada" da concessão, evitando-se o processo de caducidade, muitas vezes moroso e com longa disputa judicial, em que, normalmente, os usuários da concessão são os principais penalizados pela má prestação do serviço até a conclusão do processo" (doc. 14).

23. Há, então, por força de lei, verossimilhança nas alegações da autora, que defende a necessidade de manutenção das condições tarifárias atuais até que seja adequado o seu equilíbrio econômico financeiro.

24. Na medida em que os motivos precedentes da Lei 13.448/2017 indicam, atualmente, um desequilíbrio econômico nos contratos de concessão de rodovias federais a demandar a instauração de procedimento de relicitação, não se pode, enquanto não for concluído este procedimento, apenar o concessionário com a redução das tarifas e a exigência de execução de investimentos.

25. Há, de fato, verdadeira presunção legal, *ex lege*, advinda da recentíssima Lei 13.448/2017 e da exposição de motivos que precederam sua edição, no sentido de que há desequilíbrio econômico nos referidos contratos. Afinal, se a exposição de motivos indica a crise econômica no setor e prevê um instituto para devolução da concessão a novos concessionários (a relicitação), a lei reconhece a realidade crítica dos contratos de concessão atuais e a necessidade de revê-los ou, no mínimo (como se pede aqui), que não se agrave suas condições de execução.

26. É, assim, verossímil o pedido cautelar de mera manutenção das condições tarifárias atuais, de modo a garantir o cumprimento das obrigações de manutenção, conservação e operação da rodovia previstas no contrato de concessão; e a impedir o agravamento da situação do concessionário; e, *in fine*, a precarização da prestação de serviço aos usuários.

MEDIDA EXTREMA: A AUTORA REQUEREU O PROCEDIMENTO DE RELICITAÇÃO, COM FUNDAMENTO NA LEI 13.448/2017, MAS O PODER CONCEDENTE CONTINUOU INERTE

27. Nesse contexto fático, não restou outra alternativa à VIA 040, senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017 (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo

ANTT
FL 429
PROTOCOLO GERAL

estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

28. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro da concessão em referência, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

29. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017 (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

O FUNDAMENTO DESTA AÇÃO: A CONCESSIONÁRIA NÃO PODE TER SITUAÇÃO AGRAVADA PELO PODER CONCEDENTE, ENQUANTO NÃO É APRECIADO O REQUERIMENTO DE RELICITAÇÃO

30. **A Lei nº 13.448/17 dispõe, em seu art. 15, que, até a assunção pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas.** Confiram-se os termos inequívocos da norma invocada pela autora: "*Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento*";

31. **Ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.**

ANTT
GERAL FL 430
PROTOCOLO

32. Tanto é assim que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que "*[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei*" (grifou-se).

33. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017, "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*".

34. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabelecerá as novas condições econômico-financeiras da concessão, que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

35. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação, formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou, nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente das pendências do Poder Público, no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

36. Isto é, a demora do Poder Público para realizar o procedimento de relicitação da VIA 040 e, por conseguinte, das providências para a celebração do termo aditivo, no qual deverão constar "*a suspensão das obrigações de investimento vincendas [...] e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria*", nos termos do art. 15, II, da Lei nº 13.448/2017, não pode agravar, ainda mais, as condições econômico-financeiras do contrato de concessão, na medida em que, desde 8.7.2016 (doc. 6), a concessionária já havia sinalizado a impositiva revisão do ajuste, por manifesto e relevante rompimento de suas bases econômicas iniciais.

37. A VIA 040 permaneceu, pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10) de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação. E o que é mais grave: a agência pretende reduzir a tarifa nesta revisão ordinária e, ignorando a gravidade da situação, de modo ainda mais gravoso para a concessionária.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

38. **E, como reconhece a jurisprudência, a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode deixar a situação das concessionárias ainda mais grave por conta dessa mora.** Como sabido, a Administração Pública está adstrita ao princípio constitucional da eficiência (CF, art. 37, *caput*). O princípio da eficiência, esclarece Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*"[7].

39. Daí porque o STJ já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

40. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações. Confira-se:

> "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341-77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
> 1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
> Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser

[7] Odete Medauar. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
FL 932
PROTOCOLO GERAL

mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

* * *

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

41. Da mesma forma, há um precedente do Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública. Veja-se:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.
Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

42. Não bastasse a referida mora administrativa, a agência pretende reduzir a tarifa, ignorando a gravidade da situação, de modo ainda mais gravoso para a concessionária. Isso porque, a ANTT, por meio do Ofício nº 214/2018GEFIR/SUINF (doc. 11), informou que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, decidiu anunciar que reduzirá a tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

ANTT
GERAL FL 033
PROTOCOLO

43. Ora, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulado em 8.7.2016 (doc. 6), 23.05.2017 (doc. 6) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT pretende agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do contrato de concessão.

44. Salta aos olhos, se, em setembro de 2017, quando a VIA 040 formulou seu pedido de relicitação da BR 040, as condições econômico-financeiras da contratação já eram muito prejudiciais, não há dúvidas de que a vigência de tarifa reduzida em R$ 0,20, a partir de 30.7.2018, redundará na efetiva ruina financeira da concessionária e, ao final, na inviabilidade – quiçá, a interrupção – do serviço público concedido.

45. Nesta conjuntura, não resta a autora outra alternativa senão requerer a instauração de procedimento arbitral, que versará sobre o direito à indenização decorrente da relicitação e o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, com pedido indenizatório, nos termos de sua cláusula 37.1.1, que estabelece o seguinte: "*37.1.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados*". (grifos no original)

46. Ocorre que, é iminente a vigência da tarifa reduzida, a partir de 30.7.2018, o que agravará o cenário catastrófico da concessão. Impõe-se, pois, com fundamento na cláusula contratual 37.1.8, recorrer ao Poder Judiciário, em caráter de urgência para que, até a resolução da questão em sede arbitral ou até que sejam definidas as novas obrigações e parâmetros contratuais, sejam ao menos mantidas a atual condição tarifária, bem como seja suspensa a aplicação de penalidades.

PRECEDENTE EXEMPLAR

47. Diante da crise do setor rodoviário federal, que já é pública, notória e independe de prova (CPC, art. 374, I), já existe precedente judicial recente sobre o tema.

48. Assim, cumpre à autora informar que medida cautelar muito semelhante foi ajuizada pela Concessionária de Rodovia Sul Matogrossense S/A ("MSVIA")[8], que requereu em sede de tutela de urgência a suspensão parcial das suas obrigações contratuais, especificamente no que se refere às obrigações relativas aos investimentos, ainda não realizados, constantes do plano de exploração da rodovia original (PER). Igualmente, pediu a concessão de tutelar cautelar para impedir (i) a aplicação do fator de redução de tarifas (o fator D ou qualquer forma de redução de tarifas), (ii) a imposição de penalidades e (iii) a execução das garantias contratuais.

49. Nesse contexto, o Exmo. Juiz Federal Ed Lyra Leal, responsável pelo 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, entendeu por bem, tendo em vista o notório perigo da demora envolvido na prestação do serviço rodoviário federal e amparado no poder

[8] Ação ordinária o nº 1009737-97.2018.4.01.3400, em trâmite perante a 22ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal. Decisão proferida em 25.5.2018.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
SUPERINTENDÊNCIA GERAL
FL 034
PROTOCOLO

geral de cautela, determinar que a ANTT se abstenha de aplicar qualquer tipo de penalidade em desfavor da empresa MSVIA.

50. É com base nesse contexto que a VIA 040 pretende, com fundamento nos itens 37 e 37.1.8 do contrato administrativa, objeto desta demanda, que esse MM. Juízo conceda medida liminar para que as condições econômico-financeiras do CONTRATO, atualmente vigentes, sejam mantidas inalteradas, bem como seja suspensa eventual aplicação de penalidades e de alteração de tarifa, de modo a se assegurar o resultado útil da arbitragem, que será instaurada para se demonstrar, ali, na sede adequada, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da BR 040 e o direito da autora à indenização e a relicitação.

PRESENÇA DOS REQUISITOS PARA A CONCESSÃO DA LIMINAR CAUTELAR: MANUTENÇÃO DA ATUAL CONDIÇÃO TARIFÁRIA E ABSTENÇÃO DE APLICAÇÃO DAS PENALIDADES

(i) Cabimento de medida cautelar ao Poder Judiciário antes da instauração do Tribunal Arbitral:

51. Conforme já exposto, a VIA 040 envidou vários esforços, com vistas à obtenção da revisão das condições econômico-financeiras do contrato e manutenção da prestação do serviço concedido, o que culminou, por fim, com o pedido de relicitação, formulado em 11.9.2017.

52. O cumprimento do contrato administrativo celebrado, nas condições atualmente vigentes, é manifestamente inviável, pois ululante a onerosidade excessiva. Tanto que a autora requereu, há mais de dois anos, a revisão do contrato. Em seguida, aderiu a relicitação. Isso significa dizer que a concessionária solicitou a extinção do contrato. Ora, ninguém pede para devolver uma concessão lucrativa ou, ao menos, que tenha perspectivas de lucro. Se a autora chegou a este extremo, V. Exa. pode estar certa que os prejuízos são crescentes e insuportáveis.

53. No entanto, até o ajuizamento da medida cautelar, a ANTT não havia tomado nenhuma atitude, como se impõe, para reequilibrar o contrato ou relicitar a concessão. Pelo contrário, a ANTT já informou que as novas bases contratuais, indispensáveis para a celebração de termo aditivo que vigoraria até a assunção de novo concessionário (cf. art. 15, da Lei nº 13.448/2017), **não serão negociadas entre as partes, pois ainda restam pendentes diversas providências do Governo Federal e da própria agência reguladora, para a regulamentação do procedimento de relicitação**, em prejuízo à concessionária e à população que utiliza as rodovias federais (vide Ofício nº 052/2018 - doc. 10).

54. Ocorre que a Via 040, não pode ficar a mercê do Poder Concedente. A concessionária não pode ser prejudicada pelo fato da ANTT ainda não ter instaurado o procedimento de relicitação. Ainda mais diante da iminente redução da tarifa, nos termos do Ofício nº 214/2018GEFIR/SUINF (doc. 11), que vigorará, a partir de 30.7.2018.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
FL 035
PROTOCOLO GERAL

55. Diante disso, para que seja assegurado a continuidade da prestação dos serviços, mantendo a segurança dos usuários e fluidez da rodovia, enquanto não se aprecia o pleito de relicitação, deverá ser mantida a condição tarifária atual, não restando alternativa à VIA 040 se não requerer a instauração de procedimento arbitral, nos termos da cláusula contratual 37.1. Confira-se: "*37.1 Arbitragem 37.1.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados. 37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato (...)*".

53. Como o pedido de instituição de arbitragem ainda não foi requerido, perante a CCI, e, mesmo que já tivesse sido apresentado, não haveria tempo hábil para a constituição da Corte Arbitral, a qual se dá através da aceitação dos árbitros, o que demanda cerca de dois meses, se faz necessário este requerimento cautelar. A Lei nº 13.029/2015, que alterou a Lei nº 9.307/96 (Lei de Arbitragem), dispõe, expressamente, que "*antes de instituída a arbitragem, as partes poderão recorrer ao Poder Judiciário para a concessão de medida cautelar ou de urgência*" (art. 22-A).

54. Em consonância com a Lei nº 13.029/2015, dispõe o artigo 28, item 2 do Regulamento da CCI — Câmara Arbitral eleita pelas partes — o seguinte: "*As partes poderão, antes da remessa dos autos ao tribunal arbitral e posteriormente, em circunstâncias apropriadas, requerer a qualquer autoridade judicial competente que ordene as medidas cautelares ou provisórias pertinentes.*" E, no mesmo sentido, o contrato firmado entre as partes estabelece, de modo expresso, a possibilidade de se recorrer ao Poder Judiciário para a obtenção de medidas cautelares de urgência até a constituição do Tribunal Arbitral (cf. cláusula *37.1.8*).

55. Esse é, justamente, o caso dos autos, na medida em que, a ANTT quedou-se inerte quanto aos pedidos de revisão contratual e relicitação, ao contrário, registrou que a partir de 30.7.2018, passará a viger tarifa reduzida em R$ 0,20, conforme atesta o Ofício nº 214/2018 (doc. 11), muito embora a ANTT esteja plenamente ciente da situação gravosa que está sendo infligida a VIA 040 há muitos anos.

56. É, pois, manifesto o cabimento desta medida cautelar, já que ainda não foi apreciado o pedido de relicitação pelo Poder Concedente e nem instituído o Tribunal Arbitral que analisará o pleito indenizatório decorrente da demora no processamento do pedido de relicitação e o impositivo reequilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo, de modo a impedir a ruína da VIA 040, e, também, o prejuízo de todos os usuários da BR 040.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

(ii) Inequívoca presença de Fumus Bonis Iuris e de Perigo de Dano:

57. O fumus boni iuris é evidente e demonstra a verossimilhança de seu fundamento e do direito que se busca assegurar no procedimento futuro de arbitragem (CPC, art. 305): é verossímil a alegação da autora de que a condição tarifária atual deve ser mantidas, até que seja adequado o seu equilíbrio econômico financeiro na via arbitral.

58. À verossimilhança, no caso, decorre da própria lei: a exposição de motivos das medidas provisórias que antecedem a Lei 13.448/2017 comprovam, peremptoriamente, o desequilíbrio econômico nos contratos de concessão de rodovias federais, e demonstram a impossibilidade de agravamento da situação da concessionária, com a imposição de novos investimentos e redução de tarifa. Veja-se, em síntese:

> (i) a exposição de motivos da Medida Provisória nº 752/16 atesta o reconhecimento do próprio Poder Público d a necessidade de edição de ato normativo para "*reparar problemas e desafios históricos em importantes setores de infraestrutura, buscando viabilizar a realização imediata de novos investimentos em projetos de parceria e sanear contratos de concessão vigentes para os quais a continuidade da exploração do serviço pelos respectivos concessionários tem se mostrado inviável*" e
>
> (ii) na exposição de motivos da Medida Provisória nº 800/17, também relacionada à edição da Lei 13.448/17, reconheceu-se o grave desequilíbrio dos contratos de concessão do setor rodoviário, ao se expor, ali, que "*se constatou foi uma grave deterioração das variáveis macroeconômicas no cenário nacional nos últimos anos, com dois anos sucessivos de quedas expressivas no Produto Interno Bruto (PIB), de 3,8% em 2015 e 3,6% em 2016. (...) A crise econômica atingiu fortemente a modelagem prevista para esses contratos, a partir das já mencionadas quedas no PIB*".

59. Ou seja, há presunção legal, que decorre da própria lei, de que a situação das concessionárias de rodoviária federal, como a autora, se enquadra no procedimento de relicitação, que demanda a repactuação do contrato de concessão, até a gradual substituição da concessionária, sob a premissa legal da existência de desequilíbrio contratual. Exatamente por esse motivo, é verossímil a alegação de que, enquanto não se conclui o procedimento de relicitação, não se pode apenar o concessionário com a piora das já penosas condições atuais de execução do contrato.

60. O perigo de dano, nos termos do art. 305 do CPC, também é evidente. A situação gerada pelo Poder Concedente, de um lado, por sua inércia diante dos pedidos de reequilíbrio e relicitação, e de outro, pela imposição de redução de tarifa, agravará, ainda mais, a situação financeira da VIA 040, tornando inviável o cumprimento do Contrato.

61. A VIA 040 reconhece que presta um serviço público e tampouco pretende negar a necessidade de continuar prestando esse serviço aos usuários da rodovia. Entretanto, o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. (...) Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

62. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da BR 040, pretende-se a revisão do contrato ou a relicitação, justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico-financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico- financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o "início da execução", quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

63. A preocupação manifestada pelo e. Superior Tribunal de Justiça em evitar maiores danos – no caso, a própria ruína da VIA 040 – é exatamente a justificativa para que sejam, no mínimo, mantida a atual condição tarifária ante a iminente redução que será aplicada a partir de 30.7.2018, de forma a impedir o agravamento do desequilíbrio contratual e a aplicação de penalidades, até que seja resolvida a questão no Tribunal Arbitral ou até que sejam definidas as novas obrigações e parâmetros contratuais.

Assinado eletronicamente. A Certificação Digital pertence a: ANA LUISA FERNANDES PEREIRA
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?nd=18072020273198600000006795161
Número do documento: 18072020273198600000006795161

ANTT
FL 038
PROTOCOLO GERAL

64. O risco ao resultado útil da arbitragem se identifica, pois, com a vigência de tarifa reduzida em R$ 0,20, a partir de 30.7.2018, serão agravadas, ainda mais, as condições econômico-financeiras do contrato.

65. Está demonstrado, portanto, o direito a ser assegurado no procedimento arbitral, assim como o risco de seu perecimento, qual seja o desequilíbrio das condições econômico-financeiras do contrato, em tempo hábil de se evitar a ruína da VIA 040, já que, a partir de 30.7.2018, poderá se iniciar a vigência de tarifa básica de pedágio, reduzida em R$ 0,20, o que só agravará a periclitante situação da autora e, por conseguinte, da concessão rodoviária.

66. Vale ressaltar que a manutenção atual da tarifa também beneficiará a coletividade, pois, com estes recursos, a autora continuará a prestar um serviço público necessário, especialmente, com a devida manutenção de conservação do sistema rodoviário, por onde diariamente, passam inúmeros veículos, o que inclusive, em se tratando de rodovia, salva vidas, não havendo, neste sentido, qualquer periculum in mora inverso.

LIMINAR IMPOSITIVA

67. Por todas essas razões, faz-se impositiva a concessão da medida liminar, postulada nesta ação, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral, seja mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-las.

68. A autora requer, pois, a concessão de medida liminar, inaudita altera parte, para assegurar que, até a resolução da questão ora discutida no Tribunal Arbitral ou até que sejam definidas as novas obrigações e parâmetros contratuais, a ANTT seja obrigada a: *(a)* manter a condição tarifária atual, no valor vigente, qual seja R$ 5,30, sem prejuízo de eventual correção monetária no futuro; *(b)* se abster de aplicar penalidades contratuais (cf. item 20 do Contrato); *(c)* se abster de impor obrigações à VIA 040 que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão, pela decorrência natural da suspensão dos investimentos prevista no pedido de relicitação formulado pela concessionária, como permite a lei, sobre o qual o Poder Concedente deixou de se pronunciar até esta data.

CONCLUSÃO

69. Diante do exposto, a VIA 040 requer a V. Exa., após a concessão da medida liminar postulada, a citação da ré, por oficial de justiça, para, querendo, apresentar defesa a esta demanda, nos termos do artigo 306 do Código de Processo Civil.

70. No mérito, a autora confia em que será julgado procedente o pedido, com a confirmação, por sentença, da medida liminar postulada e requer a condenação da ré ao pagamento das verbas de sucumbência.

ANTT
FL 039
PROTOCOLO GERAL

71. A VIA 040 protesta pela designação da audiência de conciliação, prevista no art. 308, § 3º, do Código de Processo Civil, assim como pela produção de prova documental suplementar, oral e pericial.

72. Ressalta, ainda, que ajuizará o procedimento arbitral, isto é, a lide principal, que terá como fundamento o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, no prazo de 30 dias (CPC, art. 308).

73. Informa, por fim, em cumprimento ao disposto no art. 77, V, do Código de Processo Civil, que seus advogados receberão intimações nesta cidade, na Avenida Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, e requerem sejam todas as publicações expedidas, necessariamente, em nome da advogada Ana Tereza Basilio, sob pena de nulidade, nos termos do art. 272, §2º, do Código de Processo Civil.

74. Dá-se à causa o valor de R$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

Nestes termos.
P. deferimento.
Brasília, 20 de julho de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

José Roberto de Albuquerque Sampaio
OAB/RJ nº 69.747

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Mariane Cadore
OAB/RJ 196.463

Ana Luisa F. Pereira de Oliveira
OAB/DF 26.088

Justiça Federal da 1ª Região
PJe - Processo Judicial Eletrônico

ANTT PROTOCOLO GERAL FL 949

10/09/2018

Número: **1014300-37.2018.4.01.3400**

Classe: **PROCEDIMENTO COMUM**
Órgão julgador: **17ª Vara Federal Cível da SJDF**
Última distribuição : **20/07/2018**
Valor da causa: **R$ 1.000.000,00**
Assuntos: **Inadimplemento**
Segredo de justiça? **NÃO**
Justiça gratuita? **NÃO**
Pedido de liminar ou antecipação de tutela? **SIM**

Partes	Procurador/Terceiro vinculado
NCESSIONARIA BR-040 S.A. (AUTOR)	ANA LUISA FERNANDES PEREIRA (ADVOGADO) ANA TEREZA BASILIO (ADVOGADO) BRUNA MARIA PINHEIRO FERNANDES (ADVOGADO)
AGENCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT (RÉU)	

Documentos			
Id.	Data da Assinatura	Documento	Tipo
9507463	24/08/2018 20:02	Decisão	Decisão

DOC.14

ANTT
FL 041
PROTOCOLO GERAL

Seção Judiciária do Distrito Federal
17ª Vara Federal Cível da SJDF

PROCESSO:1014300-37.2018.4.01.3400
CLASSE:PROCEDIMENTO COMUM (7)
AUTORA: CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
RÉ: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

DECISÃO

Vistos, etc.

Trata-se de pedido de **medida cautelar inominada preparatória de juízo arbitral**, nos moldes da Lei 9.307/96, intitulada como medida cautelar antecedente, proposta pela **Concessionária BR-040 S.A.** em face da **Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT**. O pedido está assim formulado:

> *A autora requer, pois, a concessão de medida liminar, inaudita altera parte, para assegurar que, até a resolução da questão ora discutida no Tribunal Arbitral ou até que sejam definidas as novas obrigações e parâmetros contratuais, a ANTT seja obrigada a: (a) manter a condição tarifária atual, no valor vigente, qual seja R$ 5,30, sem prejuízo de eventual correção monetária no futuro; (b) se abster de aplicar penalidades contratuais (cf. item 20 do Contrato); (c) se abster de impor obrigações à VIA 040 que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão, pela decorrência natural da suspensão dos investimentos prevista no pedido de relicitação formulado pela concessionária, como permite a lei, sobre o qual o Poder Concedente deixou de se pronunciar até esta data.*
>
> [Fl. 20.]

Na petição de ingresso (fls. 5/21), alega a parte autora, em síntese, para justificar a medida cautelar, que a ANTT vem incorrendo em mora administrativa, visto não haver apreciado seus requerimentos de revisão e relicitação do contrato de concessão, formulados em 08/07/2016, 23/05/2017 e 11/09/2017, com base na Lei 13.448/2017. Alega que, em meio a um cenário de desequilíbrio econômico-financeiro nos contratos de concessão de rodovias federais, a demandar a instauração de procedimento de relicitação, não se pode, enquanto não for concluído este procedimento, apenar o concessionário com a redução das tarifas e a exigência de execução de investimentos. Reclama que, nesse contexto, a ANTT decidiu reduzir o preço da tarifa básica de pedágio, com vigência a partir de 30/08/2018. Donde pugna por provimento judicial que obrigue o poder concedente a manter as condições tarifárias atuais, suspendendo-se a aplicação de penalidades, até a resolução da questão em sede arbitral ou até que sejam definidas as novas obrigações e parâmetros contratuais.

Cumprindo determinação judicial (fl. 753), a parte acionante promoveu a emenda da petição inicial (fls. 756/759).

ANTT
FL 042
PROC. GERAL

A análise do pecido de medida cautelar foi postergada para após a manifestação prévia da parte ré (fl. 761), na qual ela ressalta que "*a tarifa de pedágio sofreu desconto de reequilíbrio com vistas a evitar que os usuários do sistema rodoviário pagassem por obras não concluídas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis*" (fl. 767).

Por meio de petição (fls. 777/783), a parte demandante refuta os termos da manifestação da ANTT, pontuando que "*o licenciamento ambiental, tardio e fragmentado, ensejou ônus e riscos manifestamente imprevisíveis à época da celebração do contrato de concessão*".

Em novo peticionamento (fls. 819/821), a parte requerente informa a publicação da Deliberação 523, reduzindo as tarifas de pedágio, razão pela qual reitera o pedido de medida acautelatória.

Feito esse breve relato, passo a decidir.

Para deferimento de medida liminar, são necessários a presença concomitante dos requisitos autorizadores da medida extrema, que se traduzem no *fumus boni iuris* e no *periculum in mora*.

Muito bem. Como se sabe, a Constituição do Brasil determina que "*a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação*" (art. 5.°, inciso LXXVIII).

Conferindo exegese à norma constitucional, a orientação jurisprudencial do Superior Tribunal de Justiça firmou-se no sentido de que, em respeito aos princípios constitucionais da legalidade, moralidade, eficiência e razoável duração do processo (CF/88, arts. 37, *caput*, e 5.°, inciso LXXVIII), a demora desarrazoada da Administração para apreciar processo administrativo legitima ao Poder Judiciário fixar prazo para a conclusão do procedimento. Demora essa que configura verdadeira situação de abuso de direito. (Cf. STJ, AgRg no Ag 1.393.653/RS, Primeira Turma, da relatoria do ministro Benedito Gonçalves, *DJ* 10/06/2011; AgRg no Ag 1.353.436/SC, Primeira Turma, da relatoria do ministro Arnaldo Esteves, *DJ* 24/03/2011; MS 12.701/DF, Terceira Seção, da relatoria da ministra Maria Thereza de Assis Moura, *DJ* 03/03/2011; EDcl no AgRg no Ag 1.161.445/RS, Segunda Turma, da relatoria do ministro Mauro Campbell Marques, *DJ* 24/08/2010; EREsp 1.100.057/RS, Primeira Turma, da relatoria da ministra Eliana Calmon, *DJ* 10/11/2009.)

Nesse mesmo sentido, a título exemplificativo, confiram-se os seguintes julgados do Tribunal Regional Federal da 1.ª Região: AC 0006357-33.2007.4.01.3800/MG, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Jirair Aram Meguerian, *DJ* 13/08/2013; REOMS 0028178-66.2006.4.01.3400/DF, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Souza Prudente, *DJ* 09/06/2008; REOMS 2005.34.00.013527-8/DF, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Souza Prudente, *DJ* 12/03/2007.

ANTT
PROTOCOLO 443
GERAL

Sobre a temática, a nossa Corte Regional assentou o entendimento de que a Administração Pública deve apreciar, no prazo fixado pela legislação correlata, os pedidos que lhe forem dirigidos, não podendo postergar, indefinidamente e sem justificativa plausível, a análise de requerimento administrativo. (Cf. REO 0002383-38.2014.4.01.3801/MG, Quinta Turma, da relatoria do desembargador federal Néviton Guedes, *DJ* 22/07/2015; REOMS 0011119-37.2012.4.01.3600/MT, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Kassio Nunes Marques, *DJ* 20/07/2015; REOMS 0040368-51.2012.4.01.3400/DF, Quinta Turma, da relatoria do desembargador federal Néviton Guedes, *DJ* 18/06/2015; AI 0037509-09.2014.4.01.0000/DF, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Kassio Nunes Marques, *DJ* 28/05/2015; AÇ 0059622-44.2011.4.01.3400/DF, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Daniel Paes Ribeiro, *DJ* 14/05/2015; AI 0062342-91.2014.4.01.0000/RO, Sexta Turma, da relatoria do desembargador federal Kassio Nunes Marques, *DJ* 27/11/2014.)

Sob outra perspectiva, quanto às medidas acautelatórias adotadas pela Justiça Comum no âmbito de contratos que dispõem de cláusula compromissária arbitral, o Superior Tribunal de Justiça assentou o posicionamento de que tais medidas de urgência são de competência do juízo comum somente até a instituição efetiva da arbitragem, quando aceita a nomeação pelo árbitro, se for único, ou por todos, se forem vários, nos termos do art. 19 da Lei 9.307/96. (Cf. REsp 1.586.383/MG, Quarta Turma, da relatoria da ministra Maria Isabel Gallotti, *DJ* 14/12/2017; REsp 1.694.826/GO, Terceira Turma, da relatoria da ministra Nancy Andrighi, *DJ* 13/11/2017; EDcl no REsp 1.297.974/RJ, Terceira Turma, da relatoria da ministra Nancy Andrighi, *DJ* 04/09/2012.)

Nessa linha de intelecção, o Tribunal Federativo firmou entendimento no sentido de que "*é possível o prévio ajuizamento de ação para adoção de medidas urgentes perante o Poder Judiciário, mas a atribuição para processá-la, após a instauração da arbitragem, passa imediatamente a ser do juízo arbitral, que, recebendo os autos, poderá reanalisar a medida eventualmente concedida.*" (cf. REsp 1.586.383/MG, julg. cit.).

Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei

ANTT
FOLHA 44
PROCESSO

13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).

Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.

À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**

Publique-se. Registre-se. Intimem-se as partes, sendo a ré por mandado físico. Cite-se. Cumpram-se, com urgência, inclusive para fins de implementação da medida acautelatória, com posterior comprovação nos autos.

Brasília/DF, 23 de agosto de 2018.

João Carlos Mayer Soares
Juiz Federal

ANTT
FL 945
PROCESSO
GERAL

GERÊNCIA-GERAL DE OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO

GERÊNCIA TÉCNICA DE ARTIGOS PERIGOSOS

PORTARIA Nº 2.472, DE 10 DE AGOSTO DE 2018

O GERENTE TÉCNICO DE ARTIGOS PERIGOSOS, no uso da atribuição que lhe confere o item 4.2.2.2(a)(iv) do Manual de Cargos e Funções MCF-0001/SPO, Revisão D, aprovado pela Portaria nº 3.426/SPO, de 13 de outubro de 2017, tendo em vista o disposto na Seção 175.29 do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 175 (RBAC nº 175) e na Instrução Suplementar nº 175-002 (IS nº 175-002), e considerando o que consta do processo nº 00066.001539/2018-93, resolve:

Art. 1º Autorizar, por 5 (cinco) anos, o funcionamento como entidade de ensino de artigos perigosos da ORBITAL SERVIÇOS AUXILIARES DE TRANSPORTE AÉREO LTDA., CNPJ nº 05.007.113/0001-32, com sede em Guarulhos (SP).

Parágrafo único. As categorias homologadas e os instrutores credenciados para ministrar os cursos de artigos perigosos em nome da entidade de ensino estão especificados no respectivo Certificado de Credenciamentos e Homologações de Entidade de Ensino - CHE.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LEONARDO MACEDO RODRIGUES CASCARDO

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

SUPERINTENDÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E COORDENAÇÃO DAS UNIDADES REGIONAIS

GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DA NAVEGAÇÃO

DESPACHO Nº 34, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Processo nº 50300.010041/2016-73. Fiscalizada: LA BULL SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA - ME, CNPJ nº 06.985.236/0001-00. Objeto e Fundamento Legal: Por não conhecer o Recurso interposto, dada a sua intempestividade, mantendo a aplicação de penalidade de multa pecuniária no valor de R$ 67.375,00 (sessenta e sete mil trezentos e setenta e cinco reais), pelo cometimento da infração tipificada no inciso II do artigo 23 da Resolução nº 2.921/2013-ANTAQ.

ALEXANDRE GOMES DE MOURA
Gerente

GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO DE PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

DESPACHO Nº 47, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

Processo nº 50300.003976/2017-84. Fiscalizada: COMPANHIA DOCAS DE SANTANA - CDSA, CNPJ nº 04.756.826/0001-36. Objeto e Fundamento Legal: Por conhecer do recurso interposto, uma vez que tempestivo, para no mérito conceder-lhe provimento, tornando o Auto de Infração nº 002851-7 (SEI 0346007) insubsistente por vício no enquadramento do fato infracional e decidindo pelo arquivamento dos presentes autos.

NEIRIMAR GOMES DE BRITO
Gerente

UNIDADE REGIONAL DE BELÉM-PA

DESPACHO Nº 84, DE 20 DE NOVEMBRO DE 2017

Processo nº 50300.005480/2017-45. Fiscalizada: J. ALMEIDA BATISTA NAVEGAÇÃO - ME, CNPJ nº 10.905.278/0001-61. Objeto e Fundamento Legal: Aplicar a penalidade de multa pecuniária, no valor de R$ 845,52 (oitocentos e quarenta e cinco reais e cinquenta e dois centavos), pelo cometimento da infração capitulada no inciso XXIV do artigo 20 da Resolução nº 912/2007-ANTAQ

OSIANE KRAIESKI DE ASSUNÇÃO
Chefe

UNIDADE REGIONAL DE MANAUS-AM

DESPACHO Nº 36, DE 13 DE JUNHO DE 2018

Processo nº 50300.010029/2017-49. Fiscalizada: N. J. CONSTRUÇÕES, NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA, CNPJ nº 04.595.639/0001-80. Objeto e Fundamento Legal: Aplicar a penalidade de multa pecuniária no valor total de R$ 4.152,50 (quatro mil cento e cinquenta e dois reais e cinquenta centavos), pelo cometimento das infrações dispostas nos incisos XXIV e XXXIX, ambos do art. 23 da Resolução nº 1.274/2089-ANTAQ.

LUCIANO MOREIRA DE SOUSA NETO
Chefe

DESPACHO Nº 39, DE 15 DE JUNHO DE 2018

Processo nº 50300.011588/2017-77. Fiscalizada: REIS E MONTEIRO NAVEGAÇÃO LTDA - ME, CNPJ nº 19.208.401/0001-69. Objeto e Fundamento Legal: Aplicar a penalidade de multa pecuniária no valor de R$ 313,00 (trezentos e quinze reais), pelo cometimento da infração capitulada no inciso XXIII do art. 20 da Resolução nº 912/2007-ANTAQ.

LUCIANO MOREIRA DE SOUSA NETO
Chefe

DESPACHO Nº 40, DE 15 DE JUNHO DE 2018

Processo nº 50300.011585/2017-33. Fiscalizada: F. DE A. O. DOS REIS TRANSPORTES - ME, CNPJ nº 09.333.965/0001-70. Objeto e Fundamento Legal: Aplicar a penalidade de multa pecuniária no valor de R$ 367,50 (trezentos e sessenta e sete reais e cinquenta centavos), pelo cometimento da infração capitulada no inciso XXIII do art. 20 da Resolução nº 912/2007-ANTAQ.

LUCIANO MOREIRA DE SOUSA NETO
Chefe

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

DIRETORIA COLEGIADA

DELIBERAÇÃO Nº 523, DE 14 DE AGOSTO DE 2018

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, fundamentada no voto DMV - 150, de 14 de agosto de 2018, nos que consta dos Processos nº 50500.700093/2018-41 e 50510.017684/2018-34;

CONSIDERANDO o disposto nos Capítulos 18 e 22 do Contrato de Concessão relativo ao Edital 006/2013, de 12 de maço de 2014,

CONSIDERANDO o disposto na Resolução ANTT nº 5.392, de 27 de julho de 2017, que aprova a 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária;

CONSIDERANDO o comunicado ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 150, de 12 de abril de 2018;

CONSIDERANDO o comunicado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em cumprimento à Portaria DG/ANTT nº 467, de 21 de setembro de 2015, DELIBERA:

Art. 1º Aprovar a 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, do Contrato de Concessão da Rodovia BR-040: trecho Brasília-DF a Juiz de Fora-MG, explorado pela Via040 - Concessionária BR 040 S.A., que alteram a Tarifa de Pedágio, baseadas nos seguintes itens:

I - Alteração da Tarifa Básica de Pedágio de R$ 4,10339 para R$ 4,00094;

II - Aplicação do desconto de reequilíbrio de 9,09760%, sobre a Tarifa Básica de Pedágio, correspondente ao Fator D;

III - Aplicação do Índice de Reajustamento Tarifário - IRT de 1,41042, sobre a Tarifa Básica de Pedágio, que representa o percentual positivo de 2,85% (dois inteiros e oitenta e cinco centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA no período;

IV - Consideração do Fator C negativo de R$ 0,03733 na Tarifa de Pedágio reajustada.

Art. 2º Alterar, em consequência, a Tarifa de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R$ 5,27804 para R$ 5,09230.

Art. 3º Alterar, na forma da tabela anexa, a Tarifa de Pedágio reajustada, após arredondamento, de R$ 5,30 para R$ 5,10, nas praças de pedágio P1, em Cristalina/GO; P2, em Paracatu/MG; P3, em Lagoa Grande/MG; P4, em João Pinheiro/MG; P5, em Carmelópolis/MG; P6, em Felixlândia/MG; P7, em Curvelo/MG; P8, em Sete Lagoas/MG; P9, em Itabirito/MG; P10, em Conselheiro Lafaiete/MG; P11, em Juiz de Fora/MG.

Art. 4º Esta Deliberação entrará em vigor a partir de zero hora do dia 17 de agosto de 2018.

MARIO RODRIGUES JUNIOR
Diretor-Geral

ANEXO

TABELA DE TARIFAS

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	5,10
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,20
3	Automóvel e caminhonete com semireboque	3	Simples	1,5	7,65
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semireboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	15,30
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	10,20
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	4	Dupla	4,0	20,40
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	5	Dupla	5,0	25,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semireboque	6	Dupla	6,0	30,60
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,55

SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

PORTARIAS DE 13 DE AGOSTO DE 2018

O Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições e em conformidade com a Resolução ANTT nº 5.818, de 3 de maio de 2018.

Nº 185 - Autorizar a implantação de rede de distribuição de energia elétrica na faixa de domínio da Rodovia BR-163/MT, por meio de ocupação longitudinal, no trecho entre o km 824+800m e o km 827+600m, na Pista Norte, em Sinop/MT, de interesse da ENERGISA Mato Grosso - Distribuidora de Energia S/A. Processo nº 50520.014623/2018-04.

Nº 186 - Autorizar a implantação de rede de distribuição de energia elétrica na faixa de domínio da Rodovia BR-163/MT, por meio de ocupação longitudinal, no trecho entre o km 838+879m e o km 852+300m, na Pista Norte, e travessia no km 852+100m, em Sinop/MT, de interesse da ENERGISA Mato Grosso - Distribuidora de Energia S/A. Processo nº 50520.014624/2018-41.

Nº 187 - Autorizar a implantação de rede de distribuição de energia elétrica na faixa de domínio da Rodovia BR-040/MG, por meio de travessia no km 460+805m, em Sete Lagoas/MG, de interesse da CEMIG Distribuição S.A. Processo nº 50510.022138/2017-34.

Nº 188 - Autorizar a construção de acesso na faixa de domínio da Rodovia BR-163/MT, no km 844+400m, Sentido Norte, em Sinop/MT, de interesse de Vieira & Pizzoli Vieira LTDA (Posto Trevão). Processo nº 50520.014101/2018-02.

Nº 189 - Autorizar a implantação de rede de distribuição de gás na faixa de domínio da Rodovia Washington Luiz, BR 040/RJ, por meio de ocupação longitudinal subterrânea entre o km 103+704m e o km 104+332m, na Rodovia BR-040/RJ, no Município de Duque de Caxias/RJ, de interesse da empresa Companhia Distribuidora de Gás do Estado do Rio de Janeiro - CEG. Processo n.º 50505.072302/2017-23.

Nº 190 - Autorizar a implantação de rede de distribuição de energia elétrica na faixa de domínio da Rodovia BR-262/MG, por meio de ocupação longitudinal, no trecho entre o km 365+100m e o km 365+135m Pista Leste, e travessia no km 365+100m, em Betim/MG, de interesse da CEMIG Distribuição S.A. Processo n.º 50500.381873/2017-04.

DOC. 15

ANTT
GERAL FL 946
PROTOCOLO

Discutir a situação atual dos contratos de concessões rodoviárias

14/08/2018 11h04

CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
55ª Legislatura - 4ª Sessão Legislativa Ordinária

PAUTA DE REUNIÃO ORDINÁRIA
AUDIÊNCIA PÚBLICA
DIA 14/08/2018

LOCAL: Anexo II, Plenário 09
HORÁRIO: 09h30min

TEMA: "Discutir a situação atual dos contratos de concessões rodoviárias (Req. CVT 318/18, do deputado Domingos Sávio)"

CONVIDADOS:

- MARIO RODRIGUES JÚNIOR - Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT; (Apresentação)
- DINO ANTUNES DIAS BATISTA, Secretário de Fomento e Parcerias do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil;
- LUIZ FERNANDO URURAHY DE SOUZA - Secretário da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil do Tribunal de Contas da União - TCU;
- CÉSAR BORGES - Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR; (Apresentação)
- FREDERICK LUSTOSA DE MELO - Procurador da República do Ministério Público Federal.

DOC.16

ANTT
FL 943
PROTOCOLO GERAL

Concessões da 3ª Etapa
Diagnóstico e Alternativas

Comissão de Viação e Transportes

Brasília, 14 de agosto de 2018

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF

ANTT

Concessões da 3ª Etapa

- **Concessões da 3ª Etapa**
  - **2013 e 2014 – Foram concedidos sete lotes de rodovias federais**
    - BR-101/BA/ES, trecho Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ
    - BR-050/GO/MG, trecho Cristalina - Uberlândia
    - BR-060/153/262/DF/GO/MG, Brasília – Goiânia – Uberaba - Betim
    - BR-163/MT, trecho Divisa MT/MS – Sinop
    - BR-163/MS, trecho Divisa MS/MT – Divisa MS/PR
    - BR-040/DF/GO/MG, trecho Brasília – Juiz de Fora
    - BR-153/TO/GO, trecho Anápolis – Gurupi do Tocantins → Caducidade Declarada

ETAPA	CONCESSÕES	EXTENSÃO (KM)	INICIO DA CONCESSÃO	EXTENSÃO (KM)
3ª Etapa	BR-101/ES/BA (ECO101)	475,9	10/05/2013	5.348,70
	BR-050/GO/MG (MGO RODOVIAS)	436,6	08/01/2014	
	BR-060/153/262/DF/GO/MG (CONCEBRA)	1176,5	05/03/2014	
	BR-163/MS (MS VIA)	847,2	11/04/2014	
	BR- 163/MT (CRO)	850,9	20/03/2014	
	BR-040/DF/GO/MG (VIA 040)	936,8	22/04/2014	
	BR-153/TO/GO (GALVÃO)	624,8	31/10/2014	

ANTT

Scanned by CamScanner

Assinado eletronicamente por: LIVIA CALDAS BRITO - 16/08/2018 17:36:36
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje-web/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=18081617363570900000008400075
Número do documento: 18081617363570900000008400075

ANTT
PROTOCOLO GERAL FL 946

Contexto

- **Contexto dos Leilões**
  - **Concessões foram estruturadas entre 2011 e 2013**
  - **PIB nacional crescia na média 3% nesse período**
    - PIB 2011: +4%
    - PIB 2012: +1,9%
    - PIB 2013: +3%
  - **Programa de Investimentos em Logística – lançado em agosto de 2012**
    - Condições de financiamento atrativas
  - **Bancos públicos firmaram carta em set/2013**
    - BNDES, Caixa e Banco do Brasil
    - Alavancagem de até 70%
    - Índice de Cobertura do Serviço da Dívida (ICSD) ≥ 1,2
    - Garantias – Contrato de Suporte de Acionistas (ESA)

Financiamento Rodovias

Condições de financiamento compatíveis com a dimensão dos projetos:

Juros: TJLP + até 1,5%
Carência: até 3 anos
Amortização: até 20 anos
Grau da Alavancagem: de 65% até 80%

ANTT

Diagnóstico

- **As concessões da 3ª Etapa possuem, no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos**
  - Descontos tarifários aplicados (Fator D)

Concessionária	2016	2017	2018
MGO	0,14%	1,19%	6,33%
VIA040	0,88%	2,65%	9,10%
CONCEBRA	0,83%	1,77%	9,48%
CRO	-1,88%	0,00%	5,68%
MSVIA	0,27%	2,17%	9,45%
MÉDIA	0,05%	1,56%	8,01%

- **As 5 concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos**
  - Estima-se que a **indenização a pagar** – em caso de caducidade – seria de **R$ 5,8 bi**
- **A crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões**
  - PIB caiu 7,4% em dois anos (2015-2016)
  - Tráfego real das rodovias da 3ª etapa, em média, **13% abaixo do EVTEA**

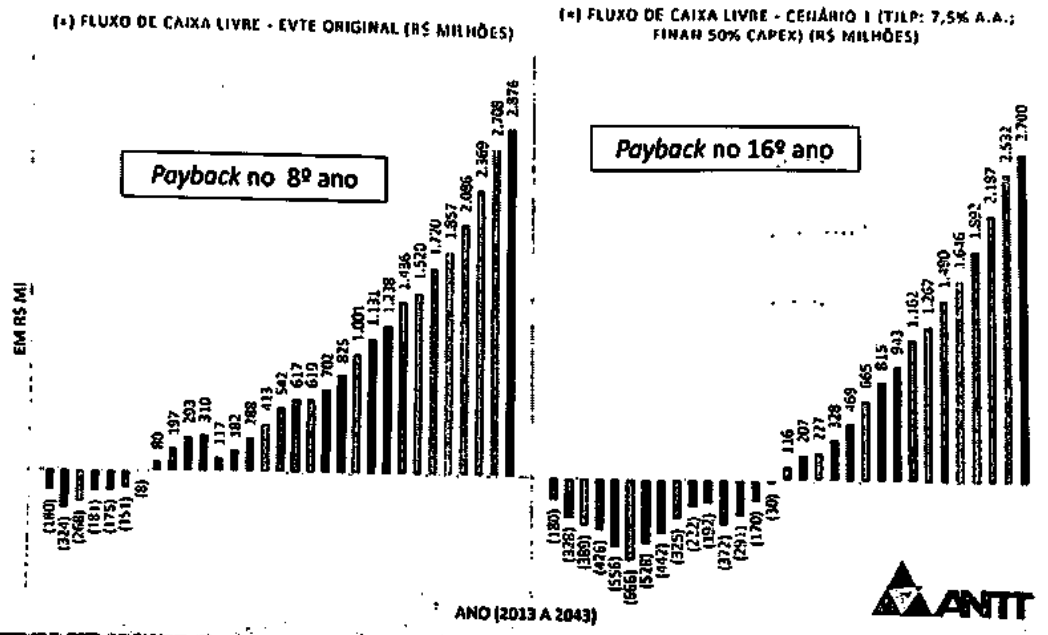
ANTT

Scanned by CamScanner

ANTT
GERAL FL 949
PROCESSO

Comparativo Condições de Financiamento

COMPARATIVO FC LIVRE DO ACIONISTA – PIL (TJLP: 5% A.A.; FINAN 70% CAPEX)X REAL (TJLP: 7,5% A.A.; FINAN 50% CAPEX)



Solvência - Termômetro de Kanitz

- **O termômetro de Kanitz indica o grau de solvência financeira de uma empresa a partir de indicadores econômico-financeiros com base em uma escala de -7 a 5**

-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5
Insolvência				Penumbra				Solvência				

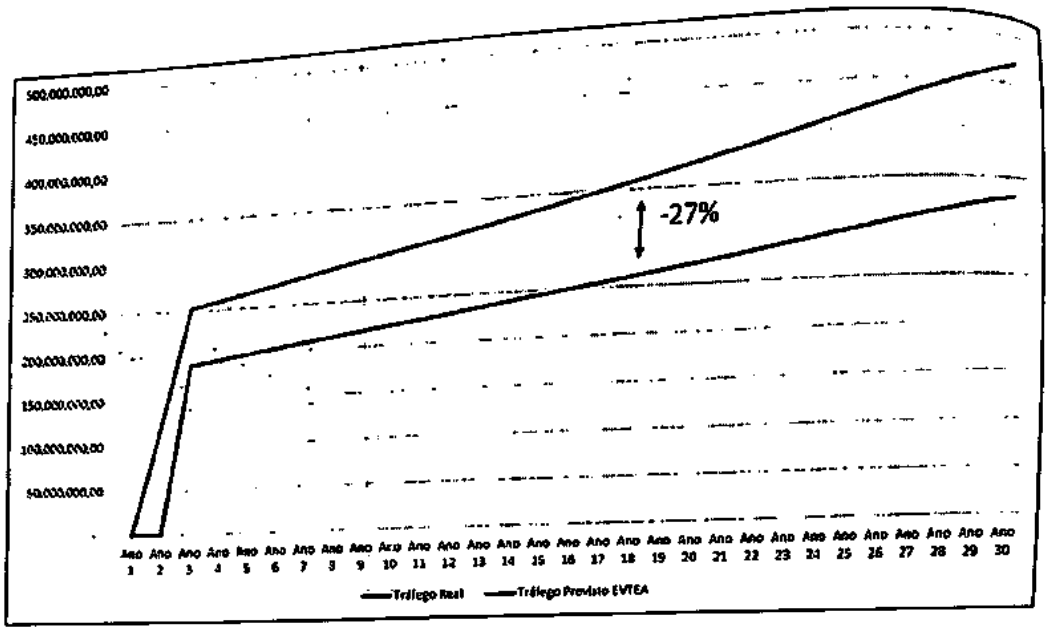
- **A aplicação dessa metodologia nas concessões da 3ª etapa resultou em valores próximos a -1, o que representa na escala a situação de penumbra, o que é considerado situação de alerta**

Scanned by CamScanner

Assinado eletronicamente por: LIVIA CALDAS BRITO - 16/08/2018 17:36:38
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje-web/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=18081617363570900000008400075
Número do documento: 18081617363570900000008400075

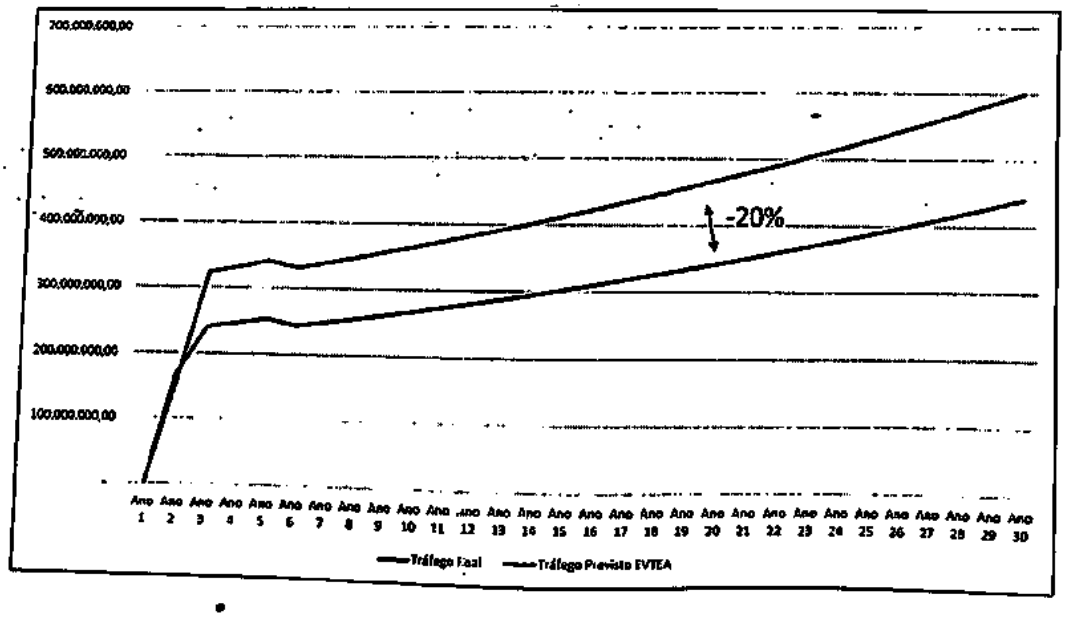
ANTT
GERAL FL 050
FOLHA

Comparativo EVTEA x Tráfego Real



ANTT

Comparativo EVTEA x Tráfego Real



ANTT

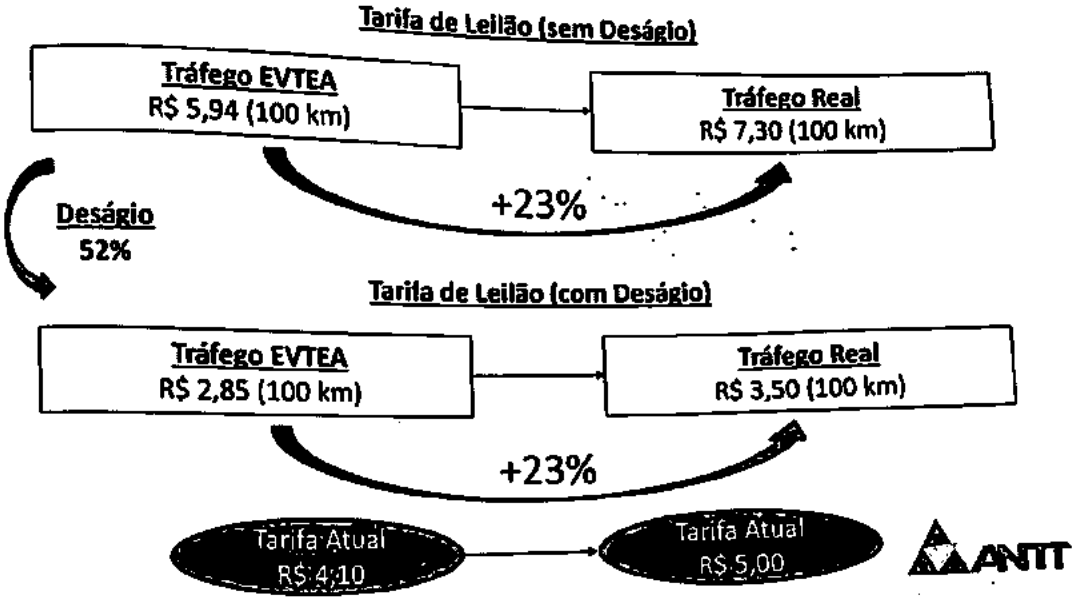
Scanned by CamScanner

Assinado eletronicamente por: LIVIA CALDAS BRITO - 16/08/2018 17:36:36
http://pje1g.trf1.jus.br:80/pje-web/Processo/ConsultaDocumento/listView.seam?x=18081617363570900000008400075
Número do documento: 18081617363570900000008400075

ANTT
GERAL FL 05
PROCESSO

Simulação de Tarifa - Tráfego Previsto EVTEA x Real

- **Simulação realizada com base no EVTEA**
- **Caso de queda no tráfego de 20%**



Alternativas

- **Caducidade**
- **Relicitação**
- **Revisão Quinquenal**

ANTT
Scanned by CamScanner

ANTT
FL 952
GERAL

Caducidade

- **Prevista na Lei nº 8.987/1955 na hipótese de inadimplemento contratual**
- **Necessário processo aprofundado de caracterização com ampla defesa**
  - Experiência com a BR-153/TO/GO demonstra que se leva mais de 1 a 2 anos para se efetivar a declaração de caducidade
- **Gera direito à indenização pelos cofres públicos**
  - Estima-se que, em média, as concessionárias da 3ª Etapa tenham aproximadamente R$ 1,2 bi a receber
  - Caducidade de toda etapa teria impacto no OGU de R$ 5,8 bi
- **Requer que seja feito novo estudo de viabilidade e nova licitação**
  - O processo da nova contratação leva em torno de 2 anos, período em que a manutenção da rodovia seria de responsabilidade do DNIT (R$ 430 mi/ano)
  - Condições contratuais atualizadas – tendência a tarifas teto mais altas e deságios menores

A contratação de uma nova concessão aconteceria no prazo 4 anos

ANTT

Relicitação

- **Prevista na Lei nº 13.448/2017**
- **Tramitação dos pedidos ainda careceria de diversos passos**
  - Publicação de Decreto Presidencial
  - Qualificação PPI
  - Portaria MTPA
  - Resolução ANTT
  - Interesse das concessionárias (devolução amigável)
- **Prevê período de transição em que as obrigações da concessionária são reduzidas**
  - Durante esse período (estimado em 2 anos) não seriam realizados investimentos de vulto, concentrando-se em operação e manutenção
- **Indenização pode ser paga pelos futuros contratados**
- **Também requer que seja feito novo estudo de viabilidade e relicitação**

Depois da publicação do Decreto seria necessário pelo menos mais 8 meses para o aditivo contratual + 2 anos para realizar a nova contratação

ANTT

Scanned by CamScanner

ANTT
PROTOCOLO GERAL
FL 953

Revisão Quinquenal

- **prevista nos contratos de concessão e na Resolução ANTT nº 675/2004**
  - Está entre as boas práticas regulatórias e é essencial à gestão contratual para que a concessão se adapte às mudanças conjunturais
- **Não há ruptura contratual**
  - Não gera direito de indenização às concessionárias
  - São mantidos os deságios ofertados (da ordem de 50%)
- **Mantém o objeto contratual na sua essencialidade**
  - Investimentos previstos seriam mantidos com novo cronograma, na medida da necessidade de nível de serviço da rodovia
- **Ajuste imediato na tarifa cobrada ao usuário**
  - Em função do novo cronograma de obras
  - Mantém a tarifa em patamares baixos

As revisões quinquenais seriam iniciadas em 2018 e concluídas em 2019

ANTT

Revisão Quinquenal

- **Possibilidades dentro da Revisão Quinquenal**
  - **Visão mais ampla de revisão do contrato, a fim de garantir o interesse público**
    - Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado
    - Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)
    - Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa
    - Adequar soluções técnicas onde se observou necessidades não captadas nos estudos, a exemplo da Travessia Urbana de Catalão, do Contorno de Goiânia, do Anel Rodoviário de BH, das Travessias Urbanas na BR-116/BA, da Travessia Urbana de Rondonópolis e do Contorno na BR-101/ES
    - Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos

ANTT

DOC.17

Scanned by CamScanner

DIVULGAÇÃO DE BALANÇO
Prejuízo líquido da Oi recua
No 2º trimestre, perda foi de R$ 1,23 bi, abaixo dos R$ 4,16 bi em 2017 glo.bo/2BdtExM

RODOVIAS PEDAGIADAS

SEM OBRAS

Estradas privatizadas perto do colapso

ANTT SUPERINTENDÊNCIA GERAL Nº 456 PROTOCOLO

Má conservação. Asfalto irregular no trecho da subida da Serra de Petrópolis, parte da BR-040 (RJ>Juiz de Fora), sob administração da Concer: concessionária se queixa de falta de recursos públicos para retomar obras previstas em contrato

MANOEL VENTURA
manoel.ventura@bsb.oglobo.com.br
BRASÍLIA

O sistema de rodovias federais administrado pela iniciativa privada apresenta graves problemas que podem levar a um colapso das principais concessões. Com dificuldade de financiamento e fluxo de caixa abaixo do previsto, as concessionárias não entregam obras prometidas nos contratos — apesar de os pedágios continuarem a ser cobrados. Diante disso, o governo iniciou processos que podem levar ao fim de concessões problemáticas. São quase 5.900 quilômetros de estradas em dificuldades, o equivalente a mais de duas vezes a distância entre Rio e Fortaleza.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) tem em andamento processos que podem levar ao fim antecipado de concessões. Alguns deles foram iniciados a pedido das próprias empresas em dificuldades. Se os contratos forem encerrados, as vias voltarão às mãos do governo e passarão a disputar o escasso orçamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) para obras e manutenção.

— Não é bom o quadro que acontece nas concessões rodoviárias. É preciso vontade política e competência para resolver esse imbróglio — diz o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), César Borges.

As rodovias com mais dificuldades são principalmente as leiloadas durante a terceira etapa de concessões, entre 2013 e 2015 (no governo Dilma Rousseff), que teve entre os vencedores algumas das empresas envolvidas na Lava-Jato. Pelos contratos, os mais de 5.000 quilômetros licitados deveriam ser totalmente duplicados em cinco anos. Quase nada foi entregue até agora, limitando os ganhos de produtividade e de segurança esperados pelas privatizações.

Concessionária do trecho de 476 quilômetros da BR-101 no Espírito Santo, a Ecorodovias pediu à ANTT para "readequar" os contratos e estabelecer um novo cronograma de obras. Apenas 2,5 km foram duplicados. A CCR MSVia, que administra 845 km da BR-163 em Mato Grosso do Sul, preferiu ir à Justiça pedir o "reequilíbrio" do contrato e o adiamento do cronograma de investimentos. A estrada é considerada fundamental para o agronegócio. Na mesma região, a Odebrecht Transport aguarda posicionamento do governo federal para retomar a duplicação da Ponte do Oeste. A concessionária é responsável por 850,9 km da BR-163 em Mato Grosso. Foram duplicados 117,4 km da estrada, importante para o escoamento de grãos do Centro-Oeste.

Responsável por 936 km da BR-040 entre Brasília e Juiz de Fora (MG), a Invepar (que reúne fundos de pensão e OAS) decidiu devolver a concessão. A via é um importante corredor econômico, que liga o Centro-Oeste ao Sudeste do país. A Triunfo Concebra, concessionária do corredor rodoviário de 1.176 km que engloba BR-060/153/242, no eixo Brasília-Goiânia-Betim (MG), também avalia devolver a concessão.

Outra empresa que entrou com pedido para devolver a concessão foi a Acciona, responsável pela Rodovia do Aço. A espanhola administra 200 quilômetros da BR-393, entre Além Paraíba e Volta Redonda, considerado dos maiores entroncamentos rodoviários do país. O trecho foi concedido em 2008, com prazo de 25 anos. A concessionária diz "não ver alternativa" ao fim antecipado do contrato.

UNIÃO NÃO PODE INVESTIR

Foi por falta de investimentos que o governo federal cassou da Galvão Engenharia a concessão de 624,8 km da BR-153 entre Goiás e Tocantins. O trecho, uma das principais rotas de transporte de passageiros e cargas do Norte para o Sul, voltou à gestão do Dnit.

— Não há mais espaço fiscal para investimentos públicos diretos em infraestrutura. É preciso parceria com o setor privado. Rodovia em más condições aumenta custos para toda a economia, como o valor do frete — avalia Fernando Marcato, sócio da consultoria GO Associados.

A devolução das concessões e a relicitação dos trechos são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardado desde 2017, o decreto com as regras para o processo foi anunciado anteontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da União e com o Ministério Público Federal.

VIAS EM APUROS

Dificuldades financeiras e obras atrasadas podem levar à antecipação do fim da concessão de rodovias federais

A vistoria foi feitada entre 2013 e 2018

Concessionária	Rodovia	Localização	Extensão
Invepar	BR-040	Brasília (DF) - Juiz de Fora (MG)	936 km
Odebrecht Transport	BR-163	Mato Grosso	851 km
CCR MSVia	BR-163	Mato Grosso do Sul	845 km
Grupo Galvão	BR-153	Anápolis (GO) - Aliança do Tocantins (TO)	625 km
Ecorrodovias	BR-101	Espírito Santo	476 km
Acciona	BR-393	Além Paraíba (MG) - Volta Redonda (RJ)	200 km
Concer	BR-040	Rio de Janeiro (RJ) - Juiz de Fora (MG)	125 km

Fonte: ANTT

Editoria de Arte

CONTEXTO

Congresso resiste a propostas para infraestrutura

O governo vem enfrentando dificuldades para aprovar projetos da área de infraestrutura no Congresso. No caso das concessões problemáticas, a primeira solução defendida pela área econômica era editar uma medida provisória (MP) para que o prazo de investimentos pudesse ser estendido de cinco para 14 anos. A proposta, no entanto, não chegou a ser votada pelos parlamentares. Eles consideraram que a MP seria um benefício exagerado para empresas que descumpriram contratos.

No setor elétrico, a prioridade atual é a privatização de distribuidoras de energia da Eletrobras. Ela recebeu o sinal verde na Câmara, mas não tem data para ser votada no Senado. Também está parado o projeto que altera um contrato da União com a Petrobras sobre o pré-sal e abre caminho para um megaleilão de petróleo no qual o governo espera arrecadar até R$ 100 bilhões.

DOC.18

957

PENDRIVE

ANEXO DO PROCESSO

50501.335226/2018-93

ANTT
FL Nº 958
SUINF

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

SUINF

DESPACHO

Processo: 50501.335226/2018-93

Destinatário: CIPRO

Referência: INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION (23932/GSS)

Assunto: REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM N.º 23932/GSS.

Data: 16/10/2018

De ordem, encaminho o processo para a adoção das devidas providências.

Sandro Gomes de Andrade
Auxiliar Administrativo

Sandro Gomes de Andrade
Prestador de Serviços
Assistente Administrativo

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ANTT FL Nº 059 SUINF

Coordenação de Instrução Processual - Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

DESPACHO nº 712/2018/CIPRO/SUINF

Destinatário: PRG

Referência: Processo nº 50501.335226/2018-93

Interessado: Concessionária BR-040 S/A – Via040

Assunto: Arbitragem nº 23932/GSS

Data: 17/10/2018

Trata-se o presente de notificação da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI, acerca de Requerimento de Arbitragem protocolado pela Concessionária BR-040 S/A – Via040, com fulcro na cláusula 37.1 do Contrato de Concessão nº 006/2013.

Considerando a atribuição regimental do órgão de assessoramento jurídico para representação extrajudicial da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, nos termos do art. 40, inciso III da Resolução nº 3.000/2009, sugerimos remessa dos autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para adoção das providências cabíveis, bem como orientação desta Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – Suinf, acerca dos procedimentos afetos à arbitragem.

DANIEL LINDER
Coordenador de Instrução Processual

De acordo, à PRG.

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – Substituto

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SEDE
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL

NOTA n. 00571/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

NUP: 50501.335226/2018-93
INTERESSADOS: SECRETARIA DA CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI
ASSUNTOS: ARBITRAGEM N. 23932/GSS

Trata-se de notificação recebida pela ANTT em 08/10/2018 - e apenas encaminhada a esta Procuradoria em 17/10/2018, da International Chamber of Commerce - ICC, informando que a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040) formulou pedido de instauração de arbitragem contra a ANTT, com fundamento na cláusula 37.1 do contrato de concessão. O requerimento de arbitragem, juntamente com suas razões, está no seq. 01 do presente NUP.

O pleito consiste em pedido de indenização da Concessionária à ANTT sustentando: 1) a deterioração da economia brasileira após a celebração do contrato, a ausência de confirmação de condições de financiamento público para os investimentos previstos no contrato, bem como o atraso no licenciamento ambiental das obras previstas no Projeto de Exploração da Rodovia (PER), fatores estes que teriam causado desequilíbrio econômico-financeiro do contrato; 2) não apreciação de pedidos de revisão contratual, mesmo após a promulgação da Lei n. 13.448/2017; e 3) reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão pela ANTT, mas, por outro lado, redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária.

Assim, para fins de apresentação de defesa da ANTT no procedimento arbitral acima mencionado, recomendo que a SUINF responda fundamentadamente aos seguintes questionamentos:

a) os fatos alegados pela Concessionária causaram desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão n. 006/2013?

b) a ANTT deixou de apreciar pedidos de revisão do Contrato de Concessão n. 006/2013? Em caso positivo, por quais razões?

c) houve o reconhecimento da ANTT do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão n. 006/2013?

d) qual a motivação utilizada para a redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária?

e) a concessionária deve algum valor à ANTT a título de multas contratuais ou outras rubricas?

Solicito que as respostas sejam encaminhadas até o próximo dia 02 de novembro de 2018. Caso haja necessidade de prorrogação de prazo, deve a SUINF informar a esta Procuradoria Federal, expondo as justificativas para tanto.

Vão os autos com urgência à Subprocuradoria-Geral de Contencioso, para remessa à SUINF.

Brasília, 24 de outubro de 2018.

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO
PROCURADOR FEDERAL
PROCURADOR-GERAL - PF-ANTT

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em http://sapiens.agu.gov.br mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50501335226201893 e da chave de acesso d6983bd4

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 187370988 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 24-10-2018 19:09. Número de Série: 176085. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

25/10/2018

BÁRBARA ONÍSIA DE AGUIAR LIMA

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

25/10/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 2018-11-6 - SOLICITA PRAZO ARB BR 040.pdf

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Advocacia-Geral da União
Procuradoria-Geral Federal
Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,

Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Brasília, 6 de novembro de 2018

Ref.: Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040;

Requerida: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, após tomar conhecimento via contato telefônico com a Secretaria desta Corte pelo número (11) 3040-8830, acerca de eventual prazo assinado com vencimento nesta data para indicação de coárbitro, ainda que não seja possível confirmar o recebimento da correspondência por qualquer membro da Advocacia-Geral da União (AGU), com atribuições nesta Autarquia Federal, vem expor e requerer o que se segue:

DADOS DA REQUERIDA E DE SEUS REPRESENTANTES

1. Informamos que a defesa da ANTT será realizada pela Procuradoria-Geral Federal (PGF), um órgão da Advocacia-Geral da União (AGU), nos termos da Lei 10.480/2002 e regulamentação posterior, através do Procurador Federal abaixo designado. Segue abaixo o endereço da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), para onde devem ser encaminhados quaisquer documentos em meio físico, presentes e futuros:

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar - Cep: 70200-003 - Brasília - DF Telefone: (61) 3410-1882

2. Já as comunicações eletrônicas devem ser encaminhadas por correio eletrônico conjuntamente a todos os Procuradores Federais listados a seguir:

- Artur Watt Neto - artur.watt@agu.gov.br;
- Emanoel Gonçalves de Carvalho – emanoel.carvalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho – paulo.ramalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley – paulo.wanderley@antt.gov.br;
- Coordenação-Geral de Contencioso da PF/ANTT – contencioso.pfantt@antt.gov.br

PEDIDO DE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA APRESENTAR RESPOSTA

3. Diante da elevada complexidade do presente caso e da necessidade de obtenção de subsídios técnicos perante as instâncias administrativas da ANTT, importa solicitar a prorrogação do prazo para resposta por 30 (trinta) dias contados nos termos do Artigo 5(2) do Regulamento.

DEMAIS REQUERIMENTOS PROCEDIMENTAIS

4. Reservado o direito de fazer quaisquer outros requerimentos de cunho procedimental por oportunidade de sua resposta.

Cordialmente,

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal

Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,

Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Brasília, 6 de novembro de 2018

Ref.: Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: **CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040;**

Requerida: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, após tomar conhecimento via contato telefônico com a Secretaria desta Corte pelo número (11) 3040-8830, acerca de eventual prazo assinado com vencimento nesta data para indicação de coárbitro, ainda que não seja possível confirmar o recebimento da correspondência por qualquer membro da Advocacia-Geral da União (AGU), com atribuições nesta Autarquia Federal, vem expor e requerer o que se segue:

DADOS DA REQUERIDA E DE SEUS REPRESENTANTES

1. Informamos que a defesa da ANTT será realizada pela Procuradoria-Geral Federal (PGF), um órgão da Advocacia-Geral da União (AGU), nos termos da Lei 10.480/2002 e regulamentação posterior, através do Procurador Federal abaixo designado. Segue abaixo o endereço da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), para onde devem ser encaminhados quaisquer documentos em meio físico, presentes e futuros:

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar - Cep: 70200-003 - Brasília - DF
Telefone: (61) 3410-1882

2. Já as comunicações eletrônicas devem ser encaminhadas por correio eletrônico conjuntamente a todos os Procuradores Federais listados a seguir:

- Artur Watt Neto - artur.watt@agu.gov.br;
- Emanoel Gonçalves de Carvalho – emanoel.carvalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho – paulo.ramalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley – paulo.wanderley@antt.gov.br;
- Coordenação-Geral de Contencioso da PF/ANTT – contencioso.pfantt@antt.gov.br

PEDIDO DE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA APRESENTAR RESPOSTA

3. Diante da elevada complexidade do presente caso e da necessidade de obtenção de subsídios técnicos perante as instâncias administrativas da ANTT, importa solicitar a prorrogação do prazo para resposta por 30 (trinta) dias contados nos termos do Artigo 5(2) do Regulamento.

DEMAIS REQUERIMENTOS PROCEDIMENTAIS

4. Reservado o direito de fazer quaisquer outros requerimentos de cunho procedimental por oportunidade de sua resposta.

Cordialmente,

Emanoel Gonçalves de Carvalho

Procurador Federal

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:07
Para: 'ica10@iccwbo.org'
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 2018-11-6 - SOLICITA PRAZO ARB BR 040.pdf

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PERFIS OFICIAIS DA ANTT

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais

Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

06/11/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
PROCURADORIA-GERAL FEDERAL
PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - SEDE
GABINETE DO PROCURADOR-GERAL

NOTA n. 00571/2018/PF-ANTT/PGF/AGU

NUP: 50501.335226/2018-93
INTERESSADOS: SECRETARIA DA CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI
ASSUNTOS: ARBITRAGEM N. 23932/GSS

Trata-se de notificação recebida pela ANTT em 08/10/2018 - e apenas encaminhada a esta Procuradoria em 17/10/2018, da International Chamber of Commerce - ICC, informando que a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040) formulou pedido de instauração de arbitragem contra a ANTT, com fundamento na cláusula 37.1 do contrato de concessão. O requerimento de arbitragem, juntamente com suas razões, está no seq. 01 do presente NUP.

O pleito consiste em pedido de indenização da Concessionária à ANTT sustentando: 1) a deterioração da economia brasileira após a celebração do contrato, a ausência de confirmação de condições de financiamento público para os investimentos previstos no contrato, bem como o atraso no licenciamento ambiental das obras previstas no Projeto de Exploração da Rodovia (PER), fatores estes que teriam causado desequilíbrio econômico-financeiro do contrato; 2) não apreciação de pedidos de revisão contratual, mesmo após a promulgação da Lei n. 13.448/2017; e 3) reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão pela ANTT, mas, por outro lado, redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária.

Assim, para fins de apresentação de defesa da ANTT no procedimento arbitral acima mencionado, recomendo que a SUINF responda fundamentadamente aos seguintes questionamentos:

a) os fatos alegados pela Concessionária causaram desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão n. 006/2013?

b) a ANTT deixou de apreciar pedidos de revisão do Contrato de Concessão n. 006/2013? Em caso positivo, por quais razões?

c) houve o reconhecimento da ANTT do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão n. 006/2013?

d) qual a motivação utilizada para a redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária?

e) a concessionária deve algum valor à ANTT a título de multas contratuais ou outras rubricas?

Solicito que as respostas sejam encaminhadas até o próximo dia 02 de novembro de 2018. Caso haja necessidade de prorrogação de prazo, deve a SUINF informar a esta Procuradoria Federal, expondo as justificativas para tanto.

Vão os autos com urgência à Subprocuradoria-Geral de Contencioso, para remessa à SUINF.

Brasília, 24 de outubro de 2018.

PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO
PROCURADOR FEDERAL
PROCURADOR-GERAL - PF-ANTT

Atenção, a consulta ao processo eletrônico está disponível em http://sapiens.agu.gov.br mediante o fornecimento do Número Único de Protocolo (NUP) 50501335226201893 e da chave de acesso d6983bd4

Documento assinado eletronicamente por PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 187370988 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): PAULO ROBERTO AZEVEDO MAYER RAMALHO. Data e Hora: 24-10-2018 19:09. Número de Série: 176085. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Coordenação de Instrução Processual – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

ANTT
FL N.º 962
SUINF

DESPACHO nº 746/2018/CIPRO/SUINF

Destinatário: PRG

Referência: Processo nº 50501.335226/2018-93

Interessado: Concessionária BR-040 S/A – Via040

Assunto: ARBITRAGEM N. 23932/GSS

Data: 1º/11/2018

Em atenção à NOTA n. 00571/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, apresentamos a seguir respostas aos quesitos propostos pela Procuradoria junto à ANTT:

> a) os fatos alegados pela Concessionária causaram desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão n. 006/2013?
> R.: A Concessionária VIA040 alega, como fatos de desequilíbrio econômico-financeiro de seu Contrato de Concessão, ausência de confirmação de condições de financiamento público para os investimentos previstos no contrato, bem como atraso e fragmentação no licenciamento ambiental para a realização das obras previstas no Contrato.
>
> Em relação ao financiamento, apesar de reconhecermos que a não confirmação das expectativas de condições de financiamento público impacta sobremaneira o contrato em questão, considerando o grande vulto de obras obrigatórias à implantar, principalmente nos 5 primeiros anos de concessão, todavia, o Contrato de Concessão nº 006/2013 dispõe que o risco de financiamento é do Concessionário, a saber:
>
> > 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.
> > [...]
> > 26.3 A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato.
>
> Assim, evidencia-se que o risco de captação de recursos e a financiabilidade como um todo do Projeto, nos termos do Contrato de Concessão nº 006/2013, repousa exclusivamente sobre o Parceiro Privado.
>
> Em relação ao licenciamento ambiental, informamos que, por meio de revisões da Tarifa Básica de Pedágio (1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - 2016, 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária – 2017), a Concessionária foi reequilibrada tendo em vista as perdas reconhecidas em relação ao atraso no licenciamento ambiental, cujas

ANTT
FL N.º 963
SUINF

licenças foram emitidas em 06/07/2016 para o trecho de Goiás e DF, e em 13/04/2018 para o trecho de Minas Gerais.

Sem embargo, os trechos atualmente pendentes de transferência do licenciamento não interferem na consecução da primeira meta anual para ampliação de capacidade e melhorias, prevista no item 3.2.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia – PER, integrante do instrumento de outorga.

Diante de tal, cenário, considerando que mesmo liberado para execução de obras a Concessionária deixou de cumprir com as obrigações contratuais, as quais permanecem hígidas, razão pela qual a tarifa de pedágio sofreu desconto de reequilíbrio com vistas a evitar que os usuários do sistema rodoviário pagassem por obras não concluídas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis.

b) a ANTT deixou de apreciar pedidos de revisão do Contrato de Concessão n. 006/2013? Em caso positivo, por quais razões?
R.: Não. Todos os pleitos apresentados pela Concessionária, em sede de processos para revisão ordinária ou extraordinária do Contrato de Concessão nº 006/2013, foram devidamente analisados, seja para deferir ou indeferir, tendo os resultados sido aprovados pela ANTT por meio dos seguintes normativos.

- 1ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015
- 2ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015
- 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.143, de 15 de julho de 2016
- 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017
- 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária - Deliberação nº 523, de 14 de agosto de 2018

c) houve o reconhecimento da ANTT do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão n. 006/2013?
R.:Não houve reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em questão.

O expediente utilizado pela Concessionária para tal tese se trata de Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT, de 18/09/2018, anexo, encaminhado a diversos órgãos relacionados às concessões rodoviárias federais, bem como sua fiscalização, no qual se faz um diagnóstico e se propõem alternativas, frente à queda de desempenho das Concessões rodoviárias federais, a partir das reflexões apresentadas por esta Agência em Audiência Pública realizada junto à a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos deputados, no dia 14/08/2018.

Todavia, o documento tem caráter meramente informativo, não se confundindo em nenhum momento com a fiel aplicação das normas regulatórias e contratuais por parte da ANTT.

d) qual a motivação utilizada para a redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária?

R.: Basicamente, a redução tarifária aplicada na 3ª RO e 5ª RE deve-se à aplicação do Fator D (desconto de reequilíbrio) referente à não execução das obrigações e parâmetros contratuais previstos até aquele ano concessão, especialmente por não cumprimento das metas anuais de ampliação e capacidade da rodovia, inclusive nos casos de atraso na emissão de Licença de Instalação para as obras de duplicação, cuja responsabilidade é do Poder Concedente.

A aplicação do Fator D, conforme estabelece o Contrato de Concessão, na cláusula 22.6.4, transcrita a seguir, deve ser aplicada inclusive em caso de enquadramento na cláusula 21.2 do contrato (riscos alocados ao poder concedente, como é o caso da obtenção das Licenças ambientais), a saber:

> 22.6.4 A Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que:
> i) considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pela ANTT, o seu resultado indicará as condições físicas do Sistema Rodoviário e a sua conformidade com os Parâmetros de Desempenho, com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências do Contrato e do PER, observados os Parâmetros Técnicos e os Escopos;
> (ii) o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as Partes para reequilibrar o Contrato nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela ANTT;
> (iii) **a redução ou aumento do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência da aplicação do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual** ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no Contrato para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;
> (iv) a avaliação do desempenho da Concessão e a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não prejudicam a verificação, pela ANTT, de inadimplemento contratual da Concessionária e consequente aplicação das penalidades previstas no Contrato e na regulamentação da ANTT;
> (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.** (**grifo nosso**)

Diante do exposto, nos casos em que houve atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço decorrente de eventos que foram reconhecidos pela ANTT

como de responsabilidade do Poder Concedente – como no caso das Licenças de Instalação -, foi aplicado o Desconto de Reequilíbrio, mas não foi aplicada a penalidade de advertência, multa ou qualquer outra espécie.

e) a concessionária deve algum valor à ANTT a título de multas contratuais ou outras rubricas?
R.: Não. As multas devidas pela Concessionária encontram-se em parcelamento.

Isto posto, sugerimos restituição dos autos à PRG.

DANIEL LINDER
Coordenador de Instrução Processual

De acordo, à PRG.

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – Substituto

ANTT
FL N.º 966
SUINF

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Gabinete do Diretor-Geral
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco G, 3º andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1990

Ofício-Circular nº 001 /2018/DG/ANTT

Brasília, 17 de setembro de 2018.

Ao
Presidente da Comissão de Viação e Transportes – CVT
Presidente do Tribunal de Contas da União – TCU
Ministro Bruno Dantas do Tribunal de Contas da União – TCU
Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA
Procurador Frederick Lustosa de Melo - Ministério Público Federal – MPF
Secretário da SeinfraRodoviaAviação do Tribunal de Contas da União – TCU
Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI
Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR
Presidente da Confederação Nacional de Transportes – CNT
Presidente da Confederação Nacional da Agricultura – CNA
Presidente da Confederação Nacional da Indústria – CNI

Assunto: **Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais**

Referência: **Encaminhamentos da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14/08/2018**

1. Servimo-nos do presente para encaminhar o Memorando nº 876/2018/SUINF, de 12 de setembro de 2018, o qual traz anexo documento intitulado "Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais", a partir das reflexões apresentadas por esta Agência na audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, no dia 14 de agosto de 2018.

2. O texto apresenta um diagnóstico da superveniência da crise e como as concessões rodoviárias tiveram o seu desempenho afetado pela queda acentuada do tráfego, bem como pela restrição de acesso às linhas de crédito ofertadas previamente à crise.

3 São apresentadas também as alternativas à disposição do poder concedente: caducidade, relicitação ou revisão contratual. Ao analisar os desdobramentos de cada uma dessas hipóteses, conclui-se que a revisão contratual ampla – incluindo revisões extraordinária e quinquenal – é o único caminho que, de fato, soluciona o problema, uma vez que permite a retomada dos investimentos no prazo mais curto, não onera o orçamento público e a capacidade institucional federal, assim como

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gabinete do Diretor-Geral
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco G, 3º andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1990

não acarreta descontinuidade na prestação do serviço público. Tais ajustes contratuais, quando processados, permitirão a redução imediata das tarifas de pedágio, por meio da aplicação dos redutores tarifários previstos contratualmente.

4. Por fim, entende-se que uma solução satisfatória para o problema somente será atingida por meio de amplo debate, envolvendo sociedade, usuários, órgãos de controle e fiscalizadores, parlamento, setor regulado e demais órgãos de governo, com vistas a aperfeiçoar o modelo de revisão contratual ora proposto, de forma a melhor satisfazer o interesse público.

5. Certo de contarmos com vossa atenção e disposição de contribuir para que seja alcançada uma solução efetiva para a questão, renovamos nossos préstimos de distinta consideração.

Atenciosamente,

SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor-Geral
Substituto

Protocolo - SUINF
50501.325083/2018-10
Em: 12/09/18 Hora: :

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711

ANTT
FL N° 967
SUINF

Memorando nº 876 /2018/SUINF

Brasília, 10 de setembro de 2018.

Ao Gabinete do Diretor Geral

Assunto: **Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais**

Referência: Encaminhamentos da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14/08/2018

1. Servimo-nos do presente para encaminhar o documento intitulado "Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais", elaborado por esta Superintendência em decorrência da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, no dia 14 de agosto de 2018.

2. Trata-se de análise do momento crítico vivido pelo pela infraestrutura rodoviária concedida, a qual vem apresentando desempenho aquém do previsto desde a emergência da recessão econômica no ano de 2015. O documento faz um mapeamento da crise sob a ótica de cada uma das etapas de concessão, evidenciando, por meio de inferência estatística, a imprevisibilidade da severa queda no volume de tráfego das rodovias concedidas, a qual está relacionada diretamente à retração na atividade econômica.

3. Efeitos indiretos do baixo desempenho da economia também são reportados, sobretudo no tocante à deterioração das condições das linhas de

financiamento subsidiadas dos bancos públicos, o que teve o efeito de frustrar o planejamento das concessionárias de rodovias.

4. Os impactos da combinação desses efeitos diretos (queda no tráfego) e indiretos (condições de financiamento) são apresentados, demonstrando-se que, atualmente, as obras de grande vulto encontram-se praticamente paralisadas. Acumulam-se multas e inexecuções, que tendem a se agravar com a aplicação dos devidos descontos tarifários, levando a uma situação de insolvência generalizada.

5. Diante desse diagnóstico, são apresentadas as alternativas à disposição do poder concedente – caducidade, relicitação ou revisão contratual. Analisando vantagens e desvantagens sob o ponto de vista dos usuários, entende-se que a revisão contratual ampla – incluindo revisões extraordinária e quinquenal – é o único caminho que, de fato, soluciona o problema, uma vez que permite a retomada dos investimentos no prazo mais curto, não onera o orçamento público e a capacidade institucional federal e não acarreta descontinuidade na prestação do serviço público.

6. Demonstra-se, na sequência, uma proposta inicial do modelo de revisão contratual, contemplando a modernização dos contratos e a inclusão de desincentivos a novos descumprimentos. Por meio de uma revisão extraordinária, seriam feitos os ajustes da curva de tráfego do momento atual em diante, considerando a superveniência da crise e compartilhando ganhos futuros com os usuários; e, por meio da revisão quinquenal, proceder-se-ia ao ajuste do conjunto e do cronograma de investimentos de cada concessão, de acordo com as suas reais necessidades. Ambos os processos estão lastreados na legislação nacional (Leis nº 8.666/1993, 8.987/1995, 10.233/2001), na Resolução ANTT nº 675/2004 e na matriz de risco dos contratos de concessão.

7. Cabe mencionar, ainda, que o resultado desses ajustes tem o potencial de reduzir, de forma imediata, da tarifa de pedágio praticada nas

ANTT
FL.N.º 968
SUINF

rodovias concedidas, compensando os efeitos dos ajustes por meio da aplicação de redutores tarifários previstos em contrato.

8. Destarte, sugere-se que o documento anexo sirva como fomentador do debate sobre a situação dos contratos de concessão de rodovias, dando sequência ao que foi exposto por esta Superintendência na Audiência Pública realizada no âmbito da CVT. Tendo em vista a relevância e sensibilidade do tema, recomenda-se que o assunto seja amplamente discutido com sociedade, usuários, órgãos de controle e fiscalizadores, parlamento e setor regulado, além dos demais órgãos de governo, com o objetivo de se chegar a um consenso sobre o melhor modelo de revisão contratual a ser empregado.

9. Certo de contarmos com vossa atenção, sobretudo no que tange à busca por soluções efetivas para a queda de desempenho experimentada pelas concessões rodoviárias federais, renovamos nossos préstimos de distinta consideração.

Atenciosamente,

FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

DIAGNÓSTICO E ALTERNATIVAS FRENTE À QUEDA DE DESEMPENHO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS

1. INTRODUÇÃO

O presente documento tem o objetivo de apresentar diagnóstico dos impactos da conjuntura econômica nacional sobre as concessões rodoviárias federais e comparar as alternativas existentes para o seu tratamento. Considera-se o impacto da queda na atividade econômica sobre o tráfego das concessões, sua receita majoritária, e seus efeitos diretos e indiretos no desempenho dos contratos. Tomando essa realidade como ponto de partida, são analisadas as alternativas disponíveis, evidenciando suas particularidades e propondo caminhos de solução para o momento crítico do setor.

2. DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA

O Brasil enfrentou uma das piores crises econômicas da sua história no período 2015-2016, ao registrar dois anos seguidos de quedas severas no seu Produto Interno Bruto (PIB) real. Tal situação é somente comparável à vivida nos anos 1930-1931, único momento da história em que o mesmo fenômeno de quedas sucessivas foi experimentado. Os números da recente recessão são expressivos, com quedas de 3,8% e 3,6%, (acumulando 7,2% em dois anos)[1].

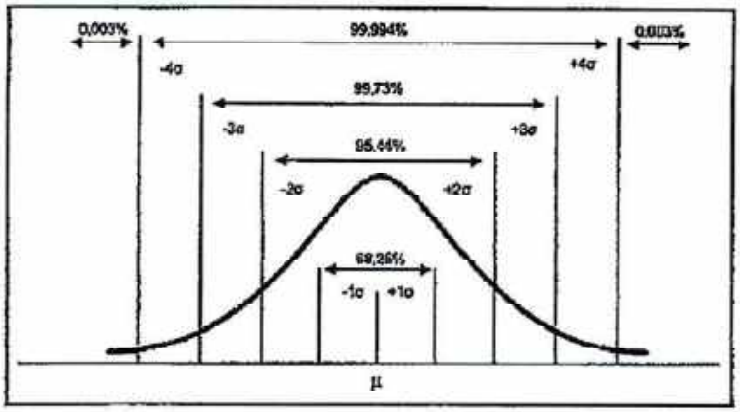
Agrava essa situação, o fato da lenta retomada que vem sendo verificada no momento atual da economia brasileira, tendo sido registrada leve expansão de 0,98% em 2017 e previsão de 1,47% para 2018. Diferentemente do comportamento mais frequente internacionalmente percebido em períodos pós-crise, em que há substancial movimento no sentido positivo, a exemplo de 2009 e 2010, momento em que o PIB foi de -0,13% em 2009 e de 7,53% em 2010, na conjuntura atual do Brasil essa retomada mostra-se pouco dinâmica.

Considerando a série histórica de crescimento do PIB real de 1994 a 2013, ano em que foram arrematadas as concessões da terceira fase da 3ª Etapa de concessões rodoviárias, verifica-se que as taxas de crescimento dos anos de 2015 e 2016 estão fora de 99,73% dos casos esperados, considerando a distância superior a três desvios-padrão em uma distribuição de probabilidades semelhante à normal. O mesmo fenômeno pode ser verificado se considerado o período 1994 a 2007, ano em que ocorreram os leilões da 2ª etapa de concessões federais.

Essas inferências estatísticas apontam para uma forte imprevisibilidade da recessão econômica vivida entre 2015 e 2016. Quando se toma por base a série histórica desde a estabilização da economia brasileira decorrente do Plano Real, evidencia-se a impossibilidade de se prever quedas nesse patamar daqueles que assumiram concessões de rodovias federais nesse período. Mesmo nos cenários mais pessimistas que poderiam balizar as propostas econômicas ofertadas nos leilões das rodovias, é pouco provável que se considerasse hipóteses com menos de 0,27% de probabilidade de ocorrência. A seguir, uma distribuição normal de probabilidades ilustra o caso. Os anos de 2015 e 2016 estariam somente no extremo das caudas.

[1] Fonte IBGE: www.ibge.gov.br.

ANTT
FL N.º 969
SUINF



Essa análise é fundamental para entendermos o efeito dessa queda econômica sobre as concessões brasileiras, tendo em vista a conjuntura em que foram realizadas as ofertas de tarifas para a prestação do conjunto de obras e serviços rodoviários e a ligação entre o PIB e o tráfego das rodovias brasileiras. Com o intuito de demonstrar essas relações, cabe resgatar o histórico que constitui o programa de concessões federais do país.

2.1. AS ETAPAS DE CONCESSÃO E A CAPACIDADE DE PREVISÃO DO NÍVEL DA ATIVIDADE ECONÔMICA BRASILEIRA

2.1.1. 1ª ETAPA – 1993-1998

A primeira etapa de concessões rodoviárias foi estruturada ainda sob a condução do Ministério dos Transportes, criado em 1993, o qual contava com a participação do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), responsável pela gestão do programa. As primeiras concessões foram contratadas pelo DNER entre 1994 e 1997, as quais se somaram a uma concessão contratada pelo Estado do Rio Grande do Sul, por delegação, e posteriormente transferida à União, a Ecosul, compondo a lista que consta da tabela a seguir.

julho/2009

RODOVIAS	TRECHO(S)	EXTENSÃO (km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INÍCIO DO CONTRATO	PRAZO	LOA/BANCA DEFERÁRIO	FIM DO CONTRATO
BR-101 RJ	Ponte Rio - Niterói	13,2 *	Ponte	29/12/1994	01/09/1995	20 anos	17/05/1990	31/05/2015
BR-116 RJ	Além Paraíba – Teresópolis – Entr. BR-040/RJ	142,6	CRT	22/11/1995	22/03/1996	25 anos	02/09/1996	21/03/2021
BR-040 RJ/MG	Rio - Juiz de Fora	179,8	Concer	31/10/1995	01/03/1996	25 anos	20/09/1996	28/02/2021
BR-116 SP/RJ	Rio - São Paulo	402,0	Nova Dutra	31/10/1995	01/03/1996	25 anos	01/05/1996	28/02/2021
BR-290 RS	Porto Alegre - Osório	121,0	Concepa	04/03/1997	04/07/1997	20 anos	28/10/1997	03/07/2017
BR-116 RS BR-293 RS BR-392 RS	Guaíba - Pelotas Pelotas - Jaguarão Santana da Boa Vista - Pelotas Pelotas - Rio Grande Pelotas - Bagé	623,6	Ecosul	15/07/1998	24/07/1998	27,3 anos	04/03/2001	03/03/2026
	TOTAL	1.482,4						

Fonte: ANTT - Relatório Anual 2007

* A extensão total da concessão, considerando-se os 10,1 km de acessos, é de 23,3 km

O contexto dos leilões dessa que foi denominada primeira etapa de concessões era de instabilidade econômica, decorrente de período de hiperinflação característico do final da década de 1980 e início da década de 1990. Os projetos estruturados à época embutiam essas

condições e refletiam, em grande medida, os contratos de obras do DNER, não contendo definição clara de alocação de riscos e de parâmetros de desempenho. Foram contratos de 20 a 25 anos de prazo, com pequenas extensões (média de 247 km). Tratavam-se de corredores rodoviários consolidados, localizados nas regiões sul e sudeste.

No caso dessas concessões, o entrante assumiu elevado grau de risco relativo à sustentabilidade econômico-financeira da concessão, o que se mostrava precificado pelas taxas internas de retorno dos projetos, que chegavam a 24% ao ano. Uma análise estatística considerando o desempenho da economia brasileira desde os anos 1980, colocava o investidor diante de uma média de crescimento do PIB de 2% com desvio-padrão de 4,54%, mais do que o dobro do encontrado quando analisadas as demais etapas de concessões, o que demonstra a elevada volatilidade a que o investidor estava submetido. Com grau de confiança de 68% (um desvio-padrão), poder-se-ia prever cenários de recessão anual da ordem -2,5%. Assim, para o caso da primeira etapa, a qual caminha para o encerramento dos contratos na década de 2020, percebe-se certa previsibilidade em relação a potenciais riscos de fortes quedas na atividade econômica e, por consequência, a sua devida precificação no modelo de negócio.

2.1.2. 2ª ETAPA – 2007-2009

A segunda etapa de concessões federais já é resultado do trabalho de fortalecimento regulatório do país, com o desenvolvimento das agências reguladoras. A Agência Nacional de Transportes Terrestres, criada em 2001, foi responsável pela condução na sua estruturação, tendo leiloado sete concessões em 2007 e uma em 2009. A marca dessa etapa foi a primazia da modicidade tarifária sobre os demais outros itens da modelagem, sustentado pela seleção de rodovias com nível elevado de tráfego e a previsão de poucos investimentos contratualmente vinculados. Os trechos são apresentados na tabela a seguir.

RODOVIAS	TRECHOS	EXT. (km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INÍCIO DO CONTRATO	PRAZO	COBRANÇA DE PEDÁGIO	FIM DO CONTRATO
BR116 PR/SC	Curitiba - Divisa SC/RS	412,7	Autopista Planalto Sul	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR376 PR BR101 SC	Curitiba - Florianópolis	382,3	Autopista Litoral Sul	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	22/02/2009	14/02/2033
BR116 SP/RJ	São Paulo - Curitiba	401,6	Autopista Régis Bittencourt	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	29/12/2008	14/02/2033
BR381 MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo	562,1	Autopista Fernão Dias	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR393 RJ	Divisa MG/RJ - Entr. BR116/RJ (Via Dutra)	200,4	Rodovia do Aço	25/03/2008	27/03/2008	25 anos	05/03/2009	23/03/2033
BR101 RJ	Ponte Rio-Niterói - Divisa ES/RJ	320,1	Autopista Fluminense	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	02/02/2009	14/02/2033
BR153 SP	Divisa MG/SP - Divisa SP/PR	321,6	Transbrasiliana	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR116 BA BR324 BA	Pólo de Simões - Divisa BA/MG Salvador - Feira de Santana	687,3 *	Unidenta	03/09/2009	04/09/2009	25 anos	(a definir)	03/09/2034
		TOTAL 3.268,1						

Fonte: www.antt.gov.br

* A extensão total da concessão, considerando-se os 13,3 km de rodovias estaduais delegadas ao Governo Federal, é de 688,6 km

Expandiu-se consideravelmente o programa de concessões, agregando mais 3.268,1 km de rodovias à rede concedida. Além de contemplar as tradicionais regiões sul e sudeste, estendeu-se o modelo de parceria de investimento ao nordeste ao englobar a BR-116/324/BA. Os contratos foram formulados com extensões superiores às da 1ª etapa, atingindo a média de 408,5 km de extensão, e tiveram o prazo fixado em 25 anos. A modelagem passou a contemplar regulação mais avançada com a introdução de matriz de riscos, investimentos a valores globais, duplicações por gatilhos volumétricos e penalidades melhor definidas.

ANTT
FLN.º 970
SUINF

Quanto ao cenário macroeconômico da época, apresentava-se bastante favorável, com média de 3,5% de crescimento nos quatro anos que antecedem o momento da licitação dos sete lotes iniciais (2003-2006). Já para o último lote, a média dos quatro últimos anos (2005-2008) sobe para 4% de crescimento. Com o *boom* de *commodities* no seu auge, o Brasil melhorava os seus indicadores econômicos, controlando a inflação e imprimindo consistente ritmo de crescimento do produto. A reboque dessas condições e considerando a elasticidade existente, a movimentação de cargas crescia fortemente, propiciando excelentes perspectivas para o programa de concessões, o que se refletiu na taxa interna de retorno dos projetos de 8,95% ao ano.

O ofertante que considerasse a série desde 1994 constataria uma média de crescimento de 3% com desvio-padrão de 1,83%. Considerando uma distribuição de probabilidades de uma curva normal, não seriam esperadas quedas anuais superiores a -2,5% em 99,73% dos casos, que dirá por dois anos consecutivos, como se vivenciou em 2015-2016. Destarte, pode-se inferir que a recente recessão econômica era imprevisível para as concessões leiloadas entre 2007 e 2009.

2.1.3. 3ª ETAPA – 2012-2013

A etapa mais recente de concessões federais teve a sua primeira licitação em meados de 2012 com a o trecho da BR-101/ES/BA, tendo sido completada posteriormente com mais seis leilões no final do ano de 2013. O modelo concebido nessa etapa privilegiava a execução de vultuosas obras de duplicação e outras melhorias nos primeiros cinco anos de contrato, independentemente do nível de serviço verificado, refletindo política pública de caráter indutor e desenvolvimentista. A seguir, apresenta-se os sete lotes concedidos nessa época:

RODOVIA(S)	TRECHO(S)	EXT.(km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INICIO DO CONTRATO	PRAZO	FIM DO CONTRATO
BR-101/ES/BA	Divisa RJ/ES - Entr. BA-698	475,9	ECO 101	17/04/2013	18/04/2013	25 anos	17/04/2038
BR-050/GO/MG	Entr.com BR-040 - Divisa MG/SP	436,6	MGO RODOVIAS	05/12/2014	06/12/2014	30 anos	05/12/2044
BR-060-153-262/DF/GO/MG	Entr. BR-251/DF – Entr. BR-381/MG	1176,5	CONCEBRA	31/01/2014	01/02/2014	30 anos	31/01/2044
BR-163/MS	Divisa MT/MS – Divisa MS/PR	847,2	MS VIA	12/08/2014	13/08/2014	30 anos	12/08/2044
BR-163/MT	Entr.o MT-220 – Divisa MT/MS	850,9	ROTA DO OESTE	12/08/2014	13/08/2014	30 anos	12/08/2044
BR-040/DF/GO/MG	Entr. BR-251/DF – Juiz de Fora/MG	936,8	VIA 040	12/08/2014	13/08/2014	30 anos	12/08/2044
BR-153/TO/GO	Entr. da BR-060 em Anápolis - Entr.com a TO-070	624,8	GALVÃO	11/09/2014	12/09/2014	30 anos	11/09/2044
	TOTAL	5348,7					

A viabilidade dos projetos associava-se à política de financiamento extremamente ousada, com grau de alavancagem de 65 a 80% dos investimentos previstos, com taxas de juros subsidiadas com base na oferta de crédito por bancos públicos (BNDES, CAIXA e Banco do Brasil). Os trechos modulados possuíam elevado porte em termos de extensão, com média de 764,1 km, e localizavam-se também na região centro-oeste, reflexo da tentativa de fazer integrar a fronteira agrícola nacional com a região sudeste. O prazo contratual foi estabelecido em 30 anos.

Em termos regulatórios, foram introduzidas diversas melhorias no contrato, com destaque pela substituição do plano de negócios como instrumento de gestão para a adoção de fatores parametrizados com base nos estudos de viabilidade, com base nos quais são realizados

os reequilíbrios ao longo da execução contratual. Contou como inovação também a execução de 10% das duplicações previstas como requisito para o início da cobrança.

Quanto à conjuntura dos leilões realizados, percebe-se um cenário de extrema euforia quanto ao crescimento nacional. Nos quatro anos que antecedem os leilões, as médias de crescimento do país bateram 4,1% ao ano (2008-2011 e 2010-2013). Os indicadores econômicos mostravam-se resilientes no país, mesmo após a crise internacional de 2008, que afetou fortemente os países desenvolvidos. A taxa interna de retorno do fluxo de caixa não alavancado, como era esperado, convergiu no mesmo sentido, tendo sido reduzida para 7,2% nesta etapa.

Diante dessa perspectiva extremamente positiva foram realizadas as ofertas de tarifa no âmbito da 3ª etapa. Considerando o período de 1994 a 2013 como referência (os leilões ocorreram no final de 2013), identifica-se média de crescimento anual de 3,3% e desvio-padrão de 2,1%. Sob a ótica comparativa do momento da oferta em relação à crise de 2015-2016, conclui-se que era de baixíssima probabilidade – 0,27% dos casos – uma previsão de queda anual superior a 3%.

Cabe registrar ainda que a terceira etapa teve uma última licitação realizada no início de 2015, a nova concessão da Ponte Rio-Niterói. A despeito de possuir diversas particularidades com os demais casos da 3ª etapa em termos de modelagem e condições de financiamento, sua oferta foi realizada em momento diverso se comparado ao das anteriores. Desde o segundo trimestre de 2014 já se configurava o cenário de recessão com base no dado trimestral do PIB nacional. Contudo, mesmo considerando um ano na amostra (1994-2014), verifica-se que o nível de queda do PIB nos anos 2015-2016 não era previsível. Tem-se a média de crescimento de 3,21% com desvio-padrão de 2,14%, formando banda com grau de confiança de 99,73% (três desvios-padrão) entre -3,23% e 9,64%.

2.2. OS IMPACTOS DA CRISE ECONÔMICA SOBRE AS CONCESSÕES DE RODOVIAS

Este tópico objetiva apresentar os motivos pelos quais as concessões de rodovias são extremamente impactadas por oscilações nas taxas de crescimento do PIB, fazendo com que movimentos inesperados desse número afetem tão fortemente a sua saúde financeira. Esse fenômeno ocorre por três razões: (i) participação majoritária das receitas tarifárias na receita total da concessão; (ii) elasticidade - crescimento tráfego/PIB - superior a 1; (iii) efeitos indiretos sobre as condições de financiamento.

Em relação ao primeiro tópico tem-se que a quase totalidade das receitas das concessões são oriundas da cobrança de pedágio. Além dessas, as concessões dispõem também de uma baixíssima arrecadação de receitas acessórias, as quais são majoritariamente revertidas à modicidade tarifária, resultado da exploração de atividades adicionais relacionadas à prestação do serviço, como de publicidade, compartilhamento de fibra ótica e uso geral da faixa de domínio. Essa constatação demonstra que as concessões dependem essencialmente do tráfego da rodovia que cruza as suas praças de pedágio, contribuindo para a concessão por meio do pagamento da tarifa fixada.

Assim, uma oscilação na demanda da rodovia é quase que integralmente transferida para a receita total da concessão. No momento em que há crescimento da demanda além das expectativas, aumentam as suas margens entre receitas e despesas e, inversamente, no sentido

ANTT
FL. Nº 971
SUINF

contrário, pode-se chegar a um ponto em que as despesas superem as receitas, tendo em vista a existência de custos fixos que não podem ser reduzidos.

No que tange ao segundo ponto, verifica-se que há uma evidente relação entre PIB e tráfego. Ou seja, o tráfego tende a acompanhar as movimentações do PIB, inclusive com elasticidade superior a 1. Essa particularidade torna as concessões rodoviárias ainda mais sensíveis aos movimentos do produto nacional. Percebe se ainda que essa sensibilidade é ainda maior em rodovias com espectro de tráfego em que há maior participação de veículos comerciais. Diferenças podem ser percebidas também entre rodovias que são afetadas por diferentes atividades produtivas.

Quanto ao terceiro ponto, acerca das condições de financiamento, configura-se um impacto indireto, derivado não do PIB diretamente, mas da oscilação do tráfego. A receita projetada da concessão é a principal variável de análise em processos de financiamento em contratos do tipo *project finance*. Incertezas na previsão das entradas do projeto, geram, por consequência, risco e piora nas condições de financiamento.

Para fins exemplificativos, tomaremos o caso das concessões da 3ª etapa, licitadas em 2013. Na divulgação do Programa de Investimentos em Logística (PIL) em 2012 e nas cartas de intenção assinadas pelos bancos públicos em 2013, três condições fundamentais estavam postas:

- Alavancagem de 65% até 80% (na carta até 70%);
- Índice de Cobertura do Serviço da Dívida maior ou igual a 1,2; e
- Possibilidade de provisão de garantias por meio de Contratos de Suporte de Acionistas (ESA).

Com a recessão dos anos 2015-2016, houve uma redução das projeções de tráfego concebidas nos estudos de viabilidade que pautaram os processos licitatórios realizados. A constatação da mudança de patamar de tráfego foi registrada, inclusive, após a liberação dos empréstimos-ponte, atingindo as condições dos financiamentos de longo prazo. Dada a incerteza instaurada, os bancos públicos buscaram proteger-se com alterações nas suas políticas operacionais, de forma a tornar mais rigorosos os requisitos para a liberação das tranches de financiamento. A partir de 2015, passou-se a adotar as seguintes condições, diante dos casos concretos das concessões da 3ª etapa:

- Alavancagem média próxima de 50%;
    - Parcialmente contingenciados, os quais somente seriam liberados no ano seguinte, caso os tráfegos apresentados nas projeções das concessionárias se confirmassem;
- Índice de Cobertura do Serviço da Dívida maior ou igual a 1,3; e
- Garantias somente por meio de fiança bancária.

Essas condições tiveram o efeito de reduzir o nível de subsídios que a modelagem original pressupunha, tendo ainda o efeito prático de que essa diferença de crédito – de 20% a 30% do investimento previsto – tivesse que ser aportada diretamente pelos acionistas, a partir de operações financeiras de custo superior.

Dessa forma, a queda na atividade econômica impactou duplamente as concessões, não somente com a queda nas suas próprias receitas provenientes da cobrança de pedágio, mas também da sua capacidade de obter financiamento subsidiado por meio dos bancos públicos.

Essa realidade é claramente demonstrada pelo exemplo das concessões da 3ª etapa, uma vez que haviam sido divulgadas condições de financiamento imediatamente antes dos leilões. Cabe, destacar, contudo, que o enrijecimento das políticas operacionais e de crédito dos bancos públicos estendeu-se a todo o setor rodoviário, debilitando que estes sejam o motor financeiro para a execução das obras em concessões.

O BNDES divulgou, ainda em 2017, nova política operacional que traz a substituição da Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), subsidiada pelo Tesouro Nacional, pela Taxa de Longo Prazo (TLP), que convergirá para a taxa de juros referenciada nos títulos públicos NTN-B no prazo de cinco anos a partir de 2018. A partir das operações de financiamento fechadas em 2018, portanto, o subsídio será gradualmente reduzido, até convergir para patamar próximo das taxas de mercado. Assim, o crédito subsidiado até então disponível às concessões rodoviárias será gradativamente eliminado.

Nota-se que a alteração das condições de financiamento produziu maior impacto sobre os contratos que ainda possuíam elevado volume de obras a executar. Comparando as etapas, tem-se que essa é a realidade da 2ª etapa e 3ª etapa. Deve se ponderar também que estavam previstos elevados desembolsos para o exato período em que se processou a crise, os quais seriam destinados a custear obras de vulto, como contornos e duplicações. A retração dos bancos públicos, ao reduzir severamente a oferta de crédito barato, acabou por frustrar o planejamento do setor de concessões rodoviárias, inviabilizando a execução da maior parte das obras de grande porte previstas.

2.2.1. A QUEDA DE DESEMPENHO DAS CONCESSIONÁRIAS APÓS A CRISE ECONÔMICA

Diante do cenário acima relatado, observou-se nos últimos anos uma relevante queda no desempenho das concessões federais, sobretudo em relação às obras de grande vulto de responsabilidade das concessionárias. Embora as obrigações operacionais e de manutenção sigam ocorrendo conforme o pactuado, incluindo os atendimentos médico e mecânico, o monitoramento da rodovia e a conservação do pavimento, houve praticamente a paralisação das obras de ampliação de capacidade, que contempla as duplicações, adequações de travessias urbanas e dispositivos viários (interconexões e acessos).

Como exemplo, tem-se a situação das duplicações em concessões da 3ª etapa:

- **VIA 040 - BR-040 DF/GO/MG (Brasília-DF - Juiz de Fora – MG)** – Previsão de duplicar 557,2 km até abril de 2019, dos quais 69,5 km foram liberados ao tráfego até o momento (12%);

- **MGO - BR-050 GO/MG (Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO)** - Divisa MG/SP) – Previsão de duplicar 218,5 km até janeiro de 2019, dos quais 122 km foram liberados ao tráfego até o momento (56%);

- **CONCEBRA - BR-060-153-262 DF/GO/MG (DF – Divisa com MG/SP)** – Previsão de duplicar 647,8 km até março de 2019, dos quais 69 km foram liberados ao tráfego até o momento (11%);

ANTT
FL.N.º 972
SUINF

- **MSVIA - BR-163 MS - (Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR) – Previsão de duplicar 806,3 km até abril de 2019. Hoje essa obra de duplicação encontra-se com 150 km liberados ao tráfego até o momento (19%); e**

- **CRO - BR-163/MT - BR-163 e MT-407 (do MS até o entroncamento com a MT-220) – Previsão de duplicar 453,6 km até março de 2019, dos quais 116,7 km foram liberados ao tráfego até o momento (26%).**

Em decorrência dessa performance aquém da prevista contratualmente, as concessões passaram a receber descontos tarifários em função do instrumento contratual do Desconto de Reequilíbrio (Fator D), que resultaram nos seguintes descontos, de acordo com o ano da revisão tarifária executada:

ANO	VIA040	MGO	CONCEBRA	MSVIA	CRO
2016	0,88%	0,14%	0,83%	0,27%	-1,88%
2017	2,65%	1,19%	1,77%	2,17%	0,00%
2018	9,10%	6,33%	9,48%	9,45%	5,68%

Os percentuais de redução tarifária acima mencionados representam majoritariamente descontos oriundos da não execução de duplicações, considerando as metas previstas para os primeiros três anos de contrato, cujos marcos contratuais se deram em 2017. Quando forem apurados os valores dos marcos contratuais dos anos quatro e cinco, 2018 e 2019 respectivamente, caso persistam sem avanço de execução, esses descontos serão substancialmente aumentados.

A partir do aumento percentual desse redutor tarifário, potencializar-se-á a tendência de formação de um círculo vicioso de debilitação da capacidade de execução das concessões, tendo em vista que esse efeito impactará drasticamente as receitas das concessionárias, que, por sua vez, prejudicarão a liberação de novos recursos pelos financiadores dos projetos. O resultado esperado é o agravamento das condições de solvência da terceira etapa.

A título de acompanhamento da saúde financeira das concessões, a ANTT utiliza como indicador o termômetro de Kanitz, cuja metodologia demonstra o grau de solvência financeira de uma empresa a partir de indicadores econômico-financeiros com base em uma escala de -7 (máxima insolvência) a 5 (máxima solvência). A aplicação dessa metodologia nas concessões consideradas no exemplo acima, para o ano de 2017, resultou em valores negativos na maior parte dos casos. A escala de Kanitz é apresentada a seguir:

-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5
Insolvência				Penumbra				Solvência				

O patamar encontrado no indicar representa situação de penumbra, o que recomenda postura de alerta. Ocorre que esse número ainda será impactado pela redução das receitas da concessão, considerando a aplicação do Fator D nos níveis registrados em 2017 e 2018. Quando o termômetro for medido com base nas informações dos anos 2018 e 2019, a tendência é uma

deterioração considerável, levando à caracterização de insolvência. Essa condição funcionaria como gatilho para o avanço do processo de extinção antecipada dos contratos.

Em que pese essa situação de inadimplemento contratual em relação às duplicações previstas, cabe ressalvar que os serviços operacionais não apresentam nenhum descumprimento de grande monta, tendo sido, em termos gerais, atendidos os parâmetros de desempenho. Na prática, verifica-se com base no acompanhamento realizado pela ANTT, que as administradoras dos trechos, diante da insuficiência de recursos para o cumprimento contratual, optaram por direcionar os recursos existentes para o custeio das atividades essenciais da rodovia, que compreendem a sua operação, conservação e manutenção, deixando em segundo plano as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas.

Cabe mencionar que o diagnóstico ora realizado tem como conclusão que os efeitos de queda no tráfego impactam – em maior ou menor magnitude – todas as rodovias federais concedidas, devido à baixíssima probabilidade de que os ofertantes nos leilões pudessem prever quedas anuais do PIB superiores a 3%. Quanto menor o tempo entre a licitação e o efeito da inflexão da economia nacional, maior a sensibilidade do projeto à queda nas suas receitas. Sobre esse aspecto, recorda-se que tal fenômeno produziu seus efeitos dentro do primeiro terço das concessões da 2ª e 3ª etapas.

Em um modelo como o de *project finance*, em que é utilizada uma taxa de desconto para a geração do equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, o período inicial do projeto é extremamente sensível para a sua sustentabilidade, podendo definir o seu fracasso ou sucesso. Há que se ponderar ainda que a concentração de obras de grande vulto nos primeiros anos da concessão torna tais projetos ainda menos resilientes a oscilações na sua capacidade de execução.

3. ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO

Diante do contexto evidenciado na seção anterior, impõe-se a necessidade de discutir alternativas no âmbito legal e regulatório para tratar da queda de performance verificada no programa de concessões rodoviárias federais. Conforme se demonstrou, são notórios os impactos da recente crise econômica sobre a execução dos contratos de concessão.

Em face das possibilidades legais e regulatórias à disposição, serão exploradas três diferentes hipóteses e os seus desdobramentos sob a ótica da prestação do serviço público. São elas a caducidade, a relicitação e a revisão contratual, cujas características serão apresentadas nesta seção.

Embora a legislação e os contratos tragam, ainda, a possibilidade de encampação da concessão ou de intervenção pela ANTT na concessionária, reconhece-se antecipadamente que essas medidas seriam de caráter extremista, com elevada repercussão sobre a credibilidade do poder concedente. Portanto, opta-se por descartá-las desta reflexão.

Não obstante o reconhecimento da recorrência de descumprimentos contratuais por algumas concessionárias, sobretudo na execução das obras de grande vulto previstas, as alternativas de solução devem, necessariamente, ser pautadas pelo potencial de gerarem maiores benefícios aos usuários e ao poder concedente no curto e médio prazo.

ANTT
FL N.º 973
SUINF

Essa abordagem faz-se mister diante do que se observa no âmbito do poder público federal atualmente. A reconhecida restrição orçamentária e de pessoal vivenciadas na gestão pública brasileira impõe restrições severas à capacidade estatal de prover serviços de boa qualidade aos cidadãos, favorecendo que se busque caminhos que não onerem ainda mais o já comprometido orçamento público, as quais passam por soluções possivelmente não tradicionais.

Há que se pensar também na capacidade institucional dos órgãos envolvidos na gestão da infraestrutura rodoviária, os quais atuam no limite das suas capacidades, com recursos orçamentários escassos para serem dotados de melhores condições humanas e tecnológicas.

Em suma, defende-se que a decisão sobre qual das soluções é a mais adequada deve ser avaliada caso a caso, tomando por referência a maximização do interesse público. Deve-se resguardar, ainda, os princípios constitucionais da eficiência, transparência, impessoalidade e da vinculação ao instrumento convocatório.

Passa-se, então, à análise das alternativas consideradas tecnicamente viáveis.

3.1. CADUCIDADE

A caducidade da concessão é alternativa prevista na Lei nº 8.987/1995 e já contemplada nos contratos de concessão. Trata-se de uma rescisão unilateral do contrato de concessão, a critério do poder concedente, em função da constatação reiterada de elevados índices de inexecução ou descumprimento das obrigações contratuais.

Um aspecto relevante a ser avaliado ao se partir para a abertura de um processo administrativo ordinário para apuração desses inadimplementos, que pode resultar na caducidade da concessão, é a demonstração de incapacidade técnica e econômica da concessionária de entregar as obrigações previstas no contrato. Isso, inclusive, está previsto no inciso IV, parágrafo 1º, do art. 38 da Lei de Concessões.

Um ponto relevante dessa alternativa é o prazo de tramitação de um processo de caducidade, previsto entre 18 e 24 meses, o que impacta seriamente no cronograma para solução definitiva da questão. A título de exemplo, tem-se o processo de caducidade do contrato de concessão da BR-153/TO/GO, a primeira experiência desse tipo na história das concessões brasileiras de infraestrutura.

Tomando esse caso como exemplo, verifica-se que o contrato foi assinado em setembro de 2014, mas nunca houve a prestação efetiva do serviço previsto, não tendo sido sequer instaladas as praças para realizar a cobrança da tarifa de pedágio. Em abril de 2015, já se configurava a situação de insolvência iminente da concessionária, a qual havia ingressado em processo de recuperação judicial. A partir desse momento, iniciaram os trabalhos de apuração dos inadimplementos, os quais levaram mais 28 meses, para em agosto de 2017, culminarem na decretação da caducidade pelo poder concedente, por meio de ato do presidente da república.

Somente após a emissão do decreto presidencial é possível dar início aos estudos de viabilidade para nova concessão do trecho, que, por sua vez, consome em torno de 24 a 36 meses adicionais, de acordo com a experiência dos estudos recentemente desenvolvidos. Tem-se, com isso, um prazo total de 4 a 5 anos desde o início do processo de caducidade até a assunção da rodovia por uma nova concessionária. Destaca-se ainda que em caso de judicialização, situação com alto risco de materialização, tais prazos tornam-se indefinidos.

Com isso, um cenário de declaração de caducidade generalizado para as concessões existentes mostra-se extremamente prejudicial sobretudo aos usuários das rodovias, que ficarão totalmente desassistidos, vez que haverá interrupção na prestação do serviço público, bem como terão frustradas suas expectativas de ter acesso a melhores serviços nas rodovias no curto prazo e, a depender das previsões dos novos estudos, até no médio prazo.

Do ponto de vista do equilíbrio fiscal do país, o atual cenário indica a inexistência de recursos orçamentários e financeiros para cobrir os custos de manutenção rodoviária atualmente sob responsabilidade das concessionárias. Com base em custos médios, estima-se que cerca de R$ 430 milhões anuais seriam necessários para realizar a manutenção dos trechos atualmente concedidos da 3ª etapa, gasto que perduraria enquanto se estruturassem as novas concessões.

Outro ponto de atenção é que os investimentos em bens reversíveis já realizados pelas concessionárias da 3ª etapa estão somente no início da sua amortização contratual (linear pelo prazo dos contratos). Isso faz com que a União, caso decrete a caducidade dessas concessões, contraia imediatamente uma dívida com essas empresas. A estimativa, que ainda não considera eventuais compensações de custos sociais, feita com base em dados contábeis das concessões, indica que esse valor deve superar R$ 5 bilhões, cujos pagamentos teriam de ser assumidos pelo Tesouro Nacional, pela sistemática de indenização estabelecida pela Lei nº 8.987/1995.

Adicionalmente, cabe mencionar que o atual teto dos gastos públicos, instituído pela Emenda Constitucional nº 95/2016, tem efeito prático de fazer com que esses recursos precisem ser realocados de outras áreas da política pública, tendo em vista a indisponibilidade de recursos dentro do setor de transportes. Assim, debilitar-se-ia não somente a logística, mas outros serviços possivelmente essenciais à população. Além disso, caso não sejam destinados os devidos recursos para a manutenção dessas rodovias, haverá necessariamente uma precarização desses trechos, resultando na degradação do patrimônio público.

Deve-se destacar, por fim, que um cenário de generalizadas declarações de caducidade compromete, colateralmente, todo o programa de novas concessões rodoviárias do governo federal, vez que a já restrita capacidade administrativa da ANTT e outros órgãos de governo na estruturação de novas outorgas deverá ter os seus esforços redirecionados a conceder novamente os trechos que foram objeto de caducidade. Diante dos diversos efeitos apontados, conclui-se que os custos de um cenário de caducidade seriam elevados.

3.2. RELICITAÇÃO

A relicitação da concessão é alternativa instituída pela Lei nº 13.448/2017, no Capítulo III. Trata-se de uma rescisão amigável do contrato de concessão, por iniciativa da concessionária, em que a empresa reconhece não haver mais condições técnicas, econômicas e operacionais para fazer frente às obrigações contratuais assumidas originalmente. Foi desenhada para os casos em que o projeto não possui mais viabilidade e é necessária a reformulação integral da modelagem contratual, que será alvo de um processo de relicitação.

Embora prevista em Lei, os termos e prazos para a efetivação do instituto da relicitação aguardam publicação de atos do Poder Executivo para que o instituto ganhe eficácia, nos termos do *caput*, do seu Art. 14. Considerando o atual estágio de desenvolvimento dessa regulamentação, estima-se ser necessário prazo de 8 a 12 meses até que se tenham todos os normativos devidamente formalizados, incluindo, decreto presidencial, portaria ministerial e resoluções regulatórias.

ANTT
FL N.º 974
SUINF

No processo de relicitação, por meio de termo aditivo ao contrato, são definidas as obrigações mínimas de manutenção e conserva que serão mantidas pela atual concessionária, assim como serviços de atendimento ao usuário, até que haja a seleção, após procedimento licitatório, do novo concessionário que administrará o trecho. Dessa forma, o usuário não fica totalmente desassistido até a contratação da nova empresa, tal qual ocorre com o processo de caducidade. Por outro lado, o usuário é penalizado por não receber as melhorias esperadas nas condições pactuadas no contrato original.

Em se tratando da realização de novos estudos de viabilidade para subsidiar o novo processo licitatório, deve-se considerar a utilização de dados de entrada e caracterização do lote de concessão atualizados. Para tanto, lança-se mão de dados atualizados de tráfego, projeção de demanda, preços dos insumos, taxa de retorno do projeto e condições de financiamento e disponibilidade de recursos de terceiros.

Dados oriundos do Sistema de Custos Médios Gerenciais do DNIT demonstram que o custo/km de restauração do pavimento rodoviário teve um acréscimo de 72,7% nos últimos quatro anos. Nesse mesmo período, o custo/km de conservação rodoviária variou 23,2% positivamente, assim como o custo/km de duplicação da rodovia, que ficou 51,1% superior. A título comparativo, o IPCA, utilizado no reajuste das tarifas de pedágio, teve, nesse interregno, variação positiva de 33,2%. Nota-se, portanto, que a variação do custo das obras e serviços tem crescido a taxas superiores que o próprio IPCA. No caso de novos contratos de concessão, esse custo será integralizado na tarifa de pedágio.

O mesmo ocorre com o tráfego, conforme exposto na seção de diagnóstico deste documento, que sofreu forte impacto da crise econômica vivenciada pelo Brasil nos anos de 2015 e 2016. Esse ajuste na curva de demanda estará refletido nos dados atuais e nas premissas de projeção de tráfego, o que impactará no resultado da tarifa de pedágio e no rol de obras a serem executadas, com base em análises do nível de serviço da rodovia. Esse último fator, inclusive, pode levar a reduzir o rol de obras em relação à previsão dos contratos originais.

Soma-se ainda, aos encargos da nova concessão, o montante a ser repassado ao antigo concessionário a título de indenização pelas obras e pelos bens investidos e não amortizados, os chamados bens reversíveis, o que impacta significativamente a nova tarifa de pedágio a ser cobrada, sobretudo pelo seu impacto no fluxo de caixa do projeto se dar no início da concessão.

No que diz respeito ao prazo processual, estima-se de 18 a 24 meses o prazo necessário entre a formalização do termo aditivo e a assunção do trecho pela nova concessionária. Deve-se, ainda, acrescer o prazo necessário para publicação dos atos do Poder Executivo (9 a 12 meses), bem como o período necessário de negociação entre a ANTT e a concessionária das condições a serem pactuadas em termo aditivo (9 a 12 meses). O prazo total para solução definitiva da questão pode variar de 3 a 4 anos.

Importante considerar que o risco de judicialização do processo é baixo, visto tratar-se de rescisão amigável do contrato de concessão, proposta pela própria concessionária, bem como a previsão de arbitragem para solução de controvérsias. Tal característica mostra-se vantagem relevante frente à alternativa da caducidade.

Por fim, destaca-se que no caso em que várias concessionárias decidam pelo processo de relicitação, haverá, por consequência, grande demanda por novos estudos em trechos que atualmente já se encontram concedidos. Corre-se, assim como na caducidade, o risco de se comprometer o avanço do programa de novas concessões rodoviárias do governo federal, vez

que a já restrita capacidade administrativa da ANTT na estruturação de novas outorgas será consideravelmente afetada.

3.3. REVISÃO CONTRATUAL

A terceira alternativa que se vislumbra para a solução dos problemas atualmente enfrentados remete à revisão dos contratos de concessão, adequando-os às reais necessidades da rodovia objeto da concessão e do cenário econômico vivenciado, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro contratual correspondente.

Nessa alternativa, portanto, reconhecer-se-ia que a concessionária demonstra capacidade técnica e operacional para continuar à frente da concessão. O processo de revisão contratual visaria viabilizar técnica e economicamente a concessão, de modo que os usuários sejam minimamente impactados. Em outras palavras, o objetivo é adequar o contrato de concessão de modo que os usuários passem a usufruir das melhorias da maneira mais eficiente possível.

A Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172/2016, dentre outras alterações, instituiu o conceito de revisão quinquenal. Nesse processo, a cada cinco anos, serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades identificadas em decorrência da dinâmica da rodovia.

Essa mesma resolução traz ainda o conceito de revisão extraordinária, oportunidade em que serão consideradas as repercussões decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato ou fato do príncipe, que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.

Em ambos os casos, visando a segurança jurídica do processo, tem-se como prerrogativa a formalização de termo aditivo adequando o contrato de concessão às condições e necessidades atuais da rodovia. Além disso, tem-se a possibilidade de adequar o contrato vigente aos avanços regulatórios obtidos com os novos contratos de concessão, bem como estabelecer procedimentos mais severos de controle da execução contratual.

Nesse sentido, a revisão contratual abarcaria uma combinação dos dois conceitos, de revisão quinquenal e extraordinária. Seriam feitas adequações à realidade atual da rodovia, reavaliando o conjunto e o cronograma das obras, priorizando-as de acordo com o nível de serviço de cada um dos trechos da rodovia, além de prever obras necessárias não mapeadas à época da elaboração dos estudos de viabilidade. Concomitantemente, seria reconhecida a situação atual de desequilíbrio contratual, a partir da caracterização da imprevisibilidade do tráfego, ensejando a recomposição dos impactos da crise econômica de 2015-2016 sobre as concessões rodoviárias.

A necessidade de ajuste/revisão extraordinária dos contratos de concessão, visando adequá-los a situações imprevisíveis que afetem o equilíbrio econômico-financeiro, foi objeto de manifestação pelo Tribunal de Contas da União, no relatório que fundamentou o voto do Exmo. Ministro Relator Ubiratan Aguiar, nos autos do TC-016.189/2008-9, que culminou com o Acórdão nº 2104/2008-TCU-Plenário. Naquela oportunidade, transcreveu o nobre relator, do subcapítulo 4.2.3.10 da instrução técnica que subsidiou o relatório:

ANTT
FL.N.º 975
SUINF

236. Também, pode ocorrer a redução do custo de oportunidade do negócio devido a melhora das variáveis macroeconômicas que afetam o empreendimento.

237. Nesses casos, a lucratividade do empreendimento será maior do que aquela considerada justa para esse tipo de empreendimento. Assim, a apropriação por parte da Concessionária de todo o lucro adicional não condiz com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Somente parte desse lucro caberia à Concessionária, como incentivo à eficiência. A outra parte deveria ser revertida para a modicidade tarifária, em conformidade com os preceitos da regulação por incentivos.

[...]

239. Por outro lado, o aumento extraordinário dos custos e/ou das despesas da Concessionária também pode ocorrer. É lógico que parte desse aumento será automaticamente compensado nos reajustes anuais. Porém, dependendo da magnitude do aumento, a parte excedente poderá onerar em demasia o empreendimento e em certos casos inviabilizá-lo.

240. Também poderá ocorrer um aumento do custo de oportunidade do negócio em virtude da deterioração da situação econômica do País.

241. Desta forma, não seria justo a Concessionária arcar com um aumento desproporcional de seus custos e, também, o investidor deve ter a segurança de que seu investimento será adequadamente remunerado. Assim, a revisão periódica seria o momento adequado para restabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento.'

242. A revisão periódica da tarifa tem amparo legal no § 2º do art. 9º e no inciso V do art. 29, ambos da Lei nº 8.987, de 1995, *in verbis*:

[...]

243. O objetivo da revisão tarifária é a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Para que esse objetivo seja atingido, é necessário que na revisão seja feita uma avaliação quantitativa e também qualitativa das mudanças, tanto para mais como para menos, ocorridas nos custos, nas despesas e nas receitas da Concessionária.

Indo adiante, a instrução produzida pela área técnica do Tribunal conclui pela necessidade de se prever, nos contratos de concessão de rodovias, dispositivos que permitam equacionar os eventos causadores de desequilíbrio, buscando evitar prejuízos tanto para as concessionárias quanto para os usuários, conforme excerto a seguir:

245. A instituição da revisão periódica da tarifa de que trata a lei geral das concessões, Lei nº 8.987, de 1995, é, especificamente no setor rodoviário, imprescindível, em razão do longo prazo de concessão, da improvisibilidade de variáveis impactantes no empreendimento e da suscetibilidade às variações das condições iniciais do contrato, tendo em vista a prestação do serviço adequado em conformidade com os princípios da continuidade, da eficiência e da modicidade da tarifa.

246. A possibilidade do risco do empreendimento tornar-se oneroso ao ponto de inviabilizá-lo fere frontalmente vários princípios, entre eles, o da continuidade e eficiência do serviço público. Por outro lado, o não repasse dos ganhos extraordinários decorrentes da prestação do serviço afronta à modicidade tarifária.

247. O Acórdão nº 2154/07-TCU-Plenário, exarado no TC 026.935/2007-4, representação que trata do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos concernentes à 1ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária Federal, vem reforçar o entendimento de que é necessária a revisão periódica da tarifa.

248. O relatório que fundamentou o voto condutor cita que o desequilíbrio se deu em um momento em que o Brasil vivia situação de instabilidade econômica e de incertezas quanto ao futuro. Atualmente o Brasil vive em uma estabilidade econômica, mas a longo prazo, 25 anos no caso da presente concessão, ninguém pode garantir que essa estabilidade perdurará.

249. Tal situação, portanto, pode vir a se repetir nessa e em qualquer outra concessão de longa duração.

250. No referido Acórdão, o TCU determinou à ANTT que realize estudos com o objetivo de verificar se as atuais concessões de rodovias federais estão em equilíbrio econômico-financeiro

diante da atual conjuntura econômica, uma vez que as condições macroeconômicas hoje são muito diferentes daquelas da época.

251. Caso se verifique desequilíbrio, o TCU determinou que a ANTT adote as providências necessárias a fim de promover o equacionamento dos contratos.

252. Deve ser observado que a referida representação trata de uma situação em que as condições econômicas melhoraram, causando uma redução significativa no custo de oportunidade do empreendimento. Nesse caso, o desequilíbrio enseja a redução da tarifa básica para o restabelecimento da relação entre as receitas e os investimentos da Concessionária, visando sua justa remuneração.

253. Mas, poderia ter ocorrido o contrário, as condições macroeconômicas poderiam ter se deteriorado, aumentando o custo de oportunidade do empreendimento, nesse caso, o desequilíbrio ensejaria um aumento da tarifa básica.

254. Referido determinação, portanto, estabeleceu a realização de uma revisão extraordinária para equacionar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Tal medida, no entanto, seria desnecessária se fossem realizadas periodicamente revisões da tarifa. Desta forma, seriam evitados prejuízos tanto para a Concessionária quanto para os usuários.

255. É necessária, portanto, a criação de um mecanismo de revisão periódica da tarifa. Esse mecanismo deverá assegurar uma remuneração justa à Concessionária, levando em consideração a estrutura de custos e receitas, bem como, o atual custo de oportunidade do negócio. Assim, ao longo da execução do contrato, os usuários compartilharão com a Concessionária os ganhos e os custos extraordinários advindos da exploração da rodovia, bem como, os benefícios e ou prejuízos advindos da situação econômica do País.

Além desse viés econômico-financeiro, o processo de revisão serviria também como oportunidade para realizar a modernização contratual, adotando boas práticas desenvolvidas para as novas outorgas, a exemplo dos avanços que constaram da Rodovia de Integração do Sul (RIS), cujo edital foi publicado recentemente. Nessa linha, poderia ser atualizado, por exemplo, o anexo 5 do contrato, que rege a aplicação dos descontos de reequilíbrio, retirando imprecisões na sua metodologia.

Além da atualização contratual, seriam adicionadas regras que desincentivem a inexecução contratual, os quais funcionariam como salvaguardas, diante do reconhecimento do desequilíbrio contratual atual. Essas condições teriam o condão de estimular uma postura responsável dos que aderirem, pois acarretariam em prejuízos econômicos de grande monta no caso de novas ocorrências de descumprimentos contratuais e de eventual caducidade ou relicitação. Alguns exemplos dessas novas regras são elencados a seguir:

- agravamento das penalidades previstas no contrato;
- previsão de *fast track* para a caducidade, com a supressão das etapas de correção;
- aumento das garantias contratuais; e
- desconto da indenização a que a concessionária faria jus em caso de extinção antecipada do contrato.

Como já é previsto pela Resolução ANTT nº 675/2004 para as revisões quinquenais, previamente à formalização, o processo deverá ser submetido ao Processo de Participação e Controle Social a fim de garantir o direito de manifestação de todos os interessados quanto às alterações propostas, visando colher subsídios para auxílio à tomada de decisão.

Sendo um processo de adesão com diretrizes e condições definidas *a priori* pela ANTT, espera-se um baixo risco de judicialização ao processo. As regras do processo seriam definidas após a realização de amplas rodadas de discussão contando com a participação dos órgãos de controle e do Ministério Público Federal (MPF), além dos órgãos de governo responsáveis pelas

ANTT
FL.N.º 326
SUINF

concessões rodoviárias, garantindo a devida transparência ao processo e permitindo a construção de uma solução que se sustente técnica e juridicamente.

Importante destacar que durante o processo de revisão contratual não haveria interrupção na prestação do serviço público aos usuários, nos moldes contratuais atuais. Ressalva seja feita para os casos de obras de grande vulto, cujo cronograma de execução esteja sendo discutido no âmbito do processo de revisão contratual por não se adequar mais às necessidades atuais da rodovia. O tempo estimado do processo, contado a partir do início do processo pela ANTT até a formalização do termo aditivo, é de 6 a 12 meses.

3.4. COMPARANDO AS ALTERANTIVAS DE SOLUÇÃO

Para facilitar a comparação entre as alternativas de solução, a tabela a seguir demonstra as particularidades de cada um dos caminhos:

PROCESSOS	Caducidade	Relicitação	Revisão Contratual
Previsão Normativa	Lei nº 8.987/1995	Lei nº 13.448/2017 (pendente regulamentação)	Lei nº 8.987/1995, Lei nº 10.233/2001 e Resolução ANTT nº 675/2004
Pagamento de Indenização	Pagamento via OGU (estimado em mais de R$ 5 bi para a 3ª etapa)	Pagamento pela futura concessão (estimado em mais de R$ 5 bi para a 3ª etapa)	Não
Obras de Duplicação	De acordo com o nível de serviço (gatilho)	De acordo com o nível de serviço (gatilho)	Duplicação obrigatória (cronograma priorizado)
Continuidade na Prestação do Serviço	Descontinuidade (tempo de transição de 4 a 5 anos)	Continuidade em nível mínimo (tempo de transição de 3 a 4 anos)	Continuidade
Nível Tarifário	Alto	Alto	Baixo
Impacto Orçamentário (DNIT)	R$ 430 mi/ano (3ª etapa)	Não	Não
Oneração da Capacidade Administrativa	Alta	Alta	Baixa

Diante das características das alternativas de solução acima expostas, considera-se que a opção pela revisão contratual é a que melhor preserva o interesse público, tendo em vista os menores impactos em termos de prazo para a normalização das concessões, a não geração de despesas extras para o orçamento público, a inexistência de descontinuidade na prestação do serviço, a manutenção de tarifas baixas, a previsão de obras de duplicação obrigatórias e a baixa oneração da capacidade administrativa dos órgãos que estruturam as concessões.

Demonstrada a preservação inequívoca do interesse público, o processo de revisão dos contratos deverá guardar estreita ligação com o objeto contratual essencial, afastando-se alegações de rompimento dos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da moralidade e da impessoalidade, com foco na segurança jurídica ao procedimento. Deve-se frisar que a atividade de fiscalização e gestão dos contratos vigentes pela ANTT não está, de modo algo, sendo posta em cheque. Muito pelo contrário. Ao partir para a revisão dos contratos, em detrimento à caducidade, a Agência exerce seu poder de regulador, sopesando os interesses dos usuários, do poder público e do ente privado, decidindo pela alternativa que melhor atende às necessidades atuais.

A opção pela relicitação da concessão continua sobre a mesa, visto que a escolha é, por conceito, prerrogativa da concessionária. É sabido que alguns contratos de concessão não são viáveis mesmo que revisados nos termos apresentados.

A recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14 de agosto de 2018, contando com a participação de parlamentares e de membros do MPF, do TCU, da ANTT, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e da Associação Brasileiras de Concessionárias de Rodovias (ABCR), explorou a situação das concessões de rodovias federais, tendo sido discutidas as alternativas descritas neste documento. Foi consenso entre os debatedores nesse encontro a necessidade da construção de uma solução inovadora – considerando a sensibilidade da questão – com segurança e transparência.

A solução buscada, nesse sentido, é compatível com a revisão quinquenal da rodovia em um sentido amplo, que permita também incluir revisão extraordinária do contrato, conforme a Resolução ANTT nº 675/2004 prevê. Naturalmente, o avanço por esse caminho carece do envolvimento de todos os órgãos acima mencionados, além da ampla participação social. Cabe destacar em relação a esse ponto, que a própria Resolução da ANTT dispõe sobre a obrigatoriedade da promoção de Processo de Participação e Controle Social (PPCS) para a realização desse tipo de processo.

Sopesando as vantagens que a revisão contratual traz sobre as demais alternativas, uma proposta de solução será detalhada na seção a seguir, com a descrição dos ajustes regulatórios necessários nos contratos de concessão.

4. MODELO DE REVISÃO CONTRATUAL

Nesta seção serão detalhados o fundamento e o rito do processo de revisão contratual, o que reflete um conceito amplo de revisão quinquenal, combinado com uma revisão extraordinária, nos termos da Resolução ANTT nº 675/2004. Primeiramente, serão

ANTT
FL N.º 977
SUINF

apresentados os pilares jurídicos e legais do procedimento e, na sequência, será aprofundada a metodologia a ser aplicada aos contratos de concessões rodoviárias federais.

4.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS PARA A REVISÃO CONTRATUAL AMPLA

Os elementos basilares que sustentam a realização da revisão contratual no sentido amplo estão calcados em diversos normativos e na doutrina. Vale registrar, de pronto, que a política pública de concessões de rodovias federais está intimamente ligada à segurança viária, exercida, segundo o art. 144, § 10, *caput*, da Constituição da República, "para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas".

Entre os diplomas legais que tratam do tema, estão a Lei nº 8.666/1993, a Lei nº 8.987/1995 e a Lei nº 10.233/2001. Vejamos os trechos de interesse para fins desta análise:

> **Lei nº 8.666/1993**
>
> Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:
>
> (...)
>
> II - por acordo das partes:
>
> (...)
>
> d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)
>
> **Lei nº 8.987/1995**
>
> Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.
>
> (...)
>
> § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.
>
> (...)
>
> Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.
>
> § 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:
>
> (...)
>
> III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
>
> **Lei nº 10.233/2001**
>
> Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:
>
> (...)

> VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

Além das previsões legais que amparam a realização da revisão contratual aqui conceituada, a regulamentação da ANTT que dispõe sobre "as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais", retrata de forma mais detalhada o procedimento. Vejamos o que diz a Resolução ANTT nº 675/2004 sobre os tipos de revisão tratados nesta análise:

> Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 1º As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 2º As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 3º As revisões quinquenais serão realizadas a cada 5 (cinco) anos, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> (...)
>
> Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, do fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> Art. 2º-B Nas revisões quinquenais serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> Parágrafo único. Quinquenalmente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato deverá ser submetida ao Processo de Participação e Controle Social a fim de assegurar o direito de manifestação de todos os interessados. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)

Depreende-se da leitura combinada da Lei nº 8.666/1993 e da Lei nº 8.987/1995 que a alteração dos contratos administrativos de concessões de serviços públicos, nesse caso de infraestrutura rodoviária, podem ser alvo de alterações, desde que exista acordo entre as partes. Outra lição é a de que há regras de tratamento contratual diferenciado em função de superveniência de fatos imprevisíveis ou que se caracterizem como álea extraordinária econômica. Compete à ANTT dentro da sua esfera de atuação, delimitada pela Lei nº 10.233/2001, promover revisão das tarifas de pedágio, considerando, para tanto, os aspectos contratuais. Embuída dessa missão institucional, em 2004, a Agência editou resolução nesse sentido, caracterizando os tipos de revisão contratual, as quais compreendem – além da revisão ordinária anual – as revisões extraordinária e quinquenal.

No ordenamento estabelecido pelo poder normativo da Agência, a revisão extraordinária contempla "repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da

ANTT
FL N.º 978
SUINF

concessionária", ao passo que a revisão quinquenal trata de "repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário".

No campo da doutrina jurídica, cumpre considerar a chamada teoria da imprevisão. Essa corrente origina-se nas cláusulas de *rebus sic stantibus*, contemplando também a evolução das teorias da pressuposição, da superveniência e das bases do negócio jurídico, as quais tratam da possibilidade de adequação na execução dos contratos em decorrência de uma mudança fundamental de circunstâncias posteriormente ao ajuste. Cunha (1995)[2] relata o posicionamento dos doutrinadores Caio Tácito e José Carlos Ferreira de Oliveira sobre a aplicação da teoria da imprevisão a contratos administrativos de empreitada:

> Apesar de afirmar que não é incompatível com os contratos administrativos, a condição implícita da permanência do Estado de coisas contemporâneas à convenção, traduzida na cláusula *rebus sic stantibus*, o Professor Caio Tácito afirma que a "Teoria da Imprevisão é uma ressalva extraordinária à regra do cumprimento obrigatório dos contratos. A sua invocação pressupõe um estado de crise, uma transfiguração inaudita [I] da matéria de fato que submeta o empreiteiro inesperadamente a um prejuízo intolerável".
>
> (...)
>
> Para o Professor José Carlos Ferreira de Oliveira, apesar de alguns autores sustentarem a inaplicabilidade da teoria da imprevisão aos contratos administrativos de obra por empreitada, esse ponto de vista está superado pela melhor doutrina e jurisprudência oficial. Afinal, o risco assumido pelo empreiteiro no contrato de empreitada é o risco normal e próprio do contrato, e não o risco criado contra a vontade e a intenção das partes, por acontecimento extraordinário e inevitável que elas não poderiam prever e que se estivesse na sua previsão, teria impedido a formação do contrato.

Em termos de jurisprudência, o próprio Plenário do TCU, debruçando-se sobre consulta feita por autarquia federal sobre os efeitos de uma crise econômica sobre a valorização de moeda estrangeira, deixou registrado o seguinte no Acórdão nº 1431/2017 (Rel. Ministro Vital do Rêgo, ata: 25/2017, sessão: 05/07/2017, publicação do DOU em 21/07/2017):

> 51. A doutrina [...] se posiciona nesse sentido de reconhecer que os efeitos de uma crise econômica, cuja consequência imediata seja a alta exacerbada da moeda estrangeira, podem ser causas para o desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos.
>
> 52. Alexandre Wagner Nester defende, tomando por base a doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, Caio Tácito e Marçal Justen Filho, que fenômenos de instabilidade econômica ou social (desvalorização da moeda, guerras, crises econômicas) podem ser causas do estado de imprevisão, tanto pela importância do impacto de seus efeitos, como pela imprevisibilidade de suas consequências, conforme se observa no seguinte excerto (in Crise Econômica e Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato Administrativo, disponível em http://www.portaldelicitacao.com.br/site/artigos/variacao-cambial-nos-contratos-de-licitacao, acesso em 7/2/2017):
>
> Conforme já exposto por este autor (A tutela ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 18, ago. 2008), o risco extraordinário pode ter natureza administrativa ou econômica (ver: MARIA SYLVIA ZANELLA DI PIETRO. Direito Administrativo. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 264).
>
> No primeiro caso (álea administrativa), estão abrangidas as modificações unilateralmente impostas pela Administração Pública: tanto as medidas governamentais gerais que repercutem indiretamente sobre o contrato (fato do príncipe) quanto as medidas administrativas diretamente dirigidas ao contrato, que venham a retardar, impedir ou agravar sua execução (fato da Administração).

[2] Cunha, Thadeu Andrade da. A Teoria da Imprevisão e os Contratos Administrativos. *Revista de Direito Administrativo*, jul./set. 1995, Rio de Janeiro, 201: 35-44.

No segundo (álea econômica), estão os eventos econômicos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis (conforme expressamente previsto na Lei), independentes da vontade das partes, que alteram a situação econômica em que se insere o contrato.

A álea econômica não se confunde com os riscos ordinários inerentes à atuação do agente, eis que "é, por natureza, extraordinária, excedente aos riscos normais admitidos pela natureza do negócio. Os fenômenos de instabilidade econômica ou social (guerras, crises econômicas, desvalorização da moeda) são as causas principais do estado de imprevisão, tanto pela importância do impacto de seus efeitos, como pela imprevisibilidade de suas consequências. (...) A imprevisibilidade não se refere, necessariamente, ao elemento perturbador em si mesmo, mas aos seus efeitos que ultrapassem à razoável previsão humana." (CAIO TÁCITO, "O equilíbrio financeiro na concessão de serviço público". Temas de Direito Público. Vol. I, Renovar, 1997, p. 209).

Discute-se, diante dessas concepções, a possibilidade de uma grave crise econômica ensejar o reequilíbrio de contratos administrativos em curso. E, embora haja por parte da administrativa, a doutrina e os tribunais têm reconhecido a procedência do raciocínio. Ou seja, que a alteração drástica no cenário econômico, que afete a situação do particular contratado (aumentando custos e insumos, ou mesmo dificultando sua operação em condições normais) se enquadra na moldura legal para a álea econômica extraordinária, passível de justificar o reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato administrativo.

É o que explica MARCAL JUSTEN FILHO quando afirma que "o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro poderá decorrer de outros fatos, totalmente alheios à Administração. Assim, a crise econômica poderá produzir uma extraordinária elevação do preço de determinados insumos; uma greve poderá acarretar a impossibilidade de fabricação dos produtos; uma crise internacional poderá acarretar a impossibilidade de fabricação dos produtos; uma crise internacional poderá provocar elevação extraordinária dos preços dos combustíveis; etc." (Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 13. ed. São Paulo: Dialética, 2009, p. 749). (Itálico e grifos presentes no original)

53. É pacífico o entendimento de que o risco extraordinário pode ser classificado em duas áleas, a administrativa e a econômica. A álea administrativa abrange as modificações unilateralmente impostas pela Administração Pública. Já na álea econômica estão os eventos econômicos imprevisíveis ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis.

Assim, é inegável que uma grave crise econômica, causadora de efeitos negativos drásticos nos contratos celebrados pela Administração, pode suscitar a redefinição de obrigações contratuais.

A doutrina e jurisprudência, nesse sentido, separam os riscos ordinários dos extraordinários, diferenciando o seu tratamento. A matriz de risco dos contratos de concessão também atua dessa forma em relação ao risco de tráfego dos contratos. Apresenta-se, nesse sentido, como essas regras estão dispostas nos contratos da 3ª etapa, de um lado alocadas ao concessionário (riscos ordinários) e de outro ao poder concedente (riscos extraordinários):

Risco Ordinário

21 Alocação de Riscos

21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente 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_T

Risco Extraordinário

21 Alocação de Riscos

21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados À Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

ANTT
FL.N.º 979
SUINF

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

Cabe ainda mencionar que a solução de uma revisão contratual ampla não é inovação no cenário internacional. Soluções desse tipo foram adotadas recentemente no âmbito da União Europeia, em decorrência da crise instaurada a partir de 2008. Além de ser comum os contratos internacionais preverem cláusulas de revisão periódica, como as revisões quinquenais ora em discussão, sendo estabelecidas regras específicas para as revisões originadas em função da situação de desaceleração na economia.

Pode-se mencionar nesse espírito, a Diretiva 23/14/EU, a qual trouxe diretrizes para a revisão e modernização das normas vigentes sobre contratações públicas, as quais são aplicáveis a contratos de concessão. O instrumento prevê a possibilidade de as autoridades promoverem modificações nos contratos ao longo da sua execução. Ressalva deve ser feita de que a possibilidade de alteração não deve ser ilimitada, devendo preservar o objeto contratual na sua essencialidade.

Embora os países da União Europeia sejam livres para seguirem ou não as diretivas do bloco, é comum que sejam produzidas leis nacionais que as incorporam. Esse foi o caso da Espanha, que internalizou a Diretiva 23/2014/EU por meio da Lei nº 9/2017. Dentre as hipóteses de alterações permitidas nos contratos, o seu art. 205 autoriza tal ocorrência em função de circunstâncias supervenientes e imprevisíveis no momento da modelagem contratual. Entre as restrições para a aplicação desse dispositivo, estão a não alteração da natureza global do contrato e um limite de modificações, que não podem exceder 50% do seu valor inicial do contrato.

Diante do exposto, nota-se que há extensivos fundamentos jurídicos e boas práticas internacionais que sustentam a alteração contratual nos moldes desenhados como alternativa de solução para a queda de desempenho das concessões rodoviárias federais. A seguir, serão relatados os passos que seriam dados no âmbito das revisões extraordinária e quinquenal.

4.2. REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

Nesta tipologia de revisão estão abarcadas as alterações contratuais relativas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do reconhecimento da imprevisibilidade do nível de queda na atividade econômica nacional em 2015 e 2016.

Os ajustes na matriz de tráfego serão realizados no modelo econômico-financeiro dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) que embasaram os processos licitatórios dos trechos concedidos ou, quando houver, no Plano de Negócios vencedor da licitação, substituindo-se o tráfego projeto pelo tráfego real verificado.

Inicialmente, será efetuada a substituição do tráfego projetado pelo tráfego real pagante verificado, a partir de 2014. Como exemplo, no caso da terceira fase da 3ª etapa, o tráfego projetado será substituído pelo real nos seguintes anos de concessão: 2015/2016 (início da cobrança), 2016/2017 e 2017/2018.

Considerando que os EVTEAs foram elaborados previamente à Lei nº 13.103/2015 e, portanto, previam a cobrança dos eixos suspensos, será necessário ajustar o tráfego real pagante observado a partir de 17 de abril de 2015 (data da publicação do Decreto nº 8.433/2015

que regulamentou a referida Lei e momento em que se passou a aplicar a isenção), de forma a adicionar ao tráfego pagante a parcela de eixos suspensos observada em cada ano concessão.

Observa-se que o Art. 17º da Lei 13.103/2015, dispunha o seguinte:

> "Art. 17 Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."

Recentemente, a Lei nº 13.711, de 24 de agosto de 2018 (conversão da Medida Provisória nº 833/2018), alterou o referido artigo para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. Não houve, contudo, alterações no tocante à prática nas rodovias concedidas pela União.

A nova projeção de tráfego partirá, portanto, do tráfego real verificado nas concessões para os primeiros cinco anos da concessão e desse ponto em diante seguirá a projeção de crescimento que constou dos EVTEAs até o fim da concessão, a qual representa a taxa de crescimento do PIB fornecida pelo Banco Central (FOCUS - Relatório de Mercado – Expectativas de Mercado) de 2,5% ano, mantendo a elasticidade de cada projeto.

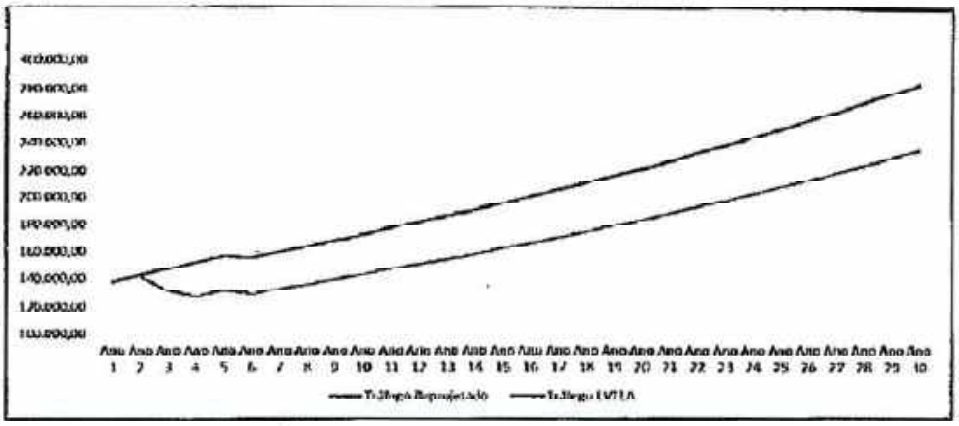
Na nova projeção será excluída a incidência de perda de tráfego em razão de possíveis fugas no início da concessão, tendo em vista que o tráfego real já considera essas fugas. Uma vez estabelecida esta nova projeção, anualmente, o tráfego projetado será comparado com o real verificado.

Se o tráfego total anual pagante (somatório de todas as praças de pedágios), em veículos equivalentes, superar a projeção, a diferença será revertida à modicidade tarifária. Caso seja o oposto, a tarifa será majorada. Essa compensação poderá ser feita quinquenalmente, a critério da ANTT, de forma a suavizar oscilações pontuais na demanda. Dessa forma, a partir desse momento o risco de tráfego passará a ser do poder concedente.

Para os contratos de concessão em que houve a apresentação do plano de negócios no leilão, a reversão à modicidade se dará dentro do próprio plano de negócios (Fluxo de Caixa Original – FCO). Já para os contratos em que não houve apresentação de plano de negócios a compensação tarifária se dará via aplicação do Fator C (reversão da receita arrecadada a maior ou a menor), conforme previsão contratual para este tipo de desequilíbrio, sendo diluída nos cinco anos seguintes.

Diante do exposto, apresenta-se, a seguir, exemplo de gráfico que mostra a curva de tráfego original (EVTEA) e curva de tráfego reprojetada, em veículos equivalentes.

ANTT
Fl. N.º 980
SUINF



A revisão da tarifa básica de pedágio (TBP) seria realizada com base no modelo econômico-financeiro do EVTEA ou do plano de negócios, se existente. A partir do ajuste realizado na matriz de tráfego, seria calculada uma nova TBP quilométrica (nova TBP de contrato).

No caso de contratos sem plano de negócios, sobre esta TBP quilométrica, aplicar-se-ia o deságio ofertado no leilão, sendo adicionado o percentual de perda de receita em razão da não cobrança de pedágio dos eixos suspensos (Lei 13.103/2015). O quadro a seguir demonstra simulação desses efeitos na tarifa, a título de exemplo:

TBP de contrato (R$ a preços iniciais)	Deságio ofertado no Leilão (%)	Perda de receita em razão dos eixos suspensos (%)	Nova TBP de contrato - reequilibrada (R$ a preços iniciais)	(%)
0,04381	52,74%	6,79%	0,05637	28,68%

Apesar de constar uma nova TBP de contrato no modelo econômico-financeiro, desde o início da cobrança de pedágio, não seria feita correção sobre as TBPs cobradas anteriormente à aprovação da revisão quinquenal. A primeira incidência da nova TBP seria considerada no ano concessão 2019-2020. Conforme prevê a Resolução ANTT nº 675/2004, os efeitos financeiros das revisões quinquenais devem ser considerados na revisão ordinária subsequente.

Ademais, em decorrência do reconhecimento da situação de álea extraordinária, os processos de penalidades que estiverem em trâmite administrativo em relação às obras de ampliação de capacidade e melhorias, as quais tiveram a sua execução impactada pelos fatos supervenientes decorrentes da queda na atividade econômica nacional, deverão ter os seus processos arquivados, considerando a sua nulidade. Somente aqueles cujo trâmite tenha alcançado a fase de execução, com o devido trânsito em julgado administrativo, seguiriam vigorando.

Por fim, entende-se que a efetivação do reequilíbrio somente poderá se justificar se, a partir da sua efetivação, ocorra o compartilhamento dos ganhos com aumentos na demanda com os usuários. O racional é simples, como o risco de tráfego dos primeiros anos dos projetos passará a ser absorvido pelo poder concedente, os anos seguintes assim deverão ser também, de forma a manter a simetria entre as partes.

Propõe-se, destarte, alterar a matriz de risco, de forma a estabelecer que o risco de demanda passe a ser do poder concedente. Assim, eventual evolução do tráfego em patamares superiores ao reprojetado passarão a ser revertidos à modicidade tarifária, assim como eventual *performance* que fique abaixo da nova previsão. Com isso, blinda-se o projeto contra novas oscilações negativas na demanda, ao passo que se permite uma compensação futura aos usuários caso a economia nacional volte a crescer com vigor. Sugere-se que tal aferição e a corresponde reversão à tarifa seja feita a cada 5 anos, por ocasião das revisões quinquenais.

4.3. REVISÃO QUINQUENAL

Nessa tipologia de revisão, trata-se da alteração do conjunto de investimentos, incluindo o seu cronograma de execução, de forma a melhor atender às reais necessidades do sistema rodoviária em questão, conforme consigna a Resolução nº 675/2004.

A distribuição dos investimentos, nessa lógica, deverá seguir as especificidades de cada uma das rodovias. Com vistas à obtenção da sustentabilidade econômico-financeira do projeto, entende-se que esse prazo poderá ser estendido até no máximo 5 anos antes do término da concessão. De forma a assegurar o objeto essencial do contrato, indica-se manter inalterado o rol de obras de duplicação, comportando a duplicação integral da rodovia.

Como é sabido, a programação de investimentos em concessões rodoviárias muitas vezes se apresenta desajustado, quando ponderado o tempo da concessão e os reais níveis de serviços. Este fato foi agravado devido ao cenário econômico observado nos últimos anos, que tornou a realidade bem diferente dos cenários simulados quando dos estudos para realizar as concessões. As concessões da 3ª etapa, por exemplo, foram concebidas sob a diretriz de crescimento econômico acentuado e, nesse sentido, consideraram altos níveis de investimentos nos primeiros anos de contrato, uma vez que a realidade à época apresentava grande disponibilidade de recursos financeiros. Diante disso, esses contratos preveem a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias no período inicial de cinco anos de concessão. Entretanto, a realidade se mostrou diferente, apresentando insuficiência de financiamentos e variação negativa da demanda.

Nesse diapasão, a reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, observando as exigências de nível de serviço e parâmetros técnicos é, por óbvio, a melhor solução do ponto de vista do interesse público visando manter a viabilidade dos atuais contratos. Para a reprogramação de investimentos de ampliação de capacidade é necessário que se estabeleçam critérios técnicos, uma vez que tem sua motivação baseada em níveis de serviços observados e/ou esperados para a rodovia. Para embasar tais reprogramações, as concessionárias deverão apresentar seus pleitos tendo como base estudos técnicos e econômicos, sendo que o início de tudo é a realização de um completo estudo de tráfego.

A ANTT, por sua vez, para analisar estes pleitos, não se limitará às análises técnicas dos estudos apresentados, assim fará também checagem dos *inputs* considerados nos estudos. Para tanto realizará um estudo de tráfego independente, em que serão efetuadas contagens de tráfego em pontos estratégicos visando verificar os dados apresentados pelas concessionárias. Logo, a ANTT, no que se refere aos estudos de tráfego, não se limitará a verificação quanto aos aspectos normativos e técnicos dos estudos apresentados, a Agência também irá realizar trabalhos de campo para avaliar a aderência dos estudos às características do tráfego nos

ANTT
FL N.º 981
SUINF

respectivos segmentos, suas características volumétricas e classificatórias, ou seja, avaliará a adequabilidade dos segmentos homogêneos e respectivo tráfego quanto aos seus aspectos volumétricos e classificatórios. Assim, terá uma visão independente dos estudos e pleitos, no que se refere aos dados e estudos de tráfego e nível de serviço elaborados pelas concessionárias.

Para efeitos de simulação preliminar, uma vez que não se dispõe ainda dos estudos de tráfegos acima mencionados, os investimentos ainda não executados foram redistribuídos até o 20º ano de concessão em parcelas iguais. Compõe esse grupo os seguintes investimentos: obras de ampliação de capacidade obrigatórias; obras de implantação de vias marginais; melhorias previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), como por exemplo, acessos, diamantes, passarelas, trevos, trombetas e retornos; e contornos rodoviários obrigatórios.

Não foram considerados nesta análise preliminar a reprogramação dos investimentos relativos à recuperação e manutenção da rodovia, bem como aqueles relativos às obras de fluidez e conforto. No que tange aos investimentos relativos à recuperação e manutenção da rodovia, poderá ser estabelecido mecanismo com vistas a captar o efeito econômico-financeiro dos ajustes, se a mesma for considerada.

Para efeito de reequilíbrio serão comparadas as metas de investimentos originais do PER com as novas metas. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações dar-se-á por meio da aplicação do fator D – redutor tarifário previsto contratualmente – nas concessões em que não houve apresentação de plano de negócios e diretamente no plano de negócios (FCO) para os demais contratos. O desconto incidirá sobre a tarifa de pedágio no ano subsequente à sua apuração. Considera-se ainda a aplicação dos descontos de reequilíbrio relativos aos descumprimentos sucessivos das metas dos anos concessão 4 e 5 (23,30% e 34,90%), recuperando a defasagem entre o fim do ano concessão e a revisão da tarifa de pedágio.

Para exemplificar o procedimento, toma-se o caso da curva apresentada acima como base. Considerando a nova TBP quilométrica de contrato após a aplicação da revisão extraordinária nos moldes descritos, a nova TBP quilométrica seria de R$ 0,05637/km a preços iniciais. Considerando o desconto imediato no fator D de 34,90% (referente às metas previstas para execução até o ano 5), teríamos uma nova TBP de R$ 0,03670/km, computando uma queda de 16,23% em relação à TBP de contrato (R$ 0,04381/km), a preços iniciais, como pode se ver no quadro a seguir:

TBP de contrato (R$ a preços iniciais)	Nova TBP de contrato – reequilibrada (R$ a preços iniciais)	Nova TBP de contrato – com Fator D ano 5 (R$ a preços iniciais)	(%) Diferença TBP de contrato e nova TBP – com Fator D ano 5
0,04381	0,05637	0,03670	-16,23%

Para se ter uma melhor noção do que seria o impacto das alterações ao usuário, na demonstração a seguir, atualiza-se monetariamente o valor pelo índice de reajustamento tarifário (IRT = 1,54239), acrescenta-se parcela de tarifa constante do Fluxo de Caixa Marginal (FCM = R$ 0,00581/km) e aplica-se a tarifa quilométrica à taxas de cobertura de cada uma das praças da concessão, permitindo a comparação real entre os valores de tarifa atualmente praticados e os novos valores após a revisão contratual ampla, conforme o quadro abaixo:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Atual	Nova Tarifa	% Variação

P1	72,34	5,10	4,70	-7,84%
P2	99,00	7,00	6,50	-7,14%
P3	99,49	7,00	6,50	-7,14%
P4	100,49	7,10	6,60	-7,04%
P5	111,47	7,80	7,30	-6,41%
P6	86,24	6,10	5,70	-6,56%
P7	84,40	5,90	5,50	-6,78%
P8	110,63	7,80	7,30	-6,41%
P9	83,15	5,80	5,50	-5,17%
			Média	-6,72%

Há também a necessidade de se aplicar o fator D ano 4 (23,30%), ainda não aplicado devido à defasagem do ano concessão em relação ao momento da revisão/reajuste. Contudo, nesse caso, o redutor não seria permanente na tarifa, vigorando apenas durante o período necessário para compensar a defasagem existente. Após esse período a tarifa retornaria ao patamar do quadro acima. Caso esse desconto fosse aplicado em 5 anos, em parcelas iguais de -4,66% (desconsiderando efeitos financeiros e de evolução do tráfego), a diferença entre a tarifa atual e a nova tarifa nas praças chegaria a -12,61%, conforme apresentado a seguir:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Atual	Nova Tarifa	% Variação
P1	72,34	5,10	4,40	-13,73%
P2	99,00	7,00	6,10	-12,86%
P3	99,49	7,00	6,10	-12,86%
P4	100,49	7,10	6,20	-12,68%
P5	111,47	7,80	6,90	-11,54%
P6	86,24	6,10	5,30	-13,11%
P7	84,40	5,90	5,20	-11,86%
P8	110,63	7,80	6,80	-12,82%
P9	83,15	5,80	5,10	-12,07%
			Média	-12,61%

Observa-se que quando da incidência dos efeitos da revisão a tarifa pode sofrer pequenas alterações, pois não foram considerados os eventos ordinários de fatores D e C que poderão incidir na próxima revisão ordinária.

Adicionalmente, será realizado amplo levantamento de todas as necessidades de investimentos da rodovia. Caso se verifique a necessidade de novos investimentos, submeter-se-á proposta de inclusão desse conjunto de investimentos a audiências públicas, apresentando à população impactada todos os seus efeitos em termos tarifários, bem como se observarão os procedimentos regulamentares vigentes. Dentre esses itens, considera-se inclusive eventuais obras em travessias urbanas ou contornos de trechos urbanos.

4.4. APRIMORAMENTOS CONTRATUAIS

O conceito de revisão contratual amplo ora em discussão deve contemplar também ajustes/adequações que modernizem os contratos, levando-os ao patamar mais moderno das

ANTT
FL N.º 982
SUINF

práticas regulatórias nacionais. Nesse sentido, cabe aproximá-los dos avanços realizados nas novas outorgas recentemente estruturadas no país, a exemplo da BIS e da BR-364/365/GO/MG. Nesse aspecto, caberiam diversos aperfeiçoamentos redacionais e a introdução de novas regras, as quais atuam na melhoria da gestão contratual, a exemplo das seguintes:

- Atualização do anexo 5 do contrato – Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio:
  - atualização das tabelas de referência do fator D, com maior abrangência de itens e considerando efeitos indiretos de manutenção sobre itens não executados;
  - introdução do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), que recupera os valores anteriormente previstos na tarifa de pedágio, diante de inexecuções identificadas posteriormente;
  - inclusão do Coeficiente de Ajuste Adicional (CAA), que ajusta o efeito financeiro da conclusão antecipada de obras, mediante autorização da ANTT;

- Atualização do anexo 6 do contato – Fator C – para corrigir inconsistência no seu regramento;

- Inclusão de regras de *compliance*, orientando a adoção das melhores práticas de governança corporativa (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa e Novo Mercado), incluindo política de transações com partes relacionadas;

- Supressão dos fatores Q (disponibilidade e nível de acidentes) e X (ganhos de produtividade e eficiência), os quais mostraram-se instrumentos inadequados para a finalidade que se propunham;

- Atualização da regra de inclusão de contornos e substituição de investimentos, inserindo a necessidade de autorização da ANTT e da comparação entre projetos executivos com reequilíbrio somente da diferença de valores;

- Obras de estoque de melhorias com ampla conversibilidade entre diferentes dispositivos (para contratos sem plano de negócios); e

- Compatibilização da cláusula de transferência do controle acionário com as novas obrigações do contrato.

Além dessas medidas de atualização do modelo regulatório, no processo de revisão do contrato, convém também criar desincentivos ao comportamento oportunista, sobretudo em relação ao compromisso pela execução das obras de grande vulto. Sugere-se, nesse sentido, o agravamento das consequências de eventuais novos inadimplementos. Essas condições deverão ser colocadas como obrigatórias para a assinatura do termo aditivo que regulará as novas relações contratuais. Entre essas medidas, elencam-se algumas dessas possibilidades:

- Alteração da matriz de risco relativa ao tráfego para alocá-la ao poder concedente, o que fará com que eventuais oscilações futuras da demanda além da curva de demanda reprojetada sejam revertidas à modicidade tarifária;

- Agravamento das multas relativas às obras de ampliação de capacidade e melhorias em 20%, em caso de descumprimento do novo cronograma;

- Em caso de adesão à relicitação ou em caso de caducidade por descumprimento contratual, previsão contratual de redução de 15% e 25%, respectivamente, sobre o valor de indenização que a concessionária tem direito pelos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados ou depreciados;

- Simplificação do procedimento para a decretação de caducidade, com a supressão acordada do prazo para a correção de falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, permitindo a instauração imediata do processo administrativo de inadimplência; e

- Reforço das garantias contratuais, duplicando o valor previsto, enquanto não estiverem concluídas todas as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas originalmente nos contratos.

5. CONCLUSÃO

A presente análise debruçou-se sobre a situação de queda no desempenho das concessões rodoviárias federais, apontando as suas motivações e avaliando as alternativas à disposição para a solução do problema evidenciado. Diante das reflexões realizadas, podem ser extraídas algumas conclusões.

Primeiramente, resta evidenciada a incapacidade – tanto do poder concedente quanto das concessionárias – de se prever a queda do PIB nos patamares verificados no Brasil nos anos de 2015 e 2016. A inferência estatística demonstra que, diante de uma distribuição normal, a probabilidade de uma ocorrência de mais de 3% de queda na atividade econômica em um ano era de menos de 1% quando da realização dos leilões da 2ª e 3ª etapas. Tal consideração não pode ser feita, contudo, para os ingressantes na 1ª etapa, tendo em vista o contexto de instabilidade macroeconômica ao qual estavam submetidos ao formularem as suas propostas.

Essa constatação agrava-se ainda mais pela ampla dependência de recursos oriundos da cobrança de pedágio, dada a realidade de esse fonte de recursos responder pelo quase totalidade de receitas nas concessões rodoviárias. Tendo em mente ainda a forte relação do PIB com o tráfego, sobretudo de veículos comerciais, nota-se os efeitos drásticos de uma queda acumulada de 7,2% no PIB sobre a receita das concessões, ao alterar o patamar da sua curva de demanda.

Os efeitos dessa conjuntura traduziram-se na redução no ritmo de execução das obras de grande vulto previstas nas concessões rodoviárias. Com recursos insuficientes, foram priorizados serviços básicos, como a operação e manutenção da rodovia, relegando a um segundo plano os investimentos em ampliação de capacidade e melhorias. Um forte agravante sobre a capacidade de execução das concessionárias foi o efeito da crise sobre as condições de financiamento ofertadas pelos bancos públicos. O enrijecimento das políticas operacionais desses bancos tornou a obtenção de crédito mais restrita e dispendiosa, inviabilizando o planejamento de execução previamente traçado.

Diante dessa realidade, restam três alternativas ao poder concedente: declarar a caducidade das concessões, avançar na relicitação mediante a concordância dos privados ou promover uma ampla revisão contratual, reconhecendo a superveniência da crise. Esse último caminho oferece diversas vantagens em relação aos dois primeiros, mormente em função da

ANTT
FL N.º 983
SUINF

continuidade na prestação do serviço, do curto prazo para a normalização dos contratos, da inexistência de impactos ao orçamento público e da possibilidade de manutenção das baixas tarifas obtidas nos processos licitatórios prévios.

Assim, resta evidente que a revisão contratual no seu sentido amplo, que combine os conceitos de revisão extraordinária e de revisão quinquenal, permitindo, assim, reequilibrar os contratos e ajustar a concessão às reais necessidades da rodovia em termos de investimentos, é inegavelmente a única alternativa que, de fato, soluciona o problema, traduzindo da melhor forma o interesse público envolvido.

Esse processo utilizaria os estudos de viabilidade ou planos de negócios (quando existirem) como referência, além da aplicação do desconto de reequilíbrio (fator D) para reprogramar as obras no tempo. Simulações da aplicação desses ajustes demonstram a possibilidade de redução imediata das tarifas de pedágio, compensando esses efeitos para os usuários. No caso exemplificado nesta análise, atinge-se redução de mais de 12% em relação à tarifa atualmente praticada nas praças de pedágio.

Como contrapartida às alterações a serem pactuadas, as regras de *enforcement* do contrato – multas, garantias e extinção – seriam agravadas, desincentivando novos inadimplementos e gerando salvaguardas aos usuários. Paralelamente, poder-se-ia introduzir diversas melhorias contratuais que aproximassem os contratos vigentes às melhores práticas regulatórias, as quais estão sendo utilizadas nos novos contratos.

Diante dos motivos acima expostos, conclui-se que a revisão contratual ampla é a solução que melhor atende ao interesse público diante do problema que está posto. Contudo, entende-se que a construção da solução final deve ser produto de ampla discussão com sociedade, parlamentares, TCU, MPF e demais órgãos de governo. Somente com segurança jurídica e transparência será atingido um resultado satisfatório.

Nesse sentido, este documento funciona apenas como norteador inicial, a partir do qual devem ser discutidos aperfeiçoamentos, de forma a mitigar eventuais riscos e ampliar as potenciais vantagens dessa alternativa.

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Protocolo Geral
Recebido 5.11.18 às 16:02 nº fl. 983

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo <Gustavo.SCHEFFERDASILVEIRA@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:37
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: RE: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 2018.10.03_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para Requerida.pdf; 2018.10.10_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 2018.10.03_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para Dr. Sérgio Guerra.pdf; 2018.10.03_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para Requerente.pdf; 23932_GSS CV Sergio Guerra.pdf; 23932_GSS DADII Sergio Guerra.pdf

Prezados,

Segue anexo cópia de cortesia da correspondência encaminhada nessa arbitragem.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira | Conselheiro
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: gsa@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Website www.iccwbo.org/events

View all upcoming ICC events

From: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Sent: mardi 6 novembre 2018 16:07
To: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Subject: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

3 de outubro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL,
Lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por SEDEX

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("Secretaria") notifica o recebimento, em 18 de setembro de 2018, de um Requerimento de Arbitragem ("Requerimento") por parte da CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil), representada por Ana Tereza Basilio, Bruno Di Marino, Bruna Pinheiro Fernandes, Thiago Drummond de Paula Lins e Flávia Figueiredo Franco Carmo do escritório BASILIO ADVOGADOS (Rio de Janeiro - RJ, Brasil) indicando seu nome como Requerida.

Nos termos do artigo 4(2) do Regulamento de Arbitragem da CCI ("Regulamento") em vigor a partir de 1º de março de 2017, essa arbitragem teve início naquela data.

O Regulamento da CCI em vigor a partir de 1º de março de 2017 inclui Disposições sobre Arbitragem Expedita ("Disposições") (artigo 30 e Apêndice VI) que são aplicáveis se o valor em disputa não ultrapassar US$ 2 000 000 (R$ 6 400 000), desde que obedecidas as condições previstas no artigo 30(3). As partes também podem concordar com a aplicação dessas Disposições em todos os demais casos.

O cabeçalho e a referência desta arbitragem estão indicados acima. Pedimos que a referência **23932/GSS** seja incluída em toda correspondência futura.

Em toda correspondência futura, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(artigo ***)".

Anexamos uma cópia do Requerimento e dos documentos anexados a ele (artigo 4(5)).

.../...

Resposta ao Requerimento

Sua Resposta ao Requerimento ("Resposta") deve ser apresentada no prazo de **30 dias** a contar do dia seguinte ao recebimento desta correspondência (artigo 5(1)).

Pedimos que nos envie sua Resposta em **5** vias físicas, juntamente com uma versão eletrônica.

É possível pedir uma prorrogação do prazo para a apresentação de sua Resposta, com a designação de um árbitro (artigo 5(2)). Essas informações permitirão que a Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("Corte") tome as providências iniciais para a constituição do tribunal arbitral.

Se qualquer das partes se recusar ou se abstiver de participar da arbitragem, ou de qualquer das suas fases, a arbitragem prosseguirá, não obstante tal recusa ou abstenção (artigo 6(8)).

Integração de partes adicionais

Nenhuma parte adicional será integrada a esta arbitragem após a confirmação ou nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Portanto, caso pretendam integrar uma parte adicional e solicitar uma prorrogação de prazo para apresentar suas Respostas, favor informar-nos em seu pedido de prorrogação.

Constituição do tribunal arbitral

A convenção de arbitragem dispõe que o litígio seja submetido a três árbitros. A Requerente designou o Dr. Sérgio Guerra como coárbitro.

Convidaremos o candidato a árbitro a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

A Requerida deve designar um coárbitro em sua Resposta ou em eventual pedido de prorrogação do prazo para apresentação de sua Resposta (artigo 12(4)).

Presidente do tribunal arbitral

A convenção de arbitragem dispõe que os coárbitros designarão o presidente.

Os coárbitros terão 30 dias a contar de sua confirmação ou nomeação para designar o presidente, a menos que outro prazo seja acordado entre as partes ou fixado pela Corte (artigo 12(5)).

A Requerida deve designar um coárbitro em sua Resposta ou em eventual pedido de prorrogação do prazo para apresentação de sua Resposta (artigo 12(4)). Caso não designe um árbitro no prazo de **30 dias** a contar do dia seguinte ao recebimento da correspondência que lhe foi enviada na presente data, a Corte nomeará um árbitro em seu nome (artigo 12(4)).

Sede da arbitragem

A convenção de arbitragem dispõe que Brasília, DF – Brasil será a sede da arbitragem.

Idioma da arbitragem

A convenção de arbitragem dispõe que o português será o idioma da arbitragem.

.../...

Valor em disputa

O valor em disputa é atualmente de R$ 140 000 000.

Representação

Caso seja representado por advogado, pedimos que forneça os respectivos dados de contato.

Comunicação com a Secretaria

Pedimos que forneça seu endereço de correio eletrônico, já que a Secretaria geralmente envia correspondência por esse meio.

Condução eficaz da arbitragem

O Regulamento exige que as partes e o tribunal arbitral se esforcem em conduzir a arbitragem de forma célere e eficiente quanto aos custos, levando em consideração a complexidade do caso e o valor da disputa (artigo 22(1)).

Ao decidir sobre custos, o tribunal arbitral poderá levar em consideração as circunstâncias que julgar relevantes, inclusive em que medida cada parte conduziu a arbitragem de forma célere e eficiente quanto aos custos (artigo 38(5)).

Resolução amigável

As partes são livres para resolver o litígio de forma amigável, a qualquer momento durante a arbitragem. As partes podem analisar a possibilidade de adotar o procedimento de solução amigável de conflitos, de acordo com o Regulamento de Mediação da CCI, o qual também permite que sejam utilizados outros procedimentos de solução amigável, além da mediação. A CCI pode ainda auxiliar as partes a encontrar um mediador adequado. Informações adicionais podem ser obtidas no Centro Internacional de ADR da CCI, pelo telefone +33 1 49 53 30 53, pelo e-mail adr@iccwbo.org ou no website www.iccadr.org.

Equipe responsável pela condução do procedimento

Gustavo Scheffer da Silveira, Conselheiro.....(telefone direto + 55 11 3040-8830)
Patrícia de Figueiredo Ferraz, Conselheira Adjunta.....(telefone direto + 55 11 3040-8837)
Gabriele Valerie Schues, Assistente.....(telefone direto + 55 11 3040-8838)
Correio eletrônico..... .....*(ica10@iccwbo.org)*

Com sede no seguinte endereço:

Rua Surubim, 504 – 12º andar
Cidade Monções, 04571-050
São Paulo – SP
Brasil

Sempre mantendo estrita neutralidade, permanecemos à disposição das partes em caso de eventuais dúvidas na aplicação do Regulamento.

Anexamos à presente uma nota explicativa que ilustra algumas características essenciais da arbitragem da CCI, bem como a Nota sobre o Funcionamento do Escritório do Brasil da Secretaria da Corte da CCI.

.../...

Finalmente, sugerimos consultar o nosso website www.iccarbitration.org, para informações mais detalhadas sobre os nossos serviços de Resolução de Disputas.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: *(apenas para a Requerida)*
- Toda a correspondência enviada até o momento
- Requerimento de arbitragem com os documentos anexados
- Regulamento de Arbitragem da CCI *(disponível em www.iccarbitration.org)*
- Nota sobre o Funcionamento do Escritório do Brasil da Secretaria da Corte da CCI *(disponível em www.iccarbitration.org)*
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI *(disponível em www.iccarbitration.org)*

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

10 de outubro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL,
Lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por SEDEX

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Sergio Guerra, designado pela Requerente para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos a Requerente a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **19 de outubro de 2018.**

.../...

Ainda, convidamos a Requerida a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato a árbitro em sua Resposta ou em eventual pedido de prorrogação do prazo para apresentação de sua Resposta.

Respeitosamente,

Gustavo Sheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Sergio Guerra; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Sergio Guerra

c.c. - Sergio Guerra *Por correio eletrônico: sergio.guerra@fgv.br*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

3 de outubro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Sérgio Guerra
Praia de Botafogo, 190, 13º andar
Rio de Janeiro – RJ
22250-900
Brasil

Por correio eletrônico: sergio.guerra@fgv.br

Prezado Dr. Sérgio Guerra,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI ("Secretaria") informa que o Senhor foi designado pela Requerente para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Documentos a serem fornecidos à Secretaria

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico para ica10@iccwbo.org, em até **18 de outubro de 2018**, os formulários anexos, em formato PDF, de (i) Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência ("Declaração"), de (ii) *curriculum vitae*, e de (iii) Instruções Bancárias que recomendamos preencher em formato eletrônico.

Ao preencher os dados da sua Declaração, solicitamos especial atenção para a pergunta relativa à sua disponibilidade, no alto da página 2. O campo deve ser preenchido com a indicação das datas já eventualmente ocupadas em sua agenda e que, assim, não estariam disponíveis para audiências ou reuniões nesta arbitragem.

Informações sobre a Arbitragem

Pedimos que nos sejam fornecidas todas as informações pertinentes, nos formulários acima mencionados.

Recomendamos a leitura cuidadosa dos anexos com as Informações sobre o Procedimento e com a Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI ("Nota").

Pedimos observar que, nas correspondências futuras, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(Artigo ***)".

.../…

Instruções bancárias

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico, no prazo acima citado, o formulário eletrônico anexo de Instruções Bancárias em formato PDF, para que a Secretaria possa reembolsar suas despesas e pagar-lhe os honorários, com a maior rapidez possível.

Solicitamos que nos informe imediatamente qualquer alteração em suas instruções bancárias, para evitar que os pagamentos sejam efetuados conforme instruções anteriores ou sofram atrasos.

Suas instruções bancárias serão mantidas sob sigilo.

Em caso de dúvida, pedimos que entre em contato conosco.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Informações sobre o Procedimento
- Tabela Financeira
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org)*
- Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org*)
- Formulário em PDF da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade
- Formulário em PDF de *Curriculum vitae*
- Formulário em PDF de Instruções Bancárias

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Requerida *(por SEDEX)*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

3 de outubro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Em seguimento à correspondência que lhes foi enviada pelo Secretário Geral em 18 de setembro de 2018, a Secretaria confirma o recebimento da taxa de recebimento de R$ 16 000, bem como de **6** vias físicas do Requerimento de Arbitragem e respectivos documentos e comunica que o seu Requerimento está sendo notificado à Requerida.

O Regulamento da CCI em vigor a partir de 1º de março de 2017 inclui Disposições sobre Arbitragem Expedita ("Disposições") (artigo 30 e Apêndice VI) que são aplicáveis se o valor em disputa não ultrapassar US$ 2 000 000 (R$ 6 400 000), desde que obedecidas as condições previstas no artigo 30(3). As partes também podem concordar com a aplicação dessas Disposições em todos os demais casos.

Constituição do tribunal arbitral

A convenção de arbitragem dispõe que o litígio seja submetido a três árbitros. A Requerente designou o Dr. Sérgio Guerra como coárbitro.

Convidaremos o candidato a árbitro a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

.../...

A Requerida deve designar um coárbitro em sua Resposta ou em eventual pedido de prorrogação do prazo para apresentação de sua Resposta (artigo 12(4)). Caso a Requerida não designe um árbitro no prazo de **30 dias** a contar do dia seguinte ao recebimento da correspondência que lhe foi enviada na presente data, a Corte nomeará um árbitro em seu nome (artigo 12(4)).

Presidente do tribunal arbitral

A convenção de arbitragem dispõe que os coárbitros designarão o presidente.

Os coárbitros terão 30 dias a contar de sua confirmação ou nomeação para designar o presidente, a menos que outro prazo seja acordado entre as partes ou fixado pela Corte (artigo 12(5)).

Sede da arbitragem

A convenção de arbitragem dispõe que Brasília, DF – Brasil, será a sede da arbitragem.

Idioma da arbitragem

A convenção de arbitragem dispõe que o português será o idioma da arbitragem.

Valor em disputa

O valor em disputa é atualmente de R$ 140 000 000.

Adiantamento da provisão

O Secretário Geral fixou em 3 de outubro de 2018 um adiantamento da provisão no valor de R$ 385 000 para cobrir os custos de arbitragem até o estabelecimento da Ata de Missão (artigo 37(1)), com base em um valor em disputa quantificada em R$ 140 000 000 e três árbitros.

Anexamos uma tabela relativa ao aspecto financeiro desta arbitragem (“Tabela Financeira”) e uma Solicitação de Pagamento com o valor a ser pago e seu vencimento.

A Corte e o Secretário Geral não tomarão nenhuma decisão antes que tal pagamento tenha sido recebido.

Condução eficaz da arbitragem

O Regulamento exige que as partes e o tribunal arbitral se esforcem em conduzir a arbitragem de forma célere e eficiente quanto aos custos, levando em consideração a complexidade do caso e o valor da disputa (artigo 22(1)).

Ao tomar decisões relativas a custos, o tribunal arbitral poderá levar em consideração as circunstâncias que entender relevantes, inclusive em que medida cada parte conduziu a arbitragem de forma célere e eficiente quanto aos custos (artigo 38(5)).

Sempre mantendo estrita neutralidade, permanecemos à disposição das partes em caso de eventuais dúvidas na aplicação do Regulamento.

.../...

Anexamos à presente uma nota explicativa que ilustra algumas características essenciais da arbitragem da CCI, bem como a Nota sobre o Funcionamento do Escritório do Brasil da Secretaria da Corte da CCI.

Resolução amigável

As partes são livres para resolver o litígio de forma amigável, a qualquer momento durante a arbitragem. As partes podem analisar a possibilidade de adotar o procedimento de solução amigável de disputas, de acordo com o Regulamento de Mediação da CCI, o qual também permite que sejam utilizados outros procedimentos de solução amigável, além da mediação. A CCI pode auxiliar as partes a encontrar um mediador adequado. Informações adicionais podem ser obtidas no Centro Internacional de ADR da CCI, pelo telefone +33 1 49 53 30 53, pelo correio eletrônico adr@iccwbo.org ou no website www.iccadr.org.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Tabela Financeira
- Solicitação de Pagamento
- Nota às partes e ao tribunal arbitral sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI *(disponível em www.iccarbitration.org)*
- Nota sobre o Funcionamento do Escritório do Brasil da Secretaria da Corte da CCI *(disponível em www.iccarbitration.org)*

c.c: - Requerida *(por SEDEX)*
- Requerente *(por SEDEX)*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

(●) Sr. ( ) Sra. ( ) Srta.

Sobrenome: GUERRA

Nome: SERGIO

Data de nascimento: 01/02/1964

Nacionalidade(s): BRASILEIRA

Endereço residencial

Endereço: AV LUCIO COSTA, 4000, BLOCO 5 APT 502 BARRA DA TIJUCA

CEP / Cidade: 22630-011 / RIO DE JANEIRO

País: BRASIL

Telefone: 21343335341 Fax:

E-mail: sasguerra@hotmail.com

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

Endereço: PRAIA DE BOTAFOGO, 190, 13 ANDAR

CEP / Cidade: 22250-900 / RIO DE JANEIRO

País: BRASIL

Telefone: 2137995303 Fax: 2137995335 Celular: 21971237948

E-mail: sergio.guerra@fgv.br

Website:

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

( ) Residencial (●) Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

( ) Residencial (●) Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Formação acadêmica / Qualificação *(utilizar outra folha se necessário)*

- Pós-Doutor (Direito) – Yale Law School
- Pós-Doutor (Administração Pública) – FGV/EBAPE
- BM for International Professionals – University of California - Irvine
- Doutor (Direito) – Universidade Gama Filho
- Mestre (Direito) – Universidade Cândido Mendes

Atividades profissionais e cargo(s) atuais *(utilizar outra folha se necessário)*

- Vogal da Comissão de Arbitragem da Câmara FGV de Mediação e Arbitragem
- Diretor da FGV Direito Rio
- Professor Titular de Direito Administrativo da FGV Direito Rio
- Embaixador no Brasil - Yale University
- Coordenador do Curso International Business Law – University of Califórnia, Irvine

Experiência profissional *(utilizar outra folha se necessário)*

- Atua em arbitragens no campo do Direito Público (contratos administrativos, concessões, PPPs, etc.), inclusive em painéis arbitrais com a participação da Administração Pública Direta.
- Em fevereiro de 2018 foi nomeado um dos 5 (cinco) juristas pela Presidência da Câmara dos Deputados, sendo designado Relator, em Comissão para revisão da legislação sobre controle e modernização da Administração Pública.

Informações adicionais *(utilizar outra folha se necessário)*

- Consultor Jurídico da OAB/RJ, na Comissão de Direito Administrativo. Consultor Geral do IBDReg - Instituto Brasileiro para o Desenvolvimento da Regulação.
- Recebeu o Prêmio "Emérito da Associação Brasileira de Agências de Regulação", por pesquisas que vem sendo realizadas há mais de 16 anos no campo regulatório que, inclusive, ajudaram a moldar a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça no controle dos atos regulatórios.

Idiomas

Indicar todos os idiomas, inclusive a língua materna, em que se considera capaz de conduzir uma arbitragem e redigir uma sentença arbitral, sem ajuda de intérprete ou tradutor:

☒ Inglês	☐ Francês	☐ Alemão	☐ Italiano
☐ Espanhol	☒ Português	☐ Russo	☐ Polonês
☐ Árabe	☐ Chinês	☐ Japonês	
☐ Outros			

Favor indica outros idiomas que conheça bem:

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 04/10/2018 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: GUERRA

Nome: SERGIO

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

◉ **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividad no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI.

Não Aceitação

○ **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

☐ **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens		02	
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbirtragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No cas de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevante. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da **Nota** às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

○ **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

◉ **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

Fui Coordenador Jurídico da Opportrans Concessão Metroviária S/A (Metrô-Rio) entre 13/05/1998 e 30/12/2000. Com o meu desligamento do quadro de funcionários, os dois escritórios de advocacia nos quais fui sócio foram contratados para prestarem serviços de consultoria jurídica em questões regulatórias envolvendo a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (AGETRANSP). A concessionária Metrô-Rio era controlada pelo Grupo Opportunity e em dezembro/2009 passou ao controle da INVEPAR. Minha atuação encerrou-se em abril de 2017, dedicando-me integralmente à atividades acadêmicas e arbitragem.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 04/10/2018 **Assinatura:** SERGIO ANTONIO SILVA GUERRA

Assinado de forma digital por SERGIO ANTONIO SILVA GUERRA
Dados: 2018.10.04 12:11:23 -03'00'

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2018

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo <Gustavo.SCHEFFERDASILVEIRA@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:36
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; ica10
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: RE: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: Requerimento Instituição Arbitragem - Concessionária BR 040 S.A. X ANTT - 17 9 2018.pdf; Requerimento Instituição Arbitragem - Concessionária BR 040 S.A. X ANTT - 17 9 2018.doc; Doc. 1 - Procuração.pdf; Doc. 1.1 - Eleição Diretoria.pdf; Doc. 1.2 - Estatuto Social_AGE 2017-06-01- JUCEMG.PDF; Doc. 2 - Contrato de Concessão_Edital nº 0062013_Parte VII.PDF

Prezados,

Segue anexo cópia de cortesia do Requerimento de Arbitragem.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira | Conselheiro
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: gsa@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Website www.iccwbo.org/events

View all upcoming ICC events

From: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Sent: mardi 6 novembre 2018 16:07
To: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Subject: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

BASILIO

ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Fábio Levy Tredler
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Diego Justiniano Capistrano Pinho
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Patricia Barbosa Ramos
Mariane Cadore
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra

Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro
Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Yasmin Benevides de Faria
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Bernardo Mello O. Farme D'Amoed
Marcos Cunha Orofino Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Cássio Monteiro Rodrigues
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima

Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Broseghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Mauricio Sada Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram
Alberto Parreira
Paula de Moura Carvalho Paranhos
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

BA-C. 059/2018 Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil

Câmara de Comércio Internacional – CCI

Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções

São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Requerimento de instituição de arbitragem

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, CEP. 34.007-652, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, vem, por seus advogados abaixo assinados, regularmente constituídos (doc. 1), com base na cláusula compromissória arbitral prevista no contrato adiante especificado e no artigo 4º do Regulamento de Arbitragem dessa egrégia Câmara de Comércio Internacional ("Regulamento CCI"), formular

o incluso requerimento de instituição de arbitragem contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT"), autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, CEP. 70.200-003, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77.

Cordialmente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

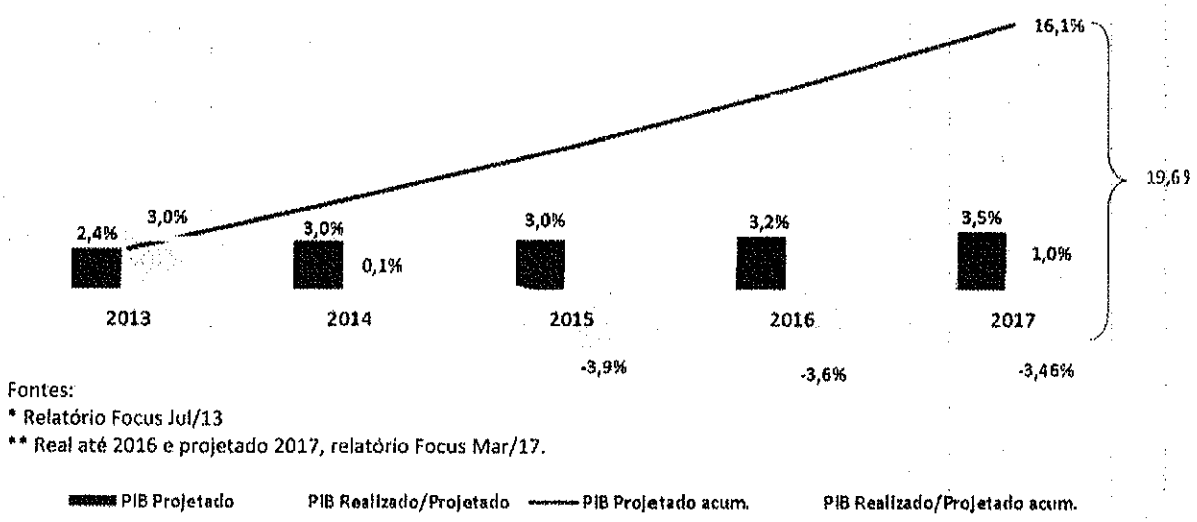
7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER[1] e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



Fontes:
* Relatório Focus Jul/13
** Real até 2016 e projetado 2017, relatório Focus Mar/17.

11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato`.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação.*" (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2º, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

---

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341-77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ 1º e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução`, quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

---

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4°, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4°, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

> por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.
>
> 37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.
>
> 37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

IX. LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.

BA-C. 059/2018 Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Requerimento de instituição de arbitragem

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, CEP. 34.007-652, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, vem, por seus advogados abaixo assinados, regularmente constituídos (doc. 1), com base na cláusula compromissória arbitral prevista no contrato adiante especificado e no artigo 4º do Regulamento de Arbitragem dessa egrégia Câmara de Comércio Internacional ("Regulamento CCI"), formular o incluso requerimento de instituição de arbitragem contra a AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT"), autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, CEP. 70.200-003, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77.

Cordialmente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT

(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

–
–
–
–
–

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES
- II.1 – Requerente Pg. 05
- II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA
- III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06
- III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11
- III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES
(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br
DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO	flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA
(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

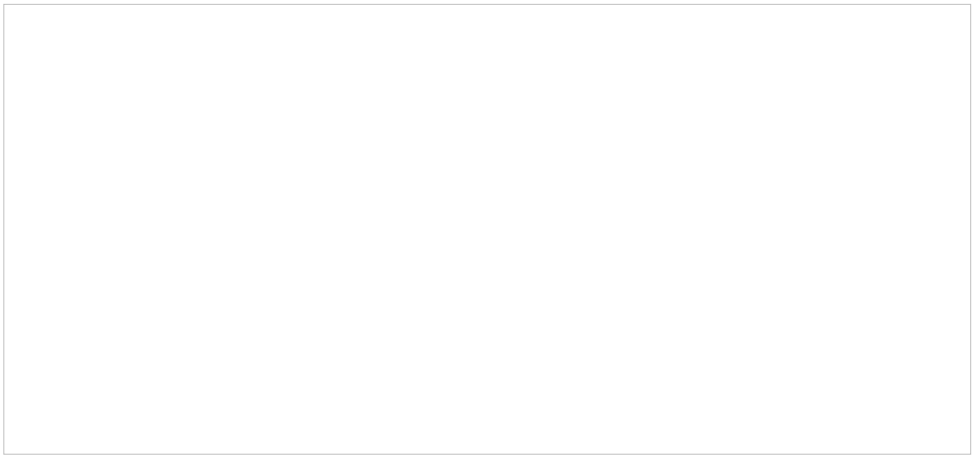
6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 (“BR-040”), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; “CONTRATO”). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir

a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de

vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido, em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre

a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual ´em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.`Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, ´se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.` O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em ´prazo razoável`, chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor ´tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato`.
Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo

novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$

5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão**." (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão, no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige ´inovações ousadas`*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "´A situação das concessões de rodovia é grave e exige ´inovações ousadas`, disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. ´É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista`, disse. ´Mas precisamos tomar uma posição.`
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). ´Não queremos constituir entrave nesse processo`, afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser ´remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra` (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III). Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações

pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.
(...)
Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: ´incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão`.
Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.
E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado ´mediante a exploração do serviço` (art. 2º, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.
A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).
O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.
No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias

fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, ´proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato`. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.
> O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ Iº e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.
> Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do

> contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.
> Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.
> Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.
> A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.
> Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> “CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o ´início da execução`, quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido.” (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> “Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que ´executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração`, insistindo em que isso envolve não só ´à realização do objeto do contrato` como também ´tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes`. Para em seguida concluir:
>
> > ´O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.`
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas.”[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4º, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM
(Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO
(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA
(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

–
–
–
–
–
–

–
–
–
–
–
–
–
–
–
–
–
–
–

IX. LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER* ***[1]*** *e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.

[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida
para esse fim." (doc. 7).

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual*

reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação." (doc. 12).

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:

"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.

(...)

Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.

Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.

(...)

Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *´La valutazione del superamento dell´alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.`* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.

O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000 . SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.

1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)

Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp

1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

BASILIO
ADVOGADOS

PROCURAÇÃO

Pelo presente instrumento particular CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., companhia com sede na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Avenida Niágara, 350 – Jardim Canadá, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, nomeia e constitui seus bastantes procuradores os advogados **ANA TEREZA BASILIO**, brasileira, separada judicialmente, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 74.802, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 253532-3 e OAB/DF, sob o nº 22.646/A, **BRUNO DI MARINO**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 93.384, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 291.596/A e OAB/DF, sob o nº 32.124/A, **BRUNA MARIA PINHEIRO FERNANDES**, brasileira, casada, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 111.072, **JOÃO AUGUSTO BASILIO**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 73.385, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 159.952 e OAB/DF, sob o nº 28.970, **MÁRCIO HENRIQUE NOTINI SILVEIRA DA FONSECA**, brasileiro, casado, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 120.196, **MARIANE CADORE MAGALHÃES FERREIRA**, brasileira, casada, inscrita na OAB/RJ, sob o nº 196.463, **THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS**, brasileiro, solteiro, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 123.483, e **ÁLVARO JOSÉ DO AMARAL FERRAS RODRIGUES**, brasileiro, solteiro, inscrito na OAB/RJ, sob o nº 172.944, com inscrição suplementar na OAB/SP, sob o nº 366.224, todos com escritório na Avenida Presidente Wilson nº 210 - 12 e 13º Andar, CENTRO, RIO DE JANEIRO, RJ, CEP 20030021 e **FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO,** brasileira, casada, inscrita na OAB/MG sob o nº 111.217, com endereço na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, na Cidade de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, conferindo-lhes em conjunto ou separadamente, os poderes necessários para instaurar perante a Câmara de Comércio Internacional – CCI - procedimento arbitral contra AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, podendo os outorgados, para tanto, realizar todos os atos indispensáveis ao fiel cumprimento do presente mandato, especialmente o de firmar a convenção de arbitragem, pedir a instauração, deduzir pedidos e apresentar defesa

em arbitragem, firmar o termo arbitral, representá-la em audiências de conciliação e instrução, além de substabelecer com ou sem reservas de poderes.

O presente instrumento de mandato será automaticamente revogado em relação àquele(s) que se desligar(em) do escritório supra referido.

Os OUTORGADOS ora nomeados deverão observar, na representação da OUTORGANTE, as regras estabelecidas no Código de Conduta da OUTORGANTE, bem como as normas anticorrupção aplicáveis, em especial mas sem limitar, a Lei n.º 12.846, de 2013, sendo os OUTORGADOS responsáveis por quaisquer penalidades e prejuízos decorrentes da prática dos atos em desacordo com as referidas normas.

2º OFÍCIO

Rio de Janeiro, 16 de julho de 2018.

2º OFÍCIO

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.

Tulio Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S.A.

Flávio Rogério
Diretor Superintendente
Concessionária BR 040 S.A.

2º TABELIONATO DE NOTAS DE BELO HORIZONTE/MG
Tabelião: João Carlos Nunes Junior
Rua da Bahia, 1000 - Centro - BH - (31) 3014-4600 - e-mail: cartorio@cartoriojaguarao.com.br

Reconheço por semelhança a(s) firma(s) de:
Tulio Toledo Abi Saber,Flavio Rogerio Rodrigues de Sousa
Belo Horizonte,20/07/2018 09:42:37 Daniel

(Emo.R$9.60);(TFJ R$2.98);(ISS R$ 0.46); Total:R$13,04

CARTÓRIO JAGUARÃO - 2º TABELIONATO DE NOTAS - Nilza das Graças Martins Esc. Autorizada

Poder Judiciário do Estado de Minas Gerais
Corregedoria Geral de Justiça
Selo de Fiscalização
RECONHECIMENTO DE FIRMA
COT 45460
RECONHECIMENTO DE FIRMA
COT 45461

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa
Departamento de Registro Empresarial e Integração
Secretaria de Estado de Fazenda de Minas Gerais

Nº DO PROTOCOLO (Uso da Junta Comercial)

NIRE (da sede ou filial, quando a sede for em outra UF)	Código da Natureza Jurídica	Nº de Matrícula do Agente Auxiliar do Comércio
31300106870	2046	

1 - REQUERIMENTO

ILMO(A). SR.(A) PRESIDENTE DA Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

Nome: CONCESSIONARIA BR-040 S.A.
(da Empresa ou do Agente Auxiliar do Comércio)

Nº FCN/REMP
J183440337551

requer a V.Sª o deferimento do seguinte ato:

Nº DE VIAS	CÓDIGO DO ATO	CÓDIGO DO EVENTO	QTDE	DESCRIÇÃO DO ATO / EVENTO
1	017			ATA DE REUNIAO DO CONSELHO ADMINISTRACAO

NOVA LIMA
Local

4 Julho 2018
Data

Representante Legal da Empresa / Agente Auxiliar do Comércio:
Nome: _____
Assinatura: _____
Telefone de Contato: _____

2 - USO DA JUNTA COMERCIAL

☐ DECISÃO SINGULAR ☐ DECISÃO COLEGIADA

Nome(s) Empresarial(ais) igual(ais) ou semelhante(s):

☐ SIM _____

☐ NÃO ___/___/_____ _____
Data Responsável

☐ SIM _____

☐ NÃO ___/___/_____ _____
Data Responsável

Processo em Ordem À decisão

___/___/_____
Data

_____
Responsável

DECISÃO SINGULAR

☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)
☐ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.
☐ Processo indeferido. Publique-se.

2ª Exigência	3ª Exigência	4ª Exigência	5ª Exigência
☐	☐	☐	☐

___/___/_____ _____
Data Responsável

DECISÃO COLEGIADA

☐ Processo em exigência. (Vide despacho em folha anexa)
☐ Processo deferido. Publique-se e arquive-se.
☐ Processo indeferido. Publique-se.

2ª Exigência	3ª Exigência	4ª Exigência	5ª Exigência
☐	☐	☐	☐

___/___/_____
Data

_____ Vogal _____ Vogal _____ Vogal

Presidente da _____ Turma

OBSERVAÇÕES

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Capa de Processo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
NIRE: 3130010687-0
CNPJ/MF: 19.726.048/0001-00

ATA DA REUNIÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
REALIZADA EM 14 DE MAIO DE 2018

1. Data, Hora e Local: Em 14 de maio de 2018, às 12h, na sede da Concessionária BR-040 S.A. ("Companhia" ou "Via 040"), no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652.

2. Convocação: Dispensada a convocação em vista da presença da totalidade dos membros do Conselho de Administração, na forma do parágrafo primeiro, Artigo 9º do Estatuto Social da Companhia.

3. Presença: *(i)* Conselheiros: Srs. Erik da Costa Breyer, Júlio César Fonseca, Tulio Toledo Abi-Saber, Eduardo Marques de Almeida Dantas, Luis Eduardo Simonetti Baroni e Enio Stein Júnior ("Conselho"); e (ii) Convidada: Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta, também convidada para secretariar a reunião.

4. Mesa: (i) Presidente: Erik da Costa Breyer; e (ii) Secretária: Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta.

5. Ordem do Dia: Deliberar sobre (i) a eleição da Diretoria da Companhia; e (ii) rateio da remuneração fixa global dos administradores da Companhia.

6. Deliberações: Os Conselheiros aprovaram, por unanimidade de votos dos presentes e sem quaisquer restrições, a lavratura da presente ata sob a forma de sumário. Examinada a matéria constante da ordem do dia, o Conselho se manifestou no seguinte sentido:

6.1 Eleição da Diretoria: O Conselho de Administração aprovou, por unanimidade, a eleição dos Diretores da Companhia, para mandato de 2 (dois) anos, que se encerrará em data coincidente com a da Assembleia Geral Ordinária que vier a ser realizada em 2020:

(i) Sr. Tulio Toledo Abi Saber, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº M-7224307 (SSP/MG), inscrito no CPF sob o nº 031.277.386-25, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, para o cargo de Diretor Presidente;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM SECRETÁRIA GERAL

(ii) Sr. João Garcia Couri Neto, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da carteira de identidade nº 35.948.821-3, expedida pela SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 029.862.666-73, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, para o cargo de Diretor Administrativo-Financeiro que acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores da Companhia; e

(iii) Sr. Flávio Rogério Rodrigues de Sousa, brasileiro, solteiro, Gestor de Recursos Humanos, portador da carteira de identidade nº 06718691-6, expedida pela IFP/RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 832.463.127-53, com endereço no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652, para o cargo de Diretor Superintendente da Companhia.

Os Diretores ora eleitos declaram estar desimpedidos na forma da lei para o exercício dos respectivos cargos.

Em função da deliberação tomada acima, a Diretoria da Companhia passa a ser a indicada no quadro abaixo:

Diretoria	
Nome	**Cargo**
Tulio Toledo Abi-Saber	Diretor Presidente
João Garcia Couri Neto	Diretor Administrativo Financeiro e de Relações com Investidores
Flávio Rogério Rodrigues de Sousa	Diretor Superintendente

6.2- Rateio da remuneração dos administradores da Companhia: O Conselho aprovou por unanimidade o rateio da remuneração global anual dos administradores da Companhia aprovada na AGOE de 24/04/2018, no montante total de até R$ 2.037.602,72 (dois milhões, trinta e sete mil, seiscentos e dois reais e setenta e dois centavos), sendo (i) até R$ 96.163,20 referente ao Conselho de Administração; e (ii) até R$ 1.941.439,52 referente à Diretoria.

7. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, a reunião foi encerrada, tendo sido a presente Ata lavrada por meio de processamento eletrônico e, depois de lida e aprovada, assinada por todos os conselheiros presentes. Mesa: Erik da Costa Breyer – Presidente; e Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta – Secretária. Conselheiros: Srs. Erik da Costa Breyer, Júlio César Fonseca, Tulio Toledo Abi-Saber, Eduardo Marques de Almeida Dantas, Luis Eduardo Simonetti Baroni e Enio Stein Júnior.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM SECRETÁRIA GERAL

Certifico que a presente ata é cópia fiel da lavrada em livro próprio.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

Ana Carolina dos Remédios Monteiro da Motta
Secretária

(Última página da ata da Reunião do Conselho de Administração da Concessionária BR-040 S.A, realizada em 14 de maio de 2018)

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Documento Principal

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

VIA 040

TERMO DE POSSE

Eu, **Flávio Rogério Rodrigues de Sousa,** brasileiro, solteiro, Gestor de Recursos Humanos, portador da carteira de identidade nº 06718691-6, expedida pela IFP/RJ e inscrito no CPF/MF sob o nº 832.463.127-53, com endereço no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Jardim Canadá, CEP 34.007-652, tendo sido eleito Diretor Superintendente da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

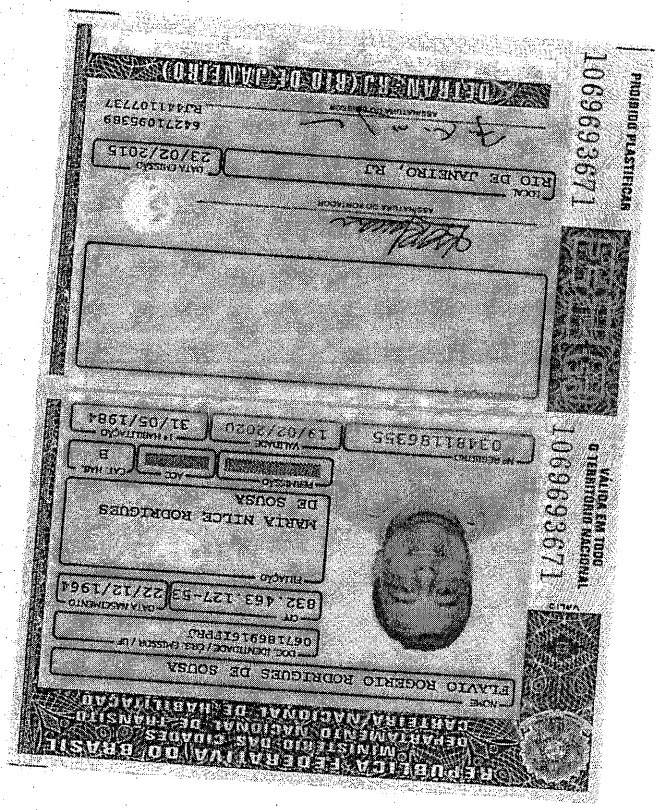
Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

Flávio Rogério Rodrigues de Sousa
Diretor Superintendente

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL



Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

TERMO DE POSSE

Eu, João Garcia Couri Neto, brasileiro, casado, administrador de empresas, portador da carteira de identidade nº 35.948.821-3, expedida pela SSP/SP e inscrito no CPF/MF sob o nº 029.862.666-73, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, tendo sido eleito para o cargo de Diretor Administrativo-Financeiro, acumulando as funções de Diretor de Relações com Investidores, da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Nova Lima, 14 de maio de 2018.

João Garcia Couri Neto
Diretor Administrativo-Financeiro

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

TERMO DE POSSE

Eu, **Tulio Toledo Abi-Saber**, brasileiro, casado, engenheiro, portador da cédula de identidade RG nº M-7224307 (SSP/MG), inscrito no CPF sob o nº 031.277.386-25, com endereço na Av. Almirante Barroso nº 52, 30º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20031-000, tendo sido eleito Diretor Presidente da CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("Companhia"), CNPJ/MF 19.726.048/0001-00, conforme deliberação aprovada em Reunião do Conselho de Administração da Companhia, realizada em 14 de maio de 2018, declaro aceitar minha eleição e assumir o compromisso de cumprir fielmente todos os deveres inerentes ao cargo, de acordo com a lei e o Estatuto Social, pelo que firmo este Termo de Posse.

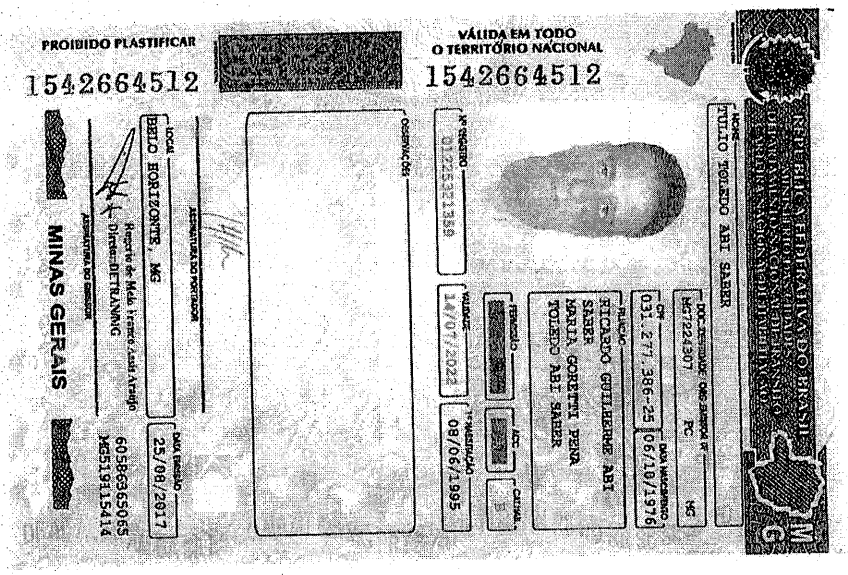
Para tanto, declaro que (i) não estou impedido para o exercício de atividade empresarial, (ii) não estou impedido por lei especial, ou condenado por crime falimentar, de prevaricação, peita ou suborno, concussão, peculato, contra a economia popular, a fé pública ou a propriedade, ou a pena criminal que vede, ainda que temporariamente, o acesso a cargos públicos, como previsto no § 1º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iii) não estou condenado a pena de suspensão ou inabilitação temporária aplicada pela Comissão de Valores Mobiliários, que me torne inelegível para os cargos de administração de companhia aberta, como estabelecido no § 2º do art. 147 da Lei no 6.404/76; (iv) atendo ao requisito de reputação ilibada estabelecido pelo § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76; e (v) não ocupo cargo em sociedade que possa ser considerada concorrente da Companhia, e não possuo, nem represento, interesse conflitante com o da Companhia, na forma dos incisos I e II do § 3º do art. 147 da Lei no 6.404/76.

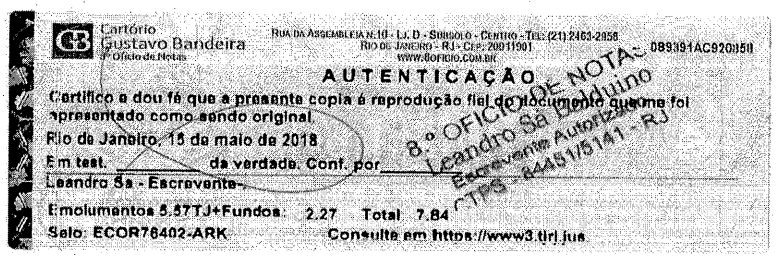
Para os fins do artigo 149, § 2º, da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, declaro que receberei eventuais citações e intimações em processos administrativos e judiciais relativos a atos de minha gestão no endereço acima indicado, sendo que eventual alteração será comunicada por escrito à Companhia.

Nova Lima, 01 de junho de 2017.

Tulio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL





Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
18/337.461-4	J183440337551	07/06/2018

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços
Secretaria Especial da Micro e Pequena Empresa
Departamento de Registro Empresarial e Integração
Secretaria de Estado da Fazenda de Minas Gerais
Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

TERMO DE AUTENTICAÇÃO - REGISTRO DIGITAL

Certifico que o ato, assinado digitalmente, da empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., de nire 3130010687-0 e protocolado sob o número 18/337.461-4 em 05/07/2018, encontra-se registrado na Junta Comercial sob o número 6916815, em 06/07/2018. O ato foi deferido digitalmente pela 1ª TURMA DE VOGAIS.

Assina o registro, mediante certificado digital, a Secretária-Geral, Marinely de Paula Bomfim. Para sua validação, deverá ser acessado o sitio eletrônico do Portal de Serviços / Validar Documentos (https://portalservicos.jucemg.mg.gov.br/Portal/pages/imagemProcesso/viaUnica.jsf) e informar o número de protocolo e chave de segurança.

Capa de Processo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Documento Principal

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Anexo

Assinante(s)	
CPF	Nome
110.874.827-98	ANA CAROLINA DOS REMEDIOS MONTEIRO DA MOTTA

Belo Horizonte. Sexta-feira, 06 de Julho de 2018

Marinely de Paula Bomfim: 873.638.956-00

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

O ato foi deferido e assinado digitalmente por :

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
082.120.336-35	GABRIEL COSTA GRECO
057.316.846-69	LEANDRO HENRIQUES GONCALVES
873.638.956-00	MARINELY DE PAULA BOMFIM

Belo Horizonte. Sexta-feira, 06 de Julho de 2018

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6916815 em 06/07/2018 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 183374614 - 05/07/2018. Autenticação: 22328F3CB73419FA5826AB9385B9D7239A4668C9. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 18/337.461-4 e o código de segurança XGqI Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 09/07/2018 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.
MARINELY DE PAULA BOMFIM
SECRETÁRIA GERAL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
CNPJ/MF: 19.726.048/0001-00
NIRE: 31.3.0010687-0

ATA DA ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA REALIZADA EM 01 DE JUNHO DE 2017

1. Data, hora e local: Em 01 de junho de 2017, às 17h, na sede da Concessionária BR-040 S.A. ("Companhia"), no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, CEP 34007-652.

2. Convocação: Dispensada a publicação do anúncio de convocação, nos termos do §4º, do artigo 124, da Lei 6.404, de 15/12/1976 ("Lei das Sociedades por Ações"), tendo em vista a presença da acionista da Companhia representando a totalidade do capital social.

3. Presença: Acionista representando a totalidade do capital social da Companhia, conforme registros lavrados no Livro de Presença de Acionistas assinado e arquivado na sede da Companhia.

4. Mesa: Presidente: Erik da Costa Breyer; e Secretária: Flávia Figueiredo Franco Carmo.

5. Ordem do dia: Deliberar sobre (i) reforma do Estatuto Social da Companhia e (ii) Consolidação do Estatuto Social da Companhia.

6. Assuntos e Deliberações: Foi aprovada, por unanimidade, a lavratura da presente ata sob a forma de sumário e sua publicação com omissão da assinatura do acionista, na forma do art. 130 da Lei nº 6.404/76. Instalada a Assembleia e feitas a leitura e a discussão da Ordem do Dia, as seguintes deliberações foram tomadas pela acionista titular da totalidade do capital social da Companhia:

6.1 - Reforma do Estatuto Social da Companhia: Reformar o Estatuto Social da Companhia para revisão dos artigos do Estatuto Social da Companhia e renumeração considerando as alterações realizadas. Os artigos passarão a vigorar com as seguintes novas redações:

> ***Artigo 1º*** *A Concessionária BR-040 S.A. é uma sociedade anônima de propósito específico, subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 801, 3001 e 3002, Centro, inscrita no CNPJ sob o nº 03.758.318/0001-24,*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

ora regida pelo presente Estatuto Social e pelas disposições legais que lhes forem aplicáveis, em especial pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e suas alterações posteriores (a "Lei nº 6.404/76"), com prazo de duração determinado de 30 (trinta) anos contados nos termos do Contrato de Concessão ou pelo prazo necessário para o cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, conforme definido no Artigo 3º abaixo (a "Companhia"), o que por último ocorrer.

Artigo 2º *A Companhia tem sua sede na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP 34.007-652.*

Parágrafo Único *- A Companhia poderá abrir, transferir e fechar filiais, escritórios e sucursais em qualquer lugar do território nacional, por deliberação do seu Conselho de Administração, observado o disposto neste Estatuto e nas disposições legais cabíveis.*

Artigo 3º *A Companhia tem por objeto social específico e exclusivo a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão ("Sistema Rodoviário"), tudo em conformidade com as condições e especificações do contrato de concessão a ser firmado entre a União Federal, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (a "ANTT" e, em com conjunto com a União Federal, o "Poder Concedente") e a Companhia (o "Contrato de Concessão"), em virtude do procedimento licitatório promovido pelo Poder Concedente nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013.*

CAPITAL SOCIAL E AÇÕES

Artigo 4º *O capital social é de R$670.500.000,00 (seiscentos e setenta milhões e quinhentos mil reais), dividido em 706.866.817 (setecentas e seis milhões oitocentas e sessenta e seis mil e oitocentas e dezessete) ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal.*

Parágrafo Primeiro *- A Assembleia Geral deverá deliberar sobre os aumentos de capital da Companhia que se façam necessários.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Parágrafo Segundo *- As emissões e colocações de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis em ações serão realizadas com observância do direito de preferência assegurado aos acionistas, conforme disciplinado pelo artigo 171 da Lei nº 6.404/76.*

Parágrafo Terceiro *- É vedada a emissão de partes beneficiárias pela Companhia.*

Artigo 5º *Cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações das Assembleias Gerais.*

Parágrafo Primeiro *- As ações preferenciais, se emitidas, não darão direito a voto nas deliberações das Assembleias Gerais, conferindo aos seus titulares prioridade no reembolso de capital, sem prêmio, no caso de liquidação da Companhia. As ações não serão conversíveis de uma forma em outra.*

Parágrafo Segundo *- A Companhia, nos termos da lei, poderá adquirir ações de sua emissão, para cancelamento ou posterior alienação, mediante autorização do Conselho de Administração.*

CAPÍTULO II
DA ADMINISTRAÇÃO

Artigo 6º *A Companhia será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, com os poderes conferidos em lei e por este Estatuto Social.*

Parágrafo Primeiro *- A remuneração anual global da Administração será fixada anualmente pela Assembleia Geral, competindo ao Conselho de Administração deliberar sobre sua respectiva individualização.*

Parágrafo Segundo *- Os membros do Conselho de Administração e os Diretores tomarão posse nos termos da Lei nº 6.404/76 e observarão os requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades contemplados na referida Lei, dispensando-se a constituição de caução em garantia das suas respectivas gestões.*

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 7º *O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 3 (três) e, no máximo, 7 (sete) membros efetivos, pessoas naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Parágrafo Primeiro *- Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei no 6.404/76 e neste Estatuto Social.*

Parágrafo Segundo *- Na Assembleia Geral que eleger os membros do Conselho de Administração serão escolhidos o Presidente e o Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia.*

Parágrafo Terceiro *- No caso de ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho de Administração, suas atribuições serão exercidas pelo Vice-Presidente ou, na falta deste, por outro Conselheiro indicado pelo Presidente do Conselho de Administração e, não havendo indicação, por escolha da maioria dos demais membros do Conselho.*

Parágrafo Quarto *- No caso de vacância do cargo de presidente ou do vice-presidente, caberá ao Conselho de Administração nomear seus substitutos, que permanecerão no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar.*

Parágrafo Quinto *- O Conselho de Administração somente deliberará com a presença da maioria de seus membros em exercício.*

SUBSTITUIÇÃO E VACÂNCIA

Artigo 8º *Em caso de vacância de cargo de conselheiro, caberá ao Conselho de Administração nomear o substituto, que permanecerá no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar. Neste caso, o mandato do substituto eleito vigorará pelo prazo que restar do mandato do substituído.*

FUNCIONAMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 9º *O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, ao menos uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado na forma deste Estatuto Social.*

Parágrafo Primeiro *- As convocações para as reuniões do Conselho de Administração sempre deverão ser feitas por escrito a cada membro do Conselho de Administração, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, por carta entregue a cada um dos membros em mãos, mensagem eletrônica (e-mails) ou carta registrada com aviso de recebimento. As convocações conterão, além da data, hora e local da reunião, breve descrição das matérias da ordem do dia, sendo*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

dispensada a convocação nas reuniões em que se verifique a presença da totalidade dos Conselheiros em exercício. Poderá, excepcionalmente, ser reduzida a antecedência mínima de convocação, na hipótese de realização de reunião objetivando a continuidade de discussões de matérias incluídas na ordem do dia, porém não deliberadas em reuniões anteriores, desde que presentes os mesmos Conselheiros presentes na reunião anterior.

***Parágrafo Segundo** - As reuniões do Conselho de Administração serão convocadas por seu Presidente ou, na ausência deste, por seu Vice-Presidente, e, na ausência de ambos, por no mínimo quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho.*

***Parágrafo Terceiro** - As reuniões do Conselho de Administração poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos membros do Conselho de Administração, a manifestação na reunião por meio da submissão prévia de voto por escrito ao Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.*

***Parágrafo Quarto** - As reuniões do Conselho de Administração serão instaladas com quórum mínimo de metade mais um da totalidade de seus membros.*

***Parágrafo Quinto** - As deliberações do Conselho de Administração se darão por maioria dos votos dos presentes. O Presidente do Conselho de Administração não terá voto de qualidade.*

***Parágrafo Sexto** - As atas das reuniões do Conselho de Administração poderão ser lavradas sob a forma de sumário dos fatos ocorridos, contendo, apenas, a íntegra das resoluções tomadas.*

ATRIBUIÇÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.

***Artigo 10º** Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei nº 6.404/76 e neste Estatuto Social:*

(a) eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as atribuições, observado o que a respeito dispuser o estatuto;

(b) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(c) *convocar a Assembleia Geral por meio de seu Presidente, Vice-Presidente ou por no mínimo 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração, sempre que entenderem necessário e nos casos previstos em lei e neste Estatuto;*

(d) *manifestar-se sobre o Relatório da Administração e as contas da Diretoria;*

(e) *submeter à Assembleia Geral a proposta de destinação do lucro líquido do exercício;*

(f) *aprovar a compra de ações de emissão da Companhia, para cancelamento ou permanência em tesouraria, bem como a alienação de ações que estejam em tesouraria;*

(g) *estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Companhia segundo os termos deste Estatuto Social e em conformidade com as deliberações tomadas em Assembleia Geral;*

(h) *aprovar o Orçamento Plurianual ou qualquer alteração do mesmo;*

(i) *aprovar o Orçamento Anual ou qualquer alteração do mesmo;*

(j) *aprovar critérios gerais de remuneração, políticas de benefícios e fixação de parâmetros anuais para pagamento de remuneração variável aos administradores e funcionários da Companhia;*

(k) *deliberar sobre a individualização da remuneração dos administradores, nos termos do parágrafo 1º do Artigo 6º deste Estatuto;*

(l) *determinar o levantamento de balanços semestrais ou relativos a períodos menores, bem como autorizar o pagamento de juros sobre capital próprio ou declarar e determinar o pagamento de dividendos à conta de lucros apurados em tais balanços, de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou em balanços intercalares, na forma prevista em lei;*

(m) *aprovar o resgate, amortização, recompra ou qualquer outro tipo de negociação com as ações ou outros valores mobiliários de emissão da Companhia;*

(n) *aprovar quaisquer transações da Companhia com seus administradores, partes relacionadas ou ainda administradores de partes relacionadas;*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(o) *aprovar o endividamento, realização de mútuo, ou contratação de garantias pela Companhia acima de R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)*

(p) *aprovar a aquisição, alienação, renúncia a direitos, transferência de bens do ativo permanente da Companhia, cujo valor seja superior a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);*

(q) *aprovar a doação, pela Companhia, de quaisquer bens ou direitos, exceto bens depreciados ou sem valor comercial;*

(r) *aprovar a prestação, pela Companhia, de qualquer fiança, aval ou outras garantias pessoais ou reais a terceiros;*

(s) *aprovar a emissão e cancelamento de debêntures simples e não conversíveis ou títulos de dívida para distribuição pública ou privada, incluindo, sem limitação, a emissão de nota promissória para oferta pública de distribuição, salvo se prevista competência da assembleia nos termos da lei ou do presente estatuto;*

(t) *aprovar a celebração de aditivos ao Contrato de Concessão firmado pela Companhia;*

(u) *aprovar o Regimento de Funcionamento do Conselho de Administração;*

(v) *nomear, destituir ou substituir o auditor independente da Companhia;*

(w) *aprovar contratações em geral pela Companhia em valores superiores a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);*

(x) *deliberar sobre os atos que excedam os limites de competência da Diretoria, dentro de suas próprias atribuições.*

DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 11º *A Diretoria Executiva é composta por até 3 (três) Diretores, respeitado o mínimo legal, acionistas ou não, residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de 2 (dois) anos, que se estenderá até a investidura dos novos Diretores eleitos, sendo permitida a reeleição. Os Diretores terão experiência e qualificação condizente com os cargos, observando-se critérios adotados em mercado, com as designações seguintes: (i) Diretor Presidente; (ii) Diretor Superintendente; e (iii) Diretor Administrativo Financeiro, que*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores.

Parágrafo Primeiro *- Os membros do Conselho de Administração, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão integrar a Diretoria.*

Parágrafo Segundo *- A investidura no cargo de Diretor far-se-á imediatamente após a assinatura do respectivo termo de posse, lavrado no Livro de Atas de Reuniões da Diretoria.*

Parágrafo Terceiro *– Em caso de ausência ou impedimento temporário, o Diretor será substituído por outro mediante designação da Diretoria. .*

Parágrafo Quarto *- Em caso de vacância definitiva de cargo da Diretoria, o substituto será eleito pelo Conselho de Administração e exercerá mandato pelo tempo que faltar ao diretor substituído.*

Parágrafo Quinto *– Respeitado o número mínimo de 2 (dois) Diretores, o Conselho de Administração poderá deixar de nomear substituto em caso de vacância de cargo de diretor.*

FUNCIONAMENTO DA DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 12º *A Diretoria reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem e suas reuniões serão presididas pelo Diretor Presidente ou por quem o substitua nos termos deste Estatuto.*

Parágrafo Primeiro *- As reuniões serão sempre convocadas por qualquer dos Diretores com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, mediante comunicação aos demais Diretores. As reuniões da Diretoria poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos Diretores, a manifestação na reunião por meio da submissão de voto por escrito ao Diretor Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.*

Parágrafo Segundo *- As deliberações da Diretoria constarão em Atas lavradas em livro próprio e serão tomadas por maioria dos Diretores presentes.*

Parágrafo Terceiro *- Em caso de empate ou divergência entre os Diretores, a matéria objeto da discussão e impasse será levada à deliberação do Conselho de Administração, que decidirá em última instância sobre o assunto.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

COMPETÊNCIA DA DIRETORIA E REPRESENTAÇÃO.

Artigo 13º *À Diretoria compete:*

(a) propor ao Conselho de Administração as ações para viabilizar as diretrizes estratégicas da Empresa;

(b) assegurar o bom andamento dos negócios, decidir e praticar todos os atos necessários à realização dos objetivos da Empresa, desde que não sejam da competência exclusiva da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração e também não necessitem de prévia aprovação na forma deste Estatuto Social;

(c) promover convênios e contratar nos limites impostos pela Assembleia Geral e/ou pelo Conselho de Administração, dentro dos fins da Empresa, com pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;

(d) aprovar, no âmbito de sua alçada, os critérios relativos aos cargos e salários e ao regime disciplinar dos empregados da Empresa;

(e) elaborar e apresentar ao final de cada exercício social as Demonstrações Financeiras, na forma da Lei das Empresas por Ações, instruídas com o Parecer dos Auditores Independentes, para apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, se instalado, e aprovação pela Assembleia Geral;

(f) aprovar normas e manuais das Empresa;

(g) zelar pela acuracidade e tempestividade das demonstrações financeiras e dos relatórios da Diretoria destinados ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal, quando instalado;

(h) zelar pela imagem e reputação da Empresa e

(i) disseminar a cultura da organização, gestão de riscos e modelo de gestão dos resultados.

Artigo 14º *Compete ao Diretor Presidente, na condição de principal orientador e condutor das atividades da Empresa:*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(a) *estruturar e dirigir todos os negócios da Empresa de acordo com as diretrizes traçadas pelo Conselho de Administração;*

(b) *convocar, instalar e presidir as reuniões de Diretoria;*

(c) *conduzir a elaboração e execução dos planos estratégicos e orçamentários, visando a assegurar o desenvolvimento, crescimento e continuidade da Empresa para garantir um retorno adequado aos acionistas e resguardar a segurança dos ativos.*

(d) *definir e desdobrar os objetivos e metas na estrutura da Empresa.*

(e) *admitir, demitir, promover os empregados e cuidar do processo de sucessão para as posições chave da Empresa, podendo delegar essa competência;*

(f) *representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.*

Artigo 15º *Compete ao Diretor Superintendente:*

(a) *executar os planos estratégicos e orçamentários da Empresa, buscando a maximização da eficiência dos processos e resultados;*

(b) *garantir o alcance dos resultados planejados através da execução do modelo de gestão.*

(c) *desenvolver e executar os planos de operação e manutenção da Empresa;*

(d) *responder tecnicamente pela Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão;*

(e) *assegurar o cumprimento do Contrato de Concessão;*

(f) *representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 16º *Compete ao Diretor Administrativo Financeiro:*

(a) definir e executar a estratégia financeira da Empresa;

(b) representar institucionalmente a Empresa perante as instituições financeiras, fundos de investimentos e demais entidades financiadoras;

(c) acompanhar a prestação de garantias pessoais ou reais prestadas pela Empresa autorizadas pelo Conselho de Administração, bem como a contratação de seguros em geral;

(d) elaborar o Relatório Anual da Administração, em conjunto com os demais membros da Diretoria;

(e) prestar informações aos investidores, à Comissão de Valores Mobiliários – CVM e, caso a Empresa tenha registro em bolsa de valores, às bolsas;

(f) elaborar e responder pelas demonstrações e relatórios financeiros;

(g) responder pelas funções de suporte administrativo da Empresa;

(h) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 17º *O Diretor Administrativo Financeiro cumulará as funções de Diretor de Relação com Investidores, a quem compete prestar todas as informações exigidas pela legislação e regulamentação do mercado de valores mobiliários, caso a Companhia tenha registro em bolsa de valores, às bolsas.*

Artigo 18º *Observado o que dispõe este Estatuto Social, a Diretoria tem os mais amplos e gerais poderes de representação ativa e passiva da Companhia, em juízo ou fora dele, a administração e a gestão dos negócios sociais, considerando-se a Companhia validamente obrigada:*

(a) mediante a assinatura conjunta de 2 (dois) Diretores;

(b) mediante a assinatura conjunta de 1 (um) Diretor e 1 (um) Procurador; ou

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(c) *mediante a assinatura de 2 (dois) procuradores, nos limites dos poderes que lhes forem conferidos, na forma prevista neste artigo.*

Parágrafo Primeiro *- É facultado à Companhia nomear procuradores, devendo o instrumento respectivo ser assinado por 2 (dois) membros da Diretoria. As procurações deverão conter poderes específicos e terão prazo de validade limitado a, no máximo, 1 (um) ano, sendo vedado o substabelecimento total ou parcial, com exceção (i) daquelas outorgadas a advogados para a representação da Companhia em processos judiciais ou administrativos e (ii) daquelas vinculadas a contratos de financiamento ou contratos de dívida.*

Parágrafo Segundo *- Não obstante o disposto nos incisos (a), (b) e (c) deste artigo, a Companhia poderá ser representada por qualquer Diretor, isoladamente, nos seguintes casos: (i) aposição de endosso-mandato em títulos para efeitos de cobrança ou depósito em instituições financeiras, em favor da Companhia; (ii) representação da Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal; e (iii) emissão de correspondência que não envolva compromisso para a Companhia.*

CAPÍTULO III
CONSELHO FISCAL

Artigo 19º *O Conselho Fiscal da Companhia funcionará em modo não permanente e, nos exercícios sociais em que for instalado, será composto por 3 (três) membros efetivos e até igual número de suplentes com as atribuições, competência e remuneração previstos em lei, com mandato de 1 (um) ano, admitida a reeleição.*

Parágrafo Primeiro *- O Conselho Fiscal, quando instalado, reunir-se-á ordinariamente a cada trimestre e, extraordinariamente, sempre que necessário, lavrando-se as atas dessas reuniões em livro próprio. O quórum de instalação das Reuniões do Conselho Fiscal será de, no mínimo, 2 (dois) membros; e as suas deliberações serão tomadas pelos votos da maioria dos membros presentes.*

Parágrafo Segundo *- Aplica-se ao Conselho Fiscal, quanto às normas de eleição, funcionamento, requisitos, impedimentos, investidura, deveres e responsabilidades e remuneração, o que dispõe a Lei nº 6.404/76.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

CAPÍTULO IV

ASSEMBLEIA GERAL

Artigo 20º *Respeitada a legislação em vigor, a Assembleia Geral será convocada na seguinte ordem: a) pelo Presidente do Conselho de Administração; b) pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração; c) por 2 (dois) dos demais membros do Conselho de Administração, nos casos de ausência ou impedimento do Presidente e do Vice-Presidente; e d) pelas pessoas legalmente habilitadas nos termos da Lei nº 6.404/76.*

Parágrafo Primeiro *- Os anúncios de convocação, publicados na forma e nos termos da lei, devem conter, além do local, data e hora da Assembleia, a ordem do dia explicitada e, no caso de reforma do estatuto, indicação da matéria.*

Parágrafo Segundo *- Os trabalhos da Assembleia Geral serão dirigidos por mesa composta de Presidente e Secretário, escolhidos pelos acionistas presentes.*

Artigo 21º *As Assembleias Gerais serão realizadas: (a) ordinariamente e anualmente, com a finalidade prevista no artigo 132 da Lei nº 6.404/76, nos 4 (quatro) primeiros meses subsequentes ao encerramento de cada exercício social; e (b) extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem.*

Artigo 22º *A Assembleia Geral será instalada para deliberar sobre as matérias para as quais a aprovação é de sua competência privativa, nos termos da lei.*

Artigo 23º *Ressalvados os casos previstos em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não computados os votos em branco.*

Parágrafo Único *- O presidente da Assembleia Geral não computará o voto proferido com violação ao disposto em acordo de acionistas, devidamente arquivado na sede da Companhia.*

CAPÍTULO V

EXERCÍCIO SOCIAL, LUCROS E DIVIDENDOS

Artigo 24º *O exercício social terá início em 1º (primeiro) de janeiro e terminará em 31 (trinta e um) de dezembro de cada ano, findo o qual serão elaborados o balanço anual e as demonstrações financeiras exigidas em lei. As demonstrações financeiras anuais da Companhia serão obrigatoriamente auditadas por auditores independentes registrados junto à Comissão de Valores Mobiliários.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 25º *Do resultado do exercício apurado na forma da legislação em vigor serão deduzidos os prejuízos acumulados, se houver, e a provisão para o imposto de renda.*

Artigo 26º *O saldo, após deduzidas as eventuais participações no resultado, configurará o lucro líquido do exercício que terá as seguintes destinações:*

(a) *5% (cinco por cento) para constituição de reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social;*

(b) *formação de reservas para contingências, caso haja necessidade, por proposta do Conselho de Administração;*

(c) *constituição de reserva de lucros a realizar, se for o caso, na forma prevista pela Legislação;*

(d) *pagamento de dividendos anuais obrigatórios de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei de acordo com as deduções previstas nas alíneas "a" e "b" anteriores, que serão declarados e pagos na forma da lei; e*

(e) *a Assembleia Geral decidirá o destino remanescente do lucro líquido do exercício, nos termos da lei.*

Artigo 27º *A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, pagar ou creditar juros sobre o capital próprio, nos termos do art. 9º, da Lei 9.249/95, sendo tal remuneração imputada ao dividendo obrigatório apurado no exercício.*

Artigo 28º *A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, observadas as limitações legais:*

(a) *levantar balanços semestrais ou em períodos menores e, com base neles, declarar dividendos,;*

(b) *declarar dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aalC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

CAPÍTULO VI

TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

Artigo 29º *A transferência de controle da Companhia deverá respeitar as disposições legais aplicáveis, os termos do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e do Acordo de Acionista arquivado na sede da Companhia.*

Autorização da ANTT

Artigo 30º *– Os seguintes atos somente poderão ser praticados pela Companhia ou por seus acionistas após prévia anuência da ANTT:*

(a) *transferência de controle da Companhia;*

(b) *redução do seu capital social abaixo do valor mínimo especificado no contrato de concessão;*

(c) *dar em garantia de financiamentos contratados, nos termos do contrato de concessão, os direitos emergentes da concessão, tais como as receitas de exploração do sistema rodoviário, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da concessão;*

(d) *alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do contrato de concessão.*

CAPÍTULO VII

LIQUIDAÇÃO

Artigo 31º *A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, competindo à Assembleia Geral eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período da liquidação, fixando-lhes a remuneração.*

CAPÍTULO VIII

SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

Artigo 32º *Todo conflito ou controvérsia decorrente da interpretação das disposições*

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

deste Estatuto Social, bem como as divergências entre acionistas e entre estes e a Companhia, decorrentes da relação de sociedade, deverão ser solucionadas por meio de arbitragem, na forma da Lei nº 9.307/96 e do disposto no § 3º do artigo 109 da Lei nº 6.404/76, indicando-se a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI") como entidade arbitral observando-se o seu regulamento vigente na data do pedido de instauração da arbitragem. A arbitragem será realizada na Cidade do Rio de Janeiro, em língua portuguesa e os árbitros indicados deverão ter experiência específica na matéria sob discussão, ainda que não sejam integrantes da Câmara de Arbitragem escolhida.

***Parágrafo Único** - Não obstante o disposto neste Artigo, as Partes elegem o foro central da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para proposição de medidas judiciais que visem à obtenção de medidas cautelares para proteção ou salvaguarda de direitos ou de cunho preparatório, previamente à instauração do tribunal arbitral ou para a execução da decisão arbitral com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, sem que isso seja interpretado como uma renúncia à arbitragem.*

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

***Artigo 33º** A Companhia observará integralmente os termos do Edital e do Contrato de Concessão firmado com a ANTT. Havendo alguma contradição entre os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos, com os termos deste Estatuto Social, prevalecerão os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos sobre os termos deste Estatuto Social.*

***Artigo 34º** Os casos omissos neste Estatuto Social serão regulados pelas disposições contidas na Lei nº 6.404/76, conforme alterada, e demais disposições legais e regulamentares que lhes forem aplicáveis.*

6.2 - Consolidação do Estatuto Social da Companhia: Em virtude das alterações aprovadas em conformidade com o item 6.1 acima, consolidar o Estatuto Social da Companhia, que passará a vigorar com a redação constante do Anexo I à presente ata.

7. Encerramento: Nada mais havendo a tratar, a Assembleia foi encerrada, da qual lavrou-se a presente ata, que, lida e aprovada, foi assinada pela acionista presente: Investimentos e

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Participações em Infraestrutura S.A. – INVEPAR, neste ato representada pelo seu Diretor Presidente, Sr. Erik da Costa Breyer.

Certifico que a presente ata é cópia fiel da lavrada em livro próprio.

Nova Lima, 01 de junho de 2017.

Flávia Figueiredo Franco Carmo
Secretária

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Documento Principal

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
17/315.196-5	J173288452208	22/06/2017

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
047.645.516-24	FLAVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

[Consolidação do Estatuto Social da Concessionária BR-040 S.A., decorrente da Assembleia Geral Extraordinária realizada em 01 de junho de 2017]

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
CNPJ/MF 19.726.048/0001-00
NIRE 31.3.0010687-0

CAPÍTULO I
DENOMINAÇÃO, DURAÇÃO, SEDE E OBJETO SOCIAL

Artigo 1º A Concessionária BR-040 S.A. é uma sociedade anônima de propósito específico, subsidiária integral da Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - Invepar, com sede na Cidade do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro, na Avenida Almirante Barroso, nº 52, salas 801, 3001 e 3002, Centro, inscrita no CNPJ sob o nº 03.758.318/0001-24, ora regida pelo presente Estatuto Social e pelas disposições legais que lhes forem aplicáveis, em especial pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 e suas alterações posteriores (a "Lei nº 6.404/76"), com prazo de duração determinado de 30 (trinta) anos contados nos termos do Contrato de Concessão ou pelo prazo necessário para o cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, conforme definido no Artigo 3º abaixo (a "Companhia"), o que por último ocorrer.

Artigo 2º A Companhia tem sua sede na Avenida Niágara, nº 350, Bairro Jardim Canadá, no Município de Nova Lima, Estado de Minas Gerais, CEP 34.007-652.

Parágrafo Único - A Companhia poderá abrir, transferir e fechar filiais, escritórios e sucursais em qualquer lugar do território nacional, por deliberação do seu Conselho de Administração, observado o disposto neste Estatuto e nas disposições legais cabíveis.

Artigo 3º A Companhia tem por objeto social específico e exclusivo a recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do sistema rodoviário composto pelos trechos rodoviários da BR-040/DF/GO/MG, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais, ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à concessão ("Sistema Rodoviário"), tudo em conformidade com as condições e especificações do contrato de concessão a ser firmado entre a União

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Federal, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (a "ANTT" e, em com conjunto com a União Federal, o "Poder Concedente") e a Companhia (o "Contrato de Concessão"), em virtude do procedimento licitatório promovido pelo Poder Concedente nos termos do Edital de Concessão nº 006/2013.

CAPITAL SOCIAL E AÇÕES

Artigo 4º O capital social é de R$670.500.000,00 (seiscentos e setenta milhões e quinhentos mil reais), dividido em 706.866.817 (setecentas e seis milhões oitocentas e sessenta e seis mil e oitocentas e dezessete) ações ordinárias, escriturais e sem valor nominal.

Parágrafo Primeiro - A Assembleia Geral deverá deliberar sobre os aumentos de capital da Companhia que se façam necessários.

Parágrafo Segundo - As emissões e colocações de ações, bônus de subscrição e debêntures conversíveis em ações serão realizadas com observância do direito de preferência assegurado aos acionistas, conforme disciplinado pelo artigo 171 da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Terceiro - É vedada a emissão de partes beneficiárias pela Companhia.

Artigo 5º Cada ação ordinária dá direito a um voto nas deliberações das Assembleias Gerais.

Parágrafo Primeiro - As ações preferenciais, se emitidas, não darão direito a voto nas deliberações das Assembleias Gerais, conferindo aos seus titulares prioridade no reembolso de capital, sem prêmio, no caso de liquidação da Companhia. As ações não serão conversíveis de uma forma em outra.

Parágrafo Segundo - A Companhia, nos termos da lei, poderá adquirir ações de sua emissão, para cancelamento ou posterior alienação, mediante autorização do Conselho de Administração.

CAPÍTULO II
DA ADMINISTRAÇÃO

Artigo 6º A Companhia será administrada por um Conselho de Administração e uma Diretoria, com os poderes conferidos em lei e por este Estatuto Social.

Parágrafo Primeiro - A remuneração anual global da Administração será fixada anualmente pela Assembleia Geral, competindo ao Conselho de Administração deliberar sobre sua respectiva individualização.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Parágrafo Segundo - Os membros do Conselho de Administração e os Diretores tomarão posse nos termos da Lei n° 6.404/76 e observarão os requisitos, impedimentos, deveres, obrigações e responsabilidades contemplados na referida Lei, dispensando-se a constituição de caução em garantia das suas respectivas gestões.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Artigo 7º O Conselho de Administração será composto por, no mínimo, 3 (três) e, no máximo, 7 (sete) membros efetivos, pessoas naturais e residentes no País, eleitos e destituíveis pela Assembleia Geral da Companhia, com mandato unificado de 2 (dois) anos, permitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei no 6.404/76 e neste Estatuto Social.

Parágrafo Segundo - Na Assembleia Geral que eleger os membros do Conselho de Administração serão escolhidos o Presidente e o Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia.

Parágrafo Terceiro - No caso de ausência ou impedimento temporário do Presidente do Conselho de Administração, suas atribuições serão exercidas pelo Vice-Presidente ou, na falta deste, por outro Conselheiro indicado pelo Presidente do Conselho de Administração e, não havendo indicação, por escolha da maioria dos demais membros do Conselho.

Parágrafo Quarto - No caso de vacância do cargo de presidente ou do vice-presidente, caberá ao Conselho de Administração nomear seus substitutos, que permanecerão no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar.

Parágrafo Quinto - O Conselho de Administração somente deliberará com a presença da maioria de seus membros em exercício.

SUBSTITUIÇÃO E VACÂNCIA

Artigo 8º Em caso de vacância de cargo de conselheiro, caberá ao Conselho de Administração nomear o substituto, que permanecerá no cargo até a primeira Assembleia Geral que se realizar. Neste caso, o mandato do substituto eleito vigorará pelo prazo que restar do mandato do substituído.

FUNCIONAMENTO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 9º O Conselho de Administração reunir-se-á, ordinariamente, ao menos uma vez por trimestre, e, extraordinariamente, sempre que convocado na forma deste Estatuto Social.

Parágrafo Primeiro - As convocações para as reuniões do Conselho de Administração sempre deverão ser feitas por escrito a cada membro do Conselho de Administração, com antecedência mínima de 5 (cinco) dias, por carta entregue a cada um dos membros em mãos, mensagem eletrônica (e-mails) ou carta registrada com aviso de recebimento. As convocações conterão, além da data, hora e local da reunião, breve descrição das matérias da ordem do dia, sendo dispensada a convocação nas reuniões em que se verifique a presença da totalidade dos Conselheiros em exercício. Poderá, excepcionalmente, ser reduzida a antecedência mínima de convocação, na hipótese de realização de reunião objetivando a continuidade de discussões de matérias incluídas na ordem do dia, porém não deliberadas em reuniões anteriores, desde que presentes os mesmos Conselheiros presentes na reunião anterior.

Parágrafo Segundo - As reuniões do Conselho de Administração serão convocadas por seu Presidente ou, na ausência deste, por seu Vice-Presidente, e, na ausência de ambos, por no mínimo quaisquer 2 (dois) outros membros do Conselho.

Parágrafo Terceiro - As reuniões do Conselho de Administração poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos membros do Conselho de Administração, a manifestação na reunião por meio da submissão prévia de voto por escrito ao Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.

Parágrafo Quarto - As reuniões do Conselho de Administração serão instaladas com quórum mínimo de metade mais um da totalidade de seus membros.

Parágrafo Quinto - As deliberações do Conselho de Administração se darão por maioria dos votos dos presentes. O Presidente do Conselho de Administração não terá voto de qualidade.

Parágrafo Sexto - As atas das reuniões do Conselho de Administração poderão ser lavradas sob a forma de sumário dos fatos ocorridos, contendo, apenas, a íntegra das resoluções tomadas.

ATRIBUIÇÕES DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.

Artigo 10 Ao Conselho de Administração caberá deliberar sobre as matérias fixadas na Lei nº 6.404/76 e neste Estatuto Social:

(a) eleger e destituir os diretores da Companhia e fixar-lhes as atribuições, observado o que a

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

respeito dispuser o estatuto;

(b) fiscalizar a gestão dos diretores, examinar a qualquer tempo os livros e papéis da Companhia, solicitar informações sobre contratos celebrados ou em vias de celebração e quaisquer outros atos;

(c) convocar a Assembleia Geral por meio de seu Presidente, Vice-Presidente ou por no mínimo 2 (dois) outros membros do Conselho de Administração, sempre que entenderem necessário e nos casos previstos em lei e neste Estatuto;

(d) manifestar-se sobre o Relatório da Administração e as contas da Diretoria;

(e) submeter à Assembleia Geral a proposta de destinação do lucro líquido do exercício;

(f) aprovar a compra de ações de emissão da Companhia, para cancelamento ou permanência em tesouraria, bem como a alienação de ações que estejam em tesouraria;

(g) estabelecer a política e a orientação geral dos negócios da Companhia segundo os termos deste Estatuto Social e em conformidade com as deliberações tomadas em Assembleia Geral;

(h) aprovar o Orçamento Plurianual ou qualquer alteração do mesmo;

(i) aprovar o Orçamento Anual ou qualquer alteração do mesmo;

(j) aprovar critérios gerais de remuneração, políticas de benefícios e fixação de parâmetros anuais para pagamento de remuneração variável aos administradores e funcionários da Companhia;

(k) deliberar sobre a individualização da remuneração dos administradores, nos termos do parágrafo 1º do Artigo 6º deste Estatuto;

(l) determinar o levantamento de balanços semestrais ou relativos a períodos menores, bem como autorizar o pagamento de juros sobre capital próprio ou declarar e determinar o pagamento de dividendos à conta de lucros apurados em tais balanços, de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou em balanços intercalares, na forma prevista em lei;

(m) aprovar o resgate, amortização, recompra ou qualquer outro tipo de negociação com as ações ou outros valores mobiliários de emissão da Companhia;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(n) aprovar quaisquer transações da Companhia com seus administradores, partes relacionadas ou ainda administradores de partes relacionadas;

(o) aprovar o endividamento, realização de mútuo, ou contratação de garantias pela Companhia acima de R$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais)

(p) aprovar a aquisição, alienação, renúncia a direitos, transferência de bens do ativo permanente da Companhia, cujo valor seja superior a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(q) aprovar a doação, pela Companhia, de quaisquer bens ou direitos, exceto bens depreciados ou sem valor comercial;

(r) aprovar a prestação, pela Companhia, de qualquer fiança, aval ou outras garantias pessoais ou reais a terceiros;

(s) aprovar a emissão e cancelamento de debêntures simples e não conversíveis ou títulos de dívida para distribuição pública ou privada, incluindo, sem limitação, a emissão de nota promissória para oferta pública de distribuição, salvo se prevista competência da assembleia nos termos da lei ou do presente estatuto;

(t) aprovar a celebração de aditivos ao Contrato de Concessão firmado pela Companhia;

(u) aprovar o Regimento de Funcionamento do Conselho de Administração;

(v) nomear, destituir ou substituir o auditor independente da Companhia;

(w) aprovar contratações em geral pela Companhia em valores superiores a R$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais);

(x) deliberar sobre os atos que excedam os limites de competência da Diretoria, dentro de suas próprias atribuições.

DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 11 A Diretoria Executiva é composta por até 3 (três) Diretores, respeitado o mínimo legal, acionistas ou não, residentes no País, eleitos pelo Conselho de Administração, com mandato de 2 (dois) anos, que se estenderá até a investidura dos novos Diretores eleitos, sendo permitida a reeleição. Os Diretores terão experiência e qualificação condizente com os cargos, observando-se critérios adotados

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

em mercado, com as designações seguintes: (i) Diretor Presidente; (ii) Diretor Superintendente; e (iii) Diretor Administrativo Financeiro, que acumulará as funções de Diretor de Relações com Investidores.

Parágrafo Primeiro - Os membros do Conselho de Administração, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão integrar a Diretoria.

Parágrafo Segundo - A investidura no cargo de Diretor far-se-á imediatamente após a assinatura do respectivo termo de posse, lavrado no Livro de Atas de Reuniões da Diretoria.

Parágrafo Terceiro – Em caso de ausência ou impedimento temporário, o Diretor será substituído por outro mediante designação da Diretoria. .

Parágrafo Quarto - Em caso de vacância definitiva de cargo da Diretoria, o substituto será eleito pelo Conselho de Administração e exercerá mandato pelo tempo que faltar ao diretor substituído.

Parágrafo Quinto – Respeitado o número mínimo de 2 (dois) Diretores, o Conselho de Administração poderá deixar de nomear substituto em caso de vacância de cargo de diretor.

FUNCIONAMENTO DA DIRETORIA EXECUTIVA

Artigo 12 A Diretoria reunir-se-á sempre que os interesses sociais o exigirem e suas reuniões serão presididas pelo Diretor Presidente ou por quem o substitua nos termos deste Estatuto.

Parágrafo Primeiro - As reuniões serão sempre convocadas por quailquer dos Diretores com 48 (quarenta e oito) horas de antecedência, mediante comunicação aos demais Diretores. As reuniões da Diretoria poderão ser realizadas por conferência telefônica, vídeo conferência ou por qualquer outro meio de comunicação, sendo facultada ainda, aos Diretores, a manifestação na reunião por meio da submissão de voto por escrito ao Diretor Presidente. As reuniões realizadas em observância aos termos deste Parágrafo serão consideradas entre presentes.

Parágrafo Segundo - As deliberações da Diretoria constarão em Atas lavradas em livro próprio e serão tomadas por maioria dos Diretores presentes.

Parágrafo Terceiro - Em caso de empate ou divergência entre os Diretores, a matéria objeto da discussão e impasse será levada à deliberação do Conselho de Administração, que decidirá em última instância sobre o assunto.

COMPETÊNCIA DA DIRETORIA E REPRESENTAÇÃO.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Artigo 13 À Diretoria compete:

(a) propor ao Conselho de Administração as ações para viabilizar as diretrizes estratégicas da Empresa;

(b) assegurar o bom andamento dos negócios, decidir e praticar todos os atos necessários à realização dos objetivos da Empresa, desde que não sejam da competência exclusiva da Assembleia Geral ou do Conselho de Administração e também não necessitem de prévia aprovação na forma deste Estatuto Social;

(c) promover convênios e contratar nos limites impostos pela Assembleia Geral e/ou pelo Conselho de Administração, dentro dos fins da Empresa, com pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado, nacionais ou estrangeiras;

(d) aprovar, no âmbito de sua alçada, os critérios relativos aos cargos e salários e ao regime disciplinar dos empregados da Empresa;

(e) elaborar e apresentar ao final de cada exercício social as Demonstrações Financeiras, na forma da Lei das Empresas por Ações, instruídas com o Parecer dos Auditores Independentes, para apreciação do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal, se instalado, e aprovação pela Assembleia Geral;

(f) aprovar normas e manuais das Empresa;

(g) zelar pela acuracidade e tempestividade das demonstrações financeiras e dos relatórios da Diretoria destinados ao Conselho de Administração e ao Conselho Fiscal, quando instalado;

(h) zelar pela imagem e reputação da Empresa e

(i) disseminar a cultura da organização, gestão de riscos e modelo de gestão dos resultados.

Artigo 14 Compete ao Diretor Presidente, na condição de principal orientador e condutor das atividades da Empresa:

(a) estruturar e dirigir todos os negócios da Empresa de acordo com as diretrizes traçadas pelo Conselho de Administração;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(b) convocar, instalar e presidir as reuniões de Diretoria;

(c) conduzir a elaboração e execução dos planos estratégicos e orçamentários, visando a assegurar o desenvolvimento, crescimento e continuidade da Empresa para garantir um retorno adequado aos acionistas e resguardar a segurança dos ativos.

(d) definir e desdobrar os objetivos e metas na estrutura da Empresa.

(e) admitir, demitir, promover os empregados e cuidar do processo de sucessão para as posições chave da Empresa, podendo delegar essa competência;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 15 Compete ao Diretor Superintendente:

(a) executar os planos estratégicos e orçamentários da Empresa, buscando a maximização da eficiência dos processos e resultados;

(b) garantir o alcance dos resultados planejados através da execução do modelo de gestão.

(c) desenvolver e executar os planos de operação e manutenção da Empresa;

(d) responder tecnicamente pela Concessão perante todos os órgãos técnicos e regulatórios vinculados à Concessão;

(e) assegurar o cumprimento do Contrato de Concessão;

(f) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 16 Compete ao Diretor Administrativo Financeiro:

(a) definir e executar a estratégia financeira da Empresa;

(b) representar institucionalmente a Empresa perante as instituições financeiras, fundos de

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

investimentos e demais entidades financiadoras;

(c) acompanhar a prestação de garantias pessoais ou reais prestadas pela Empresa autorizadas pelo Conselho de Administração, bem como a contratação de seguros em geral;

(d) elaborar o Relatório Anual da Administração, em conjunto com os demais membros da Diretoria;

(e) prestar informações aos investidores, à Comissão de Valores Mobiliários – CVM e, caso a Empresa tenha registro em bolsa de valores, às bolsas;

(f) elaborar e responder pelas demonstrações e relatórios financeiros;

(g) responder pelas funções de suporte administrativo da Empresa;

(h) representar a Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal.

Artigo 17 O Diretor Administrativo Financeiro cumulará as funções de Diretor de Relação com Investidores, a quem compete prestar todas as informações exigidas pela legislação e regulamentação do mercado de valores mobiliários, caso a Companhia tenha registro em bolsa de valores, às bolsas.

Artigo 18 Observado o que dispõe este Estatuto Social, a Diretoria tem os mais amplos e gerais poderes de representação ativa e passiva da Companhia, em juízo ou fora dele, a administração e a gestão dos negócios sociais, considerando-se a Companhia validamente obrigada:

(a) mediante a assinatura conjunta de 2 (dois) Diretores;

(b) mediante a assinatura conjunta de 1 (um) Diretor e 1 (um) Procurador; ou

(c) mediante a assinatura de 2 (dois) procuradores, nos limites dos poderes que lhes forem conferidos, na forma prevista neste artigo.

Parágrafo Primeiro - É facultado à Companhia nomear procuradores, devendo o instrumento respectivo ser assinado por 2 (dois) membros da Diretoria. As procurações deverão conter poderes específicos e terão prazo de validade limitado a, no máximo, 1 (um) ano, sendo vedado o substabelecimento total ou parcial, com exceção (i) daquelas outorgadas a advogados para a representação da Companhia em processos judiciais ou administrativos e (ii) daquelas vinculadas a contratos de financiamento ou

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaiC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

contratos de dívida.

Parágrafo Segundo - Não obstante o disposto nos incisos (a), (b) e (c) deste artigo, a Companhia poderá ser representada por qualquer Diretor, isoladamente, nos seguintes casos: (i) aposição de endosso-mandato em títulos para efeitos de cobrança ou depósito em instituições financeiras, em favor da Companhia; (ii) representação da Companhia perante órgãos da administração pública direta e indireta, sejam empresas públicas, Companhias de economia mista, autarquias ou fundações, em todas as instâncias municipal, estadual e federal; e (iii) emissão de correspondência que não envolva compromisso para a Companhia.

CAPÍTULO III
CONSELHO FISCAL

Artigo 19 O Conselho Fiscal da Companhia funcionará em modo não permanente e, nos exercícios sociais em que for instalado, será composto por 3 (três) membros efetivos e até igual número de suplentes com as atribuições, competência e remuneração previstos em lei, com mandato de 1 (um) ano, admitida a reeleição.

Parágrafo Primeiro - O Conselho Fiscal, quando instalado, reunir-se-á ordinariamente a cada trimestre e, extraordinariamente, sempre que necessário, lavrando-se as atas dessas reuniões em livro próprio. O quórum de instalação das Reuniões do Conselho Fiscal será de, no mínimo, 2 (dois) membros; e as suas deliberações serão tomadas pelos votos da maioria dos membros presentes.

Parágrafo Segundo - Aplica-se ao Conselho Fiscal, quanto às normas de eleição, funcionamento, requisitos, impedimentos, investidura, deveres e responsabilidades e remuneração, o que dispõe a Lei nº 6.404/76.

CAPÍTULO IV
ASSEMBLEIA GERAL

Artigo 20 Respeitada a legislação em vigor, a Assembleia Geral será convocada na seguinte ordem: a) pelo Presidente do Conselho de Administração; b) pelo Vice-Presidente do Conselho de Administração; c) por 2 (dois) dos demais membros do Conselho de Administração, nos casos de ausência ou impedimento do Presidente e do Vice-Presidente; e d) pelas pessoas legalmente habilitadas nos termos da Lei nº 6.404/76.

Parágrafo Primeiro - Os anúncios de convocação, publicados na forma e nos termos da lei, devem

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

conter, além do local, data e hora da Assembleia, a ordem do dia explicitada e, no caso de reforma do estatuto, indicação da matéria.

Parágrafo Segundo - Os trabalhos da Assembleia Geral serão dirigidos por mesa composta de Presidente e Secretário, escolhidos pelos acionistas presentes.

Artigo 21 As Assembleias Gerais serão realizadas: (a) ordinariamente e anualmente, com a finalidade prevista no artigo 132 da Lei nº 6.404/76, nos 4 (quatro) primeiros meses subsequentes ao encerramento de cada exercício social; e (b) extraordinariamente, sempre que os interesses sociais o exigirem.

Artigo 22 A Assembleia Geral será instalada para deliberar sobre as matérias para as quais a aprovação é de sua competência privativa, nos termos da lei.

Artigo 23 Ressalvados os casos previstos em lei, as deliberações da Assembleia Geral serão tomadas por maioria de votos dos presentes, não computados os votos em branco.

Parágrafo Único - O presidente da Assembleia Geral não computará o voto proferido com violação ao disposto em acordo de acionistas, devidamente arquivado na sede da Companhia.

CAPÍTULO V
EXERCÍCIO SOCIAL, LUCROS E DIVIDENDOS

Artigo 24 O exercício social terá início em 1º (primeiro) de janeiro e terminará em 31 (trinta e um) de dezembro de cada ano, findo o qual serão elaborados o balanço anual e as demonstrações financeiras exigidas em lei. As demonstrações financeiras anuais da Companhia serão obrigatoriamente auditadas por auditores independentes registrados junto à Comissão de Valores Mobiliários.

Artigo 25 Do resultado do exercício apurado na forma da legislação em vigor serão deduzidos os prejuízos acumulados, se houver, e a provisão para o imposto de renda.

Artigo 26 O saldo, após deduzidas as eventuais participações no resultado, configurará o lucro líquido do exercício que terá as seguintes destinações:

(a) 5% (cinco por cento) para constituição de reserva legal, que não excederá de 20% (vinte por cento) do capital social;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(b) formação de reservas para contingências, caso haja necessidade, por proposta do Conselho de Administração;

(c) constituição de reserva de lucros a realizar, se for o caso, na forma prevista pela Legislação;

(d) pagamento de dividendos anuais obrigatórios de, no mínimo, 25% (vinte e cinco por cento) do lucro líquido do exercício, ajustado na forma da lei de acordo com as deduções previstas nas alíneas "a" e "b" anteriores, que serão declarados e pagos na forma da lei; e

(e) a Assembleia Geral decidirá o destino remanescente do lucro líquido do exercício, nos termos da lei.

Artigo 27 A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, pagar ou creditar juros sobre o capital próprio, nos termos do art. 9º, da Lei 9.249/95, sendo tal remuneração imputada ao dividendo obrigatório apurado no exercício.

Artigo 28 A Companhia poderá, por deliberação do Conselho de Administração, observadas as limitações legais:

(a) levantar balanços semestrais ou em períodos menores e, com base neles, declarar dividendos,;

(b) declarar dividendos intermediários à conta de lucros acumulados ou de reservas de lucros existentes no último balanço anual ou semestral.

CAPÍTULO VI
TRANSFERÊNCIA DE CONTROLE

Artigo 29 A transferência de controle da Companhia deverá respeitar as disposições legais aplicáveis, os termos do Edital de Concessão, do Contrato de Concessão e do Acordo de Acionista arquivado na sede da Companhia.

Autorização da ANTT

Artigo 30 Os seguintes atos somente poderão ser praticados pela Companhia ou por seus acionistas após prévia anuência da ANTT:

(a) transferência de controle da Companhia;

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

(b) redução do seu capital social abaixo do valor mínimo especificado no contrato de concessão;

(c) dar em garantia de financiamentos contratados, nos termos do contrato de concessão, os direitos emergentes da concessão, tais como as receitas de exploração do sistema rodoviário, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da concessão;

(d) alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do contrato de concessão.

CAPÍTULO VII
LIQUIDAÇÃO

Artigo 31 A Companhia entrará em liquidação nos casos previstos em lei, competindo à Assembleia Geral eleger o liquidante e os membros do Conselho Fiscal que deverão funcionar no período da liquidação, fixando-lhes a remuneração.

CAPÍTULO VIII
SOLUÇÃO DE CONTROVÉRSIAS

Artigo 32 Todo conflito ou controvérsia decorrente da interpretação das disposições deste Estatuto Social, bem como as divergências entre acionistas e entre estes e a Companhia, decorrentes da relação de sociedade, deverão ser solucionadas por meio de arbitragem, na forma da Lei nº 9.307/96 e do disposto no § 3º do artigo 109 da Lei nº 6.404/76, indicando-se a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("CCI") como entidade arbitral observando-se o seu regulamento vigente na data do pedido de instauração da arbitragem. A arbitragem será realizada na Cidade do Rio de Janeiro, em língua portuguesa e os árbitros indicados deverão ter experiência específica na matéria sob discussão, ainda que não sejam integrantes da Câmara de Arbitragem escolhida.

Parágrafo Único - Não obstante o disposto neste Artigo, as Partes elegem o foro central da Capital do Estado do Rio de Janeiro como competente para proposição de medidas judiciais que visem à obtenção de medidas cautelares para proteção ou salvaguarda de direitos ou de cunho preparatório, previamente à instauração do tribunal arbitral ou para a execução da decisão arbitral com expressa renúncia de qualquer outro, por mais privilegiado que seja, sem que isso seja interpretado como uma renúncia à arbitragem.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

CAPÍTULO IX
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 33 A Companhia observará integralmente os termos do Edital e do Contrato de Concessão firmado com a ANTT. Havendo alguma contradição entre os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos, com os termos deste Estatuto Social, prevalecerão os termos do Edital, do Contrato de Concessão ou qualquer de seus anexos sobre os termos deste Estatuto Social.

Artigo 34 Os casos omissos neste Estatuto Social serão regulados pelas disposições contidas na Lei nº 6.404/76, conforme alterada, e demais disposições legais e regulamentares que lhes forem aplicáveis.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretária-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais

JUNTA COMERCIAL DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Registro Digital

Anexo

Identificação do Processo		
Número do Protocolo	Número do Processo Módulo Integrador	Data
17/315.196-5	J173288452208	22/06/2017

Identificação do(s) Assinante(s)	
CPF	Nome
047.645.516-24	FLAVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO

Junta Comercial do Estado de Minas Gerais
Certifico registro sob o nº 6305776 em 11/07/2017 da Empresa CONCESSIONARIA BR-040 S.A., Nire 31300106870 e protocolo 173151965 - 23/06/2017. Autenticação: D2C233EF12FEB756DA70E6896B50BFB1DDA86C3. Marinely de Paula Bomfim - Secretaria-Geral. Para validar este documento, acesse http://www.jucemg.mg.gov.br e informe nº do protocolo 17/315.196-5 e o código de segurança aaIC Esta cópia foi autenticada digitalmente e assinada em 12/07/2017 por Marinely de Paula Bomfim – Secretária-Geral.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL BRASIL PAÍS RICO É PAÍS SEM POBREZA

Contrato de Concessão

EDITAL N° 006/2013
Parte VII

Rodovia Federal:
BR-040: trecho Brasília - DF – Juiz de Fora - MG

SUMÁRIO

1 Disposições Iniciais 5

2 Objeto do Contrato 10

3 Prazo da Concessão 10

4 Bens da Concessão 11

5 Autorizações Governamentais 12

6 Projetos 13

7 Estudos Ambientais 15

8 Cessão de cabos de fibras ópticas à EPL 15

9 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio 16

10 Obras e Serviços 17

11 Declarações 24

12 Garantia de Execução do Contrato 24

13 Direitos e Obrigações dos Usuários 26

14 Prestação de Informações 26

15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito 29

16 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT 31

17 Remuneração 31

18 Tarifa de Pedágio 32

19 Receitas Extraordinárias 36

20 Penalidades 37

21 Alocação de Riscos 41

22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro 45

23 Contratação com Terceiros e Empregados 48

24 Capital Social 49

25 Transferência do Controle 49

26 Financiamento 49

27 Assunção do Controle pelos Financiadores 50

28 Intervenção da ANTT 51

29 Casos de Extinção 51

30 Advento do Termo Contratual 52

31 Encampação 52

32 Caducidade 53

33 Rescisão 55

34 Anulação 55

35 Propriedade Intelectual 55

36 Seguros 56

37 Resolução de Controvérsias 57

38 Disposições Diversas 58

Anexo 1 Termo de Arrolamento e Transferência de Bens 61

Anexo 2 Programa de Exploração da Rodovia – PER 61

Anexo 3 Modelo de Fiança Bancária 61

Anexo 4 Modelo de Seguro-Garantia 61

Anexo 5 Fator D 61

Anexo 6 Fator C 61

Anexo 7 Fator Q 61

Anexo 8 Atos constitutivos da Concessionária 61

CONTRATO DE CONCESSÃO

Aos 12 dias do mês de março de 2014, pelo presente instrumento, de um lado, na qualidade de contratante:

(1) A **UNIÃO**, por intermédio da **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**, autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, neste ato representada por seu Diretor-Geral em Exercício, **Sr. JORGE LUIZ MACEDO BASTOS**, nomeado pela Deliberação nº 33, de 27 de fevereiro de 2014, publicada no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2014, residente e domicialiado em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 02858670-9 IFP/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 408.486.207-04, por sua Diretora Interina **ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA**, nomeada pelo Decreto de 7.703, de 20 de março de 2012, e pela Portaria MT nº 54, de 21 de março de 2012, publicado no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliada em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 003.032.847 SSP/PA, inscrita no CPF/MF sob o nº 599.524.582-15, por sua Diretora Interina **NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA**, nomeada pelo Decreto nº 7.703, de 20 de março de 2012, e pela Portaria MT nº 55, de 21 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliada em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade RG nº 27860529-1 SSP/SP, inscrita no CPF/MF sob o nº 290.513.838-60 e por seu Diretor Interino **CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO**, nomeado pelo Decreto nº 7.703, de 20 de março de 2012 e pela Portaria MT nº 56, de 21 de março de 2012, publicada no Diário Oficial da União de 22 de março de 2012, residente e domiciliado em Brasília, Distrito Federal, com Cédula de Identidade nº 128097 OAB/RJ, inscrito no CPF/MF sob o nº 070.696.027-07 doravante denominada "**ANTT**", e em conjunto com a União, "**Poder Concedente**"; e

de outro lado, na qualidade de "**Concessionária**", doravante assim denominada:

(2) **CONCESSIONÁRIA BR 040 S. A.**, sociedade por ações, com sede em Nova Lima, Estado de Minas Gerais, na Alameda Oscar Niemeyer, nº 222, salas 601 a 609, Vale do Sereno, inscrita no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica, do Ministério da Fazenda, sob o nº 19.726.048/0001-00, neste ato devidamente representada pelo Sr **TULIO TOLEDO ABI-SABER**, brasileiro, casado, engenheiro civil, portador da Cédula de Identidade RG n° M-7.224.307 SSP/MG, inscrito no CPF/MF sob o n° 031.277.386-25, Diretor Presidente e a Sra **MÁRCIA FRAGOSO SOARES**, brasileira, divorciada, engenheira civil, portadora da Cédula de Identidade RG nº 871074983 CREA/RJ, inscrito no CPF/MF, sob o n° 863.363.477-53, Diretora de Implantação;

ANTT e **Concessionária** doravante denominadas, em conjunto, como "**Partes**" e, individualmente, como "**Parte**",

CONSIDERANDO QUE

(A) O **Poder Concedente** decidiu atribuir à iniciativa privada a exploração, mediante concessão, do **Sistema Rodoviário** (conforme definido abaixo), conforme autorizado pelos Decretos nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997 e 6.256, de 13 de novembro de 2007;

(B) Em virtude da decisão mencionada no considerando anterior, a **ANTT**, de acordo com as competências legais que lhe foram atribuídas, realizou o **Leilão** para desestatização do **Sistema Rodoviário**; e

(C) O objeto da desestatização foi adjudicado à Concessionária, em conformidade com a Resolução **ANTT** nº 4.285, de 11 de março de 2014, publicada no **Diário Oficial da União** de 12 de março de 2014,

resolvem as **Partes** celebrar o presente contrato de concessão (o "**Contrato**"), de acordo com as seguintes cláusulas e condições:

1 Disposições Iniciais

1.1 Definições

1.1.1 Para os fins do presente **Contrato**, e sem prejuízo de outras definições aqui estabelecidas, as seguintes definições aplicam-se às respectivas expressões:

(i) **Acréscimo de Reequilíbrio:** percentual que será incrementado na **Tarifa Básica de Pedágio** na forma da subcláusula 22.6, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função da antecipação de **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias,** tal como previsto no **PER** e no **Anexo 5**, mediante a aplicação do **Fator D**.

(ii) **Anexo**: cada um dos documentos anexos ao **Contrato**.

(iii) **Anexo do Edital**: cada um dos documentos anexos ao **Edital**.

(iv) **ANTT**: significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(v) **Bens da Concessão**: significado definido na subcláusula 4.1.1.

(vi) **Bens Reversíveis**: bens da **Concessão** necessários à continuidade dos serviços relacionados à **Concessão**, conforme definidos pela **ANTT**, que lhe serão revertidos ao término do **Contrato**.

(vii) **CCI**: Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.

(viii) **Concessão**: significado definido na subcláusula 2.1.

(ix) **Concessionária**: significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(x) **Contrato**: significado definido no preâmbulo deste instrumento.

(xi) **CVM**: Comissão de Valores Mobiliários.

(xii) **Data da Assunção**: data da assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (**Anexo 1** do **Contrato**).

(xiii) **Desconto de Reequilíbrio:** percentual que será deduzido da **Tarifa Básica de Pedágio** na forma da subcláusula 22.6, com vistas à manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e a sua remuneração, em função do não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho** e à inexecução das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço,** tal como previstos no **PER** e no **Anexo 5,** mediante a aplicação do **Fator D**.

(xiv) **DNIT**: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes.

(xv) **DOU**: Diário Oficial da União.

(xvi) **Edital**: **Edital** da **Concessão** nº 006/2013, incluindo os **Anexos** do **Edital**.

(xvii) **EPL**: a Empresa de Planejamento e Logística S.A – EPL, empresa pública criada pela União, conforme autorizado pela Lei nº 12.404, de 4 de maio de 2011, com as alterações promovidas pela Medida Provisória nº 576, de 15 de agosto de 2012, vinculada ao Ministério dos Transportes, que tem por finalidade, entre outras, planejar e promover o desenvolvimento do transporte ferroviário de alta velocidade de forma integrada com as demais modalidades de transporte, por meio de estudos, pesquisas, administração e gestão de patrimônio, desenvolvimento tecnológico e atividades destinadas à absorção de novas tecnologias.

(xviii) **Escopo:** serviços mínimos a serem executados pela **Concessionária**, conforme previsto no **PER.**

(xix) **Fator C:** redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do **Contrato** aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.

(xx) **Fator D:** redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio,** utilizado como mecanismo de aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** relativo ao não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho,** às **Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço,** ou como **Acréscimo de Reequilíbrio** no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no **Anexo 5.**

(xxi) **Fator Q:** redutor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio,** utilizado como mecanismo de aplicação de desconto por não atendimento aos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7** ou, conforme o caso, como acréscimo em razão do atendimento desses mesmos indicadores.

(xxii) **Fator X:** redutor do reajuste da **Tarifa de Pedágio** – calculado na forma da subcláusula 18.3.3, e revisto na forma da subcláusula 18.4.5 – referente ao compartilhamento, com os usuários do **Sistema Rodoviário,** dos ganhos de produtividade obtidos pela **Concessionária**.

(xxiii) **Financiadores:** instituições financeiras responsáveis pelos financiamentos à **Concessionária** para a realização dos investimentos previstos no **PER**;

(xxiv) **Fluxo de Caixa Marginal:** forma de calcular o impacto no equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**, nos termos da subcláusula 22.5.

(xxv) **Garantia de Execução do Contrato**: garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais da **Concessionária**, por ela prestada em favor da **ANTT**, na forma da cláusula 12.

(xxvi) **IPCA**: Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, que será o índice utilizado na composição do **IRT**, devendo ser substituído por outro que venha a ser criado em seu lugar na hipótese de sua extinção.

(xxvii) **IRT:** índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e de outras variáveis definidas no **Contrato,** calculado com base na variação do **IPCA** entre setembro de 2012 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: **IRT = $IPCA_I$ / $IPCA_0$** (onde: **$IPCA_0$** significa o número-índice do IPCA do mês de setembro de 2012, e **$IPCA_I$** significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio** ou de qualquer das variáveis).

(xxviii) **Leilão**: conjunto de procedimentos realizados para a desestatização e contratação da **Concessão**.

(xxix) **Multiplicador da Tarifa**: multiplicadores utilizados para cálculo da **Tarifa de Pedágio**, correspondentes às categorias de veículos, indicados na tabela da subcláusula 18.2.6.

(xxx) **P1 a P11**: as praças de pedágio do **Sistema Rodoviário**, cuja localização está indicada no **PER**.

(xxxi) **Parâmetros de Desempenho**: indicadores estabelecidos no **Contrato** e no **PER** que expressam as condições mínimas de qualidade e quantidade do **Sistema Rodoviário** que devem ser implantadas e mantidas durante todo o **Prazo da Concessão**.

(xxxii) **Parâmetros Técnicos**: especificações técnicas mínimas estabelecidas no **Contrato** e no **PER** que devem ser observadas pela **Concessionária** nas obras e serviços.

(xxxiii) **Partes Relacionadas**: com relação à **Concessionária**, qualquer pessoa Controladora ou Controlada, entendida como tal a sociedade na qual a Controladora, diretamente ou através de outras controladas, é titular de direitos de sócio que lhe assegurem, de modo permanente, preponderância nas deliberações sociais e poder de eleger a maioria dos administradores da Controlada, nos termos do art. 243, § 2º, da Lei nº 6.404/76.

(xxxiv) **PER**: Programa de Exploração da Rodovia constante do **Anexo 2**, que abrange todas as condições, metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias e especificações mínimas que determinam as obrigações da **Concessionária**, englobando, dentre outros, **(a)** os **Parâmetros de Desempenho** e respectivas metas de prazo de atendimento, indicados na **Frente de Recuperação e Manutenção**; **(b)** as **Obras de Ampliação de Capacidade e**

Melhorias, as **Obras em Trechos Urbanos**, as **Obras de Manutenção de Nível do Serviço**, as **Obras Emergenciais** e respectivos prazos de implantação, indicados na **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço**; **(c)** as obrigações relativas à conservação indicadas na **Frente de Conservação**; **(d)** as obrigações de implantação e operacionalização dos **Serviços Operacionais** e respectivos prazos, indicados na **Frente de Serviços Operacionais**; **(e)** os **Escopos** e **Parâmetros Técnicos** mínimos a serem observados pela **Concessionária**; **(f)** as obrigações quanto à **Monitoração e Relatórios**; e **(g)** as obrigações quanto à **Gestão Ambiental** e à **Gestão Social**.

(xxxv) **Poder Concedente**: significado definido no preâmbulo do **Contrato**.

(xxxvi) **Postulada**: a **Parte** que receber notificação da outra **Parte** solicitando o início do processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

(xxxvii) **Postulante:** a **Parte** que intenta iniciar o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato**.

(xxxviii) **Prazo da Concessão**: o prazo de duração da **Concessão**, fixado em 30 (trinta) anos, contados a partir da **Data da Assunção**.

(xxxix) **Proponente**: qualquer pessoa jurídica, fundo de investimento, entidade de previdência complementar ou consórcio participante do **Leilão**.

(xl) **Proposta:** oferta feita pela **Proponente** vencedora do **Leilão** para exploração da **Concessão** consubstanciada no valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da **Proposta Econômica Escrita**.

(xli) **Receitas Extraordinárias**: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas à **Tarifa de Pedágio**, decorrentes da exploração do **Sistema Rodoviário** e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio, etc.

(xlii) **SAC**: Serviço de Atendimento ao Consumidor.

(xliii) **SPE**: Sociedade de Propósito Específico constituída, pela **Proponente** vencedora, sob a forma de sociedade por ações, que celebra o presente **Contrato** com a **União**, representada pela **ANTT**.

(xliv) **Sistema Rodoviário**: área da **Concessão**, composta pelos trechos da rodovia BR-040 descritos no **PER**, incluindo todos os seus elementos integrantes da faixa de domínio, além de acessos e alças, edificações e terrenos, pistas centrais, laterais, marginais ou locais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acostamentos, obras de arte especiais e quaisquer outros elementos que se encontrem nos limites da faixa de domínio,

bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à **Concessão**.

(xlv) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na **Proposta**, de R$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 18.4 e 18.5.

(xlvi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 18.3, para cada praça de pedágio.

(xlvii) **Trabalhos Iniciais**: as obras e serviços a serem executados pela **Concessionária** imediatamente após a **Data da Assunção**, conforme estabelecido no **PER**, contemplando aqueles necessários ao atendimento dos **Parâmetros de Desempenho** previstos na **Frente de Recuperação e Manutenção**, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da **Frente de Serviços Operacionais**, nos prazos indicados no **PER**.

(xlviii) **URT**: unidade de referência correspondente a 1.000 (mil) vezes o valor médio da **Tarifa de Pedágio** aplicável à categoria 1 de veículos vigente em cada praça na data do recolhimento da multa aplicada, nos termos deste **Contrato** ou em virtude da legislação e das normas aplicáveis.

(xlix) **VDMA-Equivalente móvel**: para um determinado subtrecho do **Sistema Rodoviário,** é a média móvel do volume diário de veículos, aferido nos dois sentidos, calculada diariamente para os últimos 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias, na forma prevista no item **Obras de Capacidade condicionadas ao volume de tráfego** do **PER**.

1.2 Interpretação

1.2.1 Exceto quando o contexto não permitir tal interpretação:

(i) as definições do **Contrato** serão igualmente aplicadas em suas formas singular e plural; e

(ii) as referências ao **Contrato** ou a qualquer outro documento devem incluir eventuais alterações e aditivos que venham a ser celebrados entre as **Partes**.

1.2.2 Os títulos dos capítulos e das cláusulas do **Contrato** e dos **Anexos** não devem ser usados na sua aplicação ou interpretação.

1.2.3 No caso de divergência entre o **Contrato** e os **Anexos**, prevalecerá o disposto no **Contrato**.

1.2.4 No caso de divergência entre os **Anexos**, prevalecerão aqueles emitidos pelo **Poder Concedente**.

1.2.5 No caso de divergência entre os **Anexos** emitidos pelo **Poder Concedente**, prevalecerá aquele de data mais recente.

1.3 Anexos

1.3.1 Integram o **Contrato**, para todos os efeitos legais e contratuais, os **Anexos** e respectivos Apêndices relacionados nesta cláusula:

(i) **Anexo 1**: Termo de Arrolamento e Transferência de Bens;

(ii) **Anexo 2**: Programa de Exploração da Rodovia (**PER**):

(a) Apêndice A – Detalhamento do Sistema Rodoviário;

(b) Apêndice B – Subtrechos do Sistema Rodoviário;

(c) Apêndice C – Quantitativos mínimos das instalações e equipamentos da Frente de Serviços Operacionais; e,

(d) Apêndice D – Localização das praças de pedágio.

(iii) **Anexo 3**: Modelo de Fiança Bancária;

(iv) **Anexo 4**: Modelo de Seguro-Garantia;

(v) **Anexo 5**: Fator D;

(vi) **Anexo 6**: Fator C;

(vii) **Anexo 7**: Fator Q;

(viii) **Anexo 8**: Composição Societária e Atos Constitutivos da Concessionária;

(ix) **Anexo 9:** Edital e Proposta Econômica Escrita.

2 Objeto do Contrato

2.1 O objeto do **Contrato** é a **Concessão** para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do **Sistema Rodoviário**, no prazo e nas condições estabelecidos no **Contrato** e no **PER** e segundo os **Escopos, Parâmetros de Desempenho** e **Parâmetros Técnicos** mínimos estabelecidos no **PER**.

2.2 A **Concessão** é remunerada mediante cobrança de **Tarifa de Pedágio** e outras fontes de receitas, nos termos deste **Contrato**.

3 Prazo da Concessão

3.1 O prazo da **Concessão** é de 30 (trinta) anos contados a partir da **Data da Assunção**.

3.2 O presente **Contrato** poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do **Poder Concedente**, por até 30 (trinta) anos, nas seguintes hipóteses:

(i) por imposição do interesse público, devidamente justificado;

(ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada;

(iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo **Poder Concedente** novos investimentos ou serviços, não previstos no **PER**, ou em decorrência de sua alteração.

3.2.1 Os atos administrativos pertinentes à prorrogação do **Contrato** deverão ser adequadamente motivados pela **ANTT**, inclusive quanto ao prazo fixado, observada a legislação que rege a matéria.

3.2.2 O instrumento contratual de prorrogação deverá explicitar o respectivo prazo, as obras ou serviços a serem executados, os valores estimados e a **Tarifa Básica de Pedágio** a ser cobrada.

4 Bens da Concessão

4.1 Composição

4.1.1 Integram a **Concessão** os **Bens da Concessão** a seguir indicados, cuja posse, guarda, manutenção e vigilância são de responsabilidade da **Concessionária**:

(i) o **Sistema Rodoviário**, conforme alterado durante o **Prazo da Concessão**, de acordo com os termos do **Contrato**;

(ii) todos os bens vinculados à operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**, transferidos à **Concessionária**, conforme listados no Termo de Arrolamento e transferência de bens; e

(iii) os bens adquiridos, arrendados ou locados pela **Concessionária**, ao longo do **Prazo da Concessão**, que sejam utilizados na operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**.

4.2 Assunção do Sistema Rodoviário

4.2.1 O **Sistema Rodoviário** e os bens mencionados na subcláusula 4.1.1 (ii) acima serão transferidos à **Concessionária** mediante a assinatura de Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária,** o **DNIT** e a **ANTT**, cujo modelo integra o **Anexo 1**. Este Termo de Arrolamento e transferência de bens deve ser firmado em 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do **Contrato** no **DOU**.

4.2.2 Em até 30 (trinta) dias a contar da publicação do extrato do **Contrato** no **DOU**, a **Concessionária** deverá firmar com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA o Termo de Compromisso de regularização ambiental que faz menção o art. 4º da Portaria nº 288/MT/MMA, de 16 de julho de 2013.

4.2.3 A **Concessionária** declara que tem conhecimento da natureza e das condições dos **Bens da Concessão** que lhe serão transferidos pela **União** na **Data da Assunção**.

4.2.4 Outros bens integrantes do **Sistema Rodoviário** e que não constem do Termo de Arrolamento e transferência de bens devem ser regularizados pela **Concessionária** e integrados aos **Bens da Concessão**.

PROCURADORIA

4.3 Restrições à Alienação e à Aquisição

4.3.1 A **Concessionária** somente poderá alienar ou transferir a posse dos **Bens da Concessão** mencionados nos itens (ii) e (iii) da subcláusula 4.1.1 acima se proceder à sua imediata substituição por outros que apresentem atualidade tecnológica e condições de operação e funcionamento idênticas ou superiores às dos substituídos, ou mediante prévia e expressa anuência da **ANTT**.

4.3.2 A partir do início do 29º (vigésimo nono) ano da **Concessão**, contado a partir da **Data da Assunção**, a **Concessionária** não poderá alienar quaisquer bens sem a prévia e expressa autorização da **ANTT**.

4.3.3 Todos os **Bens da Concessão** ou investimentos neles realizados deverão ser integralmente depreciados e amortizados pela **Concessionária** no **Prazo da Concessão** de acordo com os termos da legislação vigente, não cabendo qualquer pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no advento do termo contratual.

(i) O disposto nesta subcláusula se aplica a todas as obrigações de investimento previstas no **PER**, independentemente do momento em que elas forem realizadas ou tenham sua realização solicitada pela **ANTT**.

5 Autorizações Governamentais

5.1 A **Concessionária** deverá:

5.1.1 obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da **Concessão**, incluindo as licenças ambientais, observadas as disposições da subcláusula 5.2;

(i) Dentre as licenças ambientais referidas na subcláusula 5.1, a Concessionária deverá obter:

(a) Concordância do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA para as **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** que se enquadrem nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA. Em até 4 (quatro) meses após a assinatura do **Contrato**, a **Concessionária** deverá protocolar junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA os documentos necessários que comprovem o enquadramento dos trechos nas condições do art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA.

(b) Licença prévia e licença de instalação das **Obras em Trechos Urbanos** previstas no **PER**;

5.1.2 adotar todas as providências exigidas pelos órgãos competentes, nos termos da legislação vigente, para a obtenção das licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da **Concessão**, arcando com as despesas e custos correspondentes;

5.1.3 cumprir as condicionantes ambientais já existentes ou que vierem a ser exigidas pelos órgãos ambientais, exceto o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais, e arcar com os custos delas decorrentes, ainda que a licença seja obtida ou tenha sido solicitada por terceiros ou seja obtida na forma prevista na subcláusula 5.2.1.

5.2 O **Poder Concedente** deverá:

5.2.1 Obter licença prévia e licença de instalação das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do item 3.2.1 do **PER**, nas condições previstas na subcláusula 10.3.2.

5.2.2 Elaborar o inventário florestal e os Planos Básicos Ambientais.

6 Projetos

6.1 A **Concessionária** deverá elaborar e manter atualizados os projetos executivos para a execução das obras da **Concessão**, que deverão atender integralmente aos prazos e condições previstos no **PER** e nos Regulamentos da **ANTT**.

6.2 Como condição para execução das obras da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço** e da **Frente de Serviços Operacionais** previstas no **PER**, a **Concessionária** deverá encaminhar o anteprojeto à **ANTT**, com Anotação de Responsabilidade Técnica, garantindo que o anteprojeto está de acordo com as normas técnicas vigentes, e obter a não objeção desta Agência, nos termos desta subcláusula.

6.2.1 A apresentação do anteprojeto não exime a **Concessionária** da obrigatoriedade da entrega do projeto executivo.

6.2.2 A **ANTT** deverá manifestar-se sobre o anteprojeto no prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da apresentação pela **Concessionária**. Caso a **ANTT** não se manifeste durante este prazo, o anteprojeto será considerado sem objeção, e a obra ou serviço estará apto a iniciar.

6.2.3 Caso a obra executada esteja em desacordo com as normas técnicas e parâmetros do **PER**, os ajustes ou correções necessários serão executados pela **Concessionária** sem qualquer direito a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

6.2.4 A apresentação do anteprojeto em desacordo com a regulamentação vigente ou o não atendimento do **PER** implicará na interrupção do prazo de avaliação previsto na subcláusula 6.2.2.

6.2.5 Caso a **Concessionária** deixe de apresentar os documentos e informações exigidos pela regulamentação vigente, a reapresentação do anteprojeto implicará no reinício da contagem de prazo descrito na subcláusula 6.2.2.

6.2.6 Caso a **ANTT** verifique inconformidades técnicas, a reapresentação do anteprojeto implicará em um novo prazo de avaliação pela **ANTT** de até 60 (sessenta) dias.

6.3 A não objeção ao anteprojeto ou projeto executivo pela **ANTT**, quando for o caso, não significa a assunção de qualquer responsabilidade técnica por parte desta.

6.4 A **Concessionária** deverá apresentar o projeto executivo das demais obras não indicadas no item 6.2 para a **ANTT**, previamente ao seu início. O início dessas obras não é condicionado à análise do projeto pela **ANTT**.

6.5 A **ANTT** poderá dispensar a apresentação do projeto executivo para obras de pequeno porte ou de baixa complexidade, não alcançadas pela subcláusula 6.2 acima, mediante solicitação fundamentada da **Concessionária**.

6.6 A aceitação dos projetos pela **ANTT**, a resposta às consultas feitas pela **Concessionária** à **ANTT** e os esclarecimentos ou modificações solicitados pela **ANTT** à **Concessionária** não alterarão, de qualquer forma, a alocação de riscos prevista no **Contrato**.

6.7 A **Concessionária** deverá entregar à **ANTT** no prazo de 2 (dois) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o anteprojeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do item 3.2.1 **PER.**

6.8 A **Concessionária,** em conjunto com a **ANTT,** deverá realizar vistoria de todos os trechos da rodovia que serão objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do **PER** para identificação dos trechos que poderão ser enquadrados no art. 8º, inciso III do da Portaria nº 288/MT/MMA previsto na subcláusula 5.1.1(i)(a), em até 2 (dois) meses contados da assinatura do **Contrato**.

6.9 A **Concessionária** deverá submeter no prazo de 3 (três) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o projeto dos trechos da rodovia objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** do **PER** que são passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA previsto na subcláusula 5.1.1(i)(a), conforme constatado na execução da vistoria prevista na subcláusula 6.8. O projeto deverá conter, obrigatoriamente, os seguintes elementos:

6.9.1 Projeto Geométrico plotado sobre imagem aérea ou ortofotocarta, com projeção do eixo estaqueado, faixa de domínio, projeções de offset, obras de arte especiais e correntes, passagens de fauna e áreas de preservação permanente;

6.9.2 Projeto em perfil, com seções transversais da plataforma rodoviária;

6.9.3 Anteprojeto de drenagem com obras de arte especial e correntes contemplando no mínimo, localização, tipo de dispositivo, arquitetura, seção transversal e gabarito do vão;

6.9.4 Locação de áreas de empréstimo e de deposição de materiais, canteiros de obras e áreas de apoio;

6.9.5 Atendimento integral das disposições contidas no Boletim Administrativo nº 017, de 22 a 26 de abril de 2013 do **DNIT**.

6.10 A **Concessionária** deverá submeter no prazo de 4 (quatro) meses contados da data de assinatura do **Contrato** o projeto de todos os trechos da rodovia que serão objeto das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, devendo conter, obrigatoriamente, os trechos que atendem as metas definidas no item 3.2.1 **PER** e os elementos previstos na subcláusula 6.9, acima.

7 Estudos Ambientais

7.1 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante para ressarcimento de estudos ambientais de R$ 12.997.378,66 (doze milhões, novecentos e noventa e sete mil, trezentos e setenta e oito reais e sessenta e seis centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

7.1.1 O reajuste terá por data-base a **Data da Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

7.1.2 A **Concessionária** faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes com o ressarcimento de estudos ambientais, na forma prevista na subcláusula 22.5.

7.1.3 A **Concessionária** deverá pagar o valor correspondente ao ressarcimento de estudos ambientais, ao **Poder Concedente** ou a entidade por ele indicada, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar do recebimento da Licença Ambiental de Instalação das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do item 3.2.1 do **PER**.

8 Cessão de cabos de fibras ópticas à EPL

8.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar para uso da **EPL**, um cabo composto por no mínimo 36 (trinta e seis) fibras ópticas, conforme as especificações do item **Cabos de Fibra Óptica** do **PER**, bem como o acesso irrestrito às caixas de passagem, pontos de emenda ou outros pontos de acesso existentes na infraestrutura e a instalação de estruturas civis necessárias ao usufruto das fibras ópticas ao longo da faixa de domínio.

8.2 A **Concessionária** deverá manter a infraestrutura e as fibras ópticas referidas no item 8.1. em perfeito estado de uso, ficando obrigada a promover a sua reposição no caso da ocorrência de eventos que inviabilizem a sua utilização, bem como sua manutenção ao longo do prazo de **Concessão**, nos termos fixados no **PER**.

8.3 A **EPL** utilizará as fibras ópticas colocadas à sua disposição nos termos de sua legislação de regência, de seu estatuto social e de suas demais normas internas.

8.3.1 A **Concessionária** deverá entregar à **EPL** cópia de toda a documentação técnica, plantas e diagramas detalhados do Projeto de Infraestrutura de Fibra Óptica atualizado (*as built*), produzidos em sistema CAD a serem entregues em arquivo formato DWG.

8.4 Caso os cabos de fibra óptica de que trata a subcláusula 8.1. estejam ociosos por parte da **EPL**, em qualquer momento da **Concessão**, sua exploração e utilização poderão ser franqueadas à **Concessionária** mediante autorização prévia da **ANTT**.

8.4.1 Deverá a **Concessionária** retornar a disponibilização dos cabos objeto desta cláusula à **EPL**, quando da solicitação desta, em prazo razoável a ser definido pela **ANTT**.

PROCURADORIA ANTT

9 Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio

9.1 Desapropriações

9.1.1 Cabe à **Concessionária**, como entidade delegada do **Poder Concedente**, promover desapropriações, servidões administrativas, propor limitações administrativas e ocupar provisoriamente bens imóveis necessários à execução e conservação de obras e serviços vinculados à **Concessão**. Ao **Poder Concedente** cabe providenciar a declaração de utilidade pública, mediante solicitação justificada da **Concessionária,** observado o disposto na subcláusula 9.3.1.

9.1.2 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante para desapropriação para toda a **Concessão** de R$ 31.699.157,69 (trinta e um milhões, seiscentos e noventa e nove mil, cento e cinquenta e sete reais e sessenta e nove centavos) a ser reajustada anualmente pelo mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

9.1.3 A **Concessionária** deverá arcar com os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 9.1, seja por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba disponível, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndios excedentes, na forma prevista na subcláusula 22.5.

9.1.4 Para fins da subcláusula 9.1.1, cabe à **Concessionária** apresentar antecipadamente à **ANTT** as seguintes informações e documentos:

(i) descrição da estrutura sócio-econômica da área atingida e dos critérios adotados para valoração da área, avaliação de benfeitorias e indenizações;

(ii) cadastro discriminando as propriedades, conforme sua situação fundiária, especificando a extensão, por propriedade, das áreas atingidas;

(iii) certidão atualizada do registro de imóveis competente com informações acerca da titularidade dos imóveis atingidos; e

(iv) outras informações que a **ANTT** julgar relevantes.

9.1.5 A promoção e conclusão dos processos judiciais de desapropriação, instituição de servidão administrativa, imposição de limitação administrativa e ocupação provisória de bens imóveis cabe exclusivamente à **Concessionária**, competindo a sua fiscalização à **ANTT**.

9.1.6 A **Concessionária** deverá envidar esforços, junto aos proprietários ou possuidores das áreas destinadas à implantação das instalações necessárias à exploração dos serviços da **Concessão**, objetivando promover, de forma amigável, a liberação dessas áreas.

9.1.7 O pagamento, pela **Concessionária**, ao terceiro desapropriado ou sobre cuja propriedade foi instituída servidão administrativa ou provisoriamente ocupada para os fins previstos no presente **Contrato**, quando realizado pela via privada, ou seja, por acordo entre a **Concessionária** e terceiro indicado, deverá estar baseado em laudo de avaliação subscrito por perito especializado, a ser apresentado à **ANTT,** quando solicitado.

9.2 Desocupações da faixa de domínio

9.2.1 A **Concessionária** é responsável por manter a integridade da faixa de domínio do **Sistema Rodoviário**, inclusive adotando as providências necessárias à sua desocupação se e quando invadida por terceiros.

9.2.2 A **Concessionária** deverá submeter à aprovação prévia da **ANTT** o plano de desocupação da faixa de domínio no prazo máximo de 3 (três) meses da **Concessão**, contendo as ações necessárias para o cumprimento das metas e objetivos da **Concessão**, que deverá ser executado nos prazos máximos descritos no **PER**, contados a partir da **Data da Assunção**.

9.2.3 A **Concessionária** deverá arcar com todos os custos e despesas relacionados à execução do plano de desocupação, sem que lhe caiba qualquer indenização ou recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão de tais dispêndios.

9.2.4 Após a realização das ações de desocupação, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** relatório que comprove a execução do plano apresentado e a inexistência de ocupações irregulares na faixa de domínio.

9.3 Prazos e autorizações da ANTT

9.3.1 A não obtenção da declaração de utilidade pública dentro do prazo de 6 (seis) meses contados a partir da solicitação formulada perante a **ANTT** não acarretará responsabilização da **Concessionária**, desde que, comprovadamente, o fato não lhe possa ser imputado.

9.3.2 Caberá única e exclusivamente à **ANTT**, após manifestação técnica da **Concessionária**, a autorização para abertura de novos acessos ou serventias à rodovia.

10 Obras e Serviços

10.1 Diretrizes de Execução das Obras e dos Serviços

10.1.1 A **Concessionária** deverá executar as obras e os serviços necessários ao cumprimento do objeto do **Contrato**, atendendo integralmente aos **Parâmetros de Desempenho**, ao **Escopo**, aos **Parâmetros Técnicos** e às demais exigências estabelecidas no **Contrato** e no **PER**.

(i) a **Concessionária** também deverá implantar, em prazo máximo de 2 (dois) anos contados da **Data da Assunção**, um sistema de gestão de qualidade para todas as obras e serviços necessários ao cumprimento do objeto do **Contrato**, com base na Norma NBR ISO 9.004, da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, equivalente à Norma NBR ISO 9.004 da "*International Standards Organization*", e suas atualizações;

(ii) o sistema de gestão de qualidade a ser implantado pela **Concessionária**, e permanentemente acompanhado pela **ANTT**, deverá contemplar o "Manual de Qualidade" especificado na Norma NBR ISO 9.004, incluindo medidas que assegurem um processo continuado de atualização técnica e tecnológica de produtos e serviços, bem como o desenvolvimento de recursos humanos.

(iii) o atendimento ao disposto na subcláusula 10.1.1, itens (i) e (ii), se dará mediante a apresentação do certificado emitido por entidade credenciada à sua verificação e emissão.

10.1.2 A **Concessionária** deverá realizar:

(i) as obrigações de investimento constantes do **PER**, que incluem obras e serviços previstos nas **Frentes de Recuperação e Manutenção**, **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço, Frente de Conservação e Serviços Operacionais**, nos prazos indicados; e

(ii) todas as demais obras e intervenções necessárias ao cumprimento dos **Parâmetros de Desempenho** e demais **Parâmetros Técnicos** e **Escopos** estabelecidos no **Contrato** e no **PER**, nos prazos indicados.

10.1.3 A **Concessionária** declara e garante ao **Poder Concedente** que a qualidade dos projetos, da execução e da manutenção das obras e dos serviços objeto da **Concessão** é, e será durante a vigência da **Concessão**, suficiente e adequada ao cumprimento do **Contrato** e do **PER**, responsabilizando-se integralmente por qualquer desconformidade com os **Parâmetros de Desempenho,** com os **Parâmetros Técnicos** e com os **Escopos** e especificações técnicas mínimas neles estabelecidos.

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

10.1.5 O **Poder Concedente** obriga-se a disponibilizar o acesso da **Concessionária** a todo o **Sistema Rodoviário** para a execução das obras e serviços do **Contrato**, incluindo nos locais com obras de responsabilidade do **Poder Concedente**.

10.1.6 A **Concessionária** é integralmente responsável pela remoção de todas as interferências existentes no **Sistema Rodoviário**.

10.1.7 Durante a **Concessão**, o Poder Público poderá realizar investimentos no **Sistema Rodoviário** concedido, estejam ou não previstos no **PER**. Nesse caso, far-se-á a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme a subcláusula 22.5, em decorrência da alteração de obrigações a cargo da **Concessionária**.

(i) A alteração destes investimentos ao **Contrato** deverá ser formalizada mediante termo aditivo.

10.2 Obras e serviços da Frente de Recuperação e Manutenção

10.2.1 As obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** na **Frente de Recuperação e Manutenção** deverão atender ao **Escopo** e aos **Parâmetros de Desempenho** nos prazos indicados.

10.2.2 Na hipótese de a **Concessionária** não atender aos **Parâmetros de Desempenho** constantes da **Frente de Recuperação e Manutenção**, a **ANTT** aplicará as penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato**.

10.2.3 Até a conclusão das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos**, a **Concessionária** deverá atender ao **Escopo** e aos **Parâmetros de Desempenho** constantes da **Frente de Recuperação e Manutenção** nos trechos urbanos objeto de contorno.

(i) Após a conclusão das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos**, o trecho urbano objeto de contorno será transferido ao Poder Público.

10.3 Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias e da Frente de Serviços Operacionais

10.3.1 As obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** no item **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias**, **Obras em Trechos Urbanos** e da **Frente de Serviços Operacionais** deverão estar concluídas e em operação no prazo e condições estabelecidas no **PER**, observados o **Escopo**, os **Parâmetros Técnicos** e os **Parâmetros de Desempenho** previstos.

(i) Somente serão consideradas implantadas as pistas duplas e, portanto, como atendidas as metas de duplicação indicadas no **PER** e neste **Contrato**, quando concluídas as obras de duplicação e as respectivas melhorias, observadas as exceções previstas no **PER**, e quando essas pistas e melhorias forem abertas ao tráfego.

(ii) Sem prejuízo da possibilidade da **ANTT** demandar a comprovação da execução de outras atividades constantes no **Escopo**, nos **Parâmetros Técnicos** e nos **Parâmetros de Desempenho** previsto **PER**, o recebimento das obras e serviços de cada um dos segmentos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** nos itens 3.2.1.1, 3.2.1.2 (apenas as vias marginais) e 3.2.2 será atestado por meio da comprovação de atendimento dos seguintes **Parâmetros de Desempenho**:

(a) Ausência total de flechas nas trilhas de roda medidas sob corda de 1,20 m;

(b) Irregularidade longitudinal máxima de 2,5 m/km;

(c) Ausência de defeitos de alçamento de placa, fissura de canto, placa dividida (rompida), escalonamento ou degrau, placa bailarina, quebras localizadas ou passagem de nível com grau de severidade classificado como alto;

(d) Deflexão característica (Dc) máxima de 50 x 10^{-2} mm;

(e) Ausência total de sinalização horizontal com índice de retrorrefletância menor que 130 mcd/lx/m² em 100% do trecho;

(f) Ausência de sinalização vertical e aérea com índice de retrorrefletância inferior ao especificado na NBR 14.644, sendo o índice mínimo de 85% do valor inicial para as películas das placas para 100% das placas da Rodovia.

(iii) As obras e serviços da **Frente de Serviços Operacionais** deverão estar concluídos e em operação conforme os **Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos** nos prazos e condições estabelecidas no **PER** incluindo os trechos com obras que estão sob responsabilidade do **Poder Concedente**, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens.

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 3.2.1.1. 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**.

(a) Para o cálculo da extensão equivalente ao cumprimento da primeira meta anual das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** prevista no item 3.2.1 do **PER** será descontada a extensão passível de enquadramento no art. 8º, inciso III da Portaria nº 288/MT/MMA, nos termos da subcláusula 5.1.1(i)(a).

(b) A não obtenção da licença de instalação no prazo previsto na subcláusula 10.3.2 (i) para os 10% (dez por cento) das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** ensejará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, na forma prevista na subcláusula 22.5.

(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**, 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.**

10.3.3 As **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos** previstas no **PER** deverão ser integralmente implantadas pela **Concessionária**, conforme indicado no **PER.**

(i) Caso a **Concessionária** demonstre à **ANTT** que as **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos** demandarão uma extensão maior ou menor do que a indicada no **PER**, deverá ser observado o procedimento e as regras previstos na cláusula 22.5 – Fluxo de Caixa Marginal e, ainda, as seguintes regras:

(a) Nos termos do item 22.5, no que tange aos dispêndios marginais, deverão ser estimados os investimentos necessários para a implantação da totalidade do contorno, excetuados os custos de desapropriação que seguirão a regra prevista na cláusula 9.1.3;

(b) Uma vez aprovada a estimativa de investimentos pela **ANTT**, será calculado o valor médio por km de contorno, independentemente das características geológicas, das melhorias de cada trecho e demais aspectos das obras;

(c) Caso a extensão do contorno urbano seja maior do que a indicada no **PER**, a **Concessionária** terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que ultrapassar aquela inicialmente prevista no **PER**, observado o valor médio por km.

(d) Caso a extensão do contorno urbano seja menor do que a indicada no **PER**, o **Poder Concedente** terá direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em relação à extensão que for menor do que a inicialmente prevista no **PER**, observado o valor médio por km.

(e) Para os contornos urbanos em que haja a necessidade de implantação de Obras de Arte Especiais, a extensão e os custos de tais Obras de Arte Especiais serão considerados para fins de reequilíbrio seguindo o procedimento da cláusula 22.5, sem prejuízo da aplicação das regras dos itens (a), (b), (c) e (d) quanto ao trecho do contorno urbano que não apresente Obras de Arte Especiais.

10.3.4 Na hipótese de a **Concessionária** não concluir as obras ou não disponibilizar os serviços, a **ANTT** aplicará as penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato.**

10.4 Obras de Manutenção de Nível de Serviço

10.4.1 As obras condicionadas ao volume de tráfego são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Capacidade**

condicionadas ao volume de tráfego, do **PER**, e correspondem às obras e serviços de ampliação da capacidade do **Sistema Rodoviário** cuja execução dependerá do volume de tráfego, na forma deste **Contrato** e do **PER**.

(i) As obras condicionadas de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário** descritos no **PER** deverão estar concluídas até 12 (doze) meses contados da data em que for verificado que o **VDMA – Equivalente móvel** do respectivo subtrecho atingiu o volume de veículos indicado na tabela constante do **PER**.

(ii) As obras condicionadas ao volume de tráfego não serão executadas pela **Concessionária** caso o **VDMA – Equivalente móvel** do respectivo subtrecho atinja o volume de veículos indicado na tabela constante do **PER** após o 25º (vigésimo quinto) ano de vigência do **Contrato**.

10.4.2 As obras condicionadas à velocidade média da rodovia na proximidade de dispositivos de interconexão são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Fluidez e Conforto** e correspondem às obras a serem propostas pela **Concessionária** para reestabelecer a velocidade média indicada.

10.4.3 As demais obras de manutenção do nível do serviço são aquelas constantes do item **Obras de Manutenção de Nível de Serviço – Obras de Melhoria**, e correspondem às obras e serviços de melhoria e manutenção do nível de serviço do **Sistema Rodoviário**, cuja execução dependerá da solicitação da **ANTT**, devendo ser observados os prazos e procedimentos previstos no **PER.**

10.4.4 O não cumprimento das obrigações das subcláusulas anteriores sujeitará a **Concessionária** à aplicação das penalidades previstas neste **Contrato**, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro mediante aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio** previsto na subcláusula 22.6 deste **Contrato**.

10.4.5 O recebimento das **Obras de Manutenção de Nível de Serviço Serviço – Obras de Capacidade condicionadas ao volume de tráfego**, será realizado na forma prevista nas subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1(ii).

10.5 Obras executadas pelo Poder Concedente

10.5.1 A execução das obras de responsabilidade do **Poder Concedente**, serão transferidas à **Concessionária**, juntamente com os demais bens integrantes do respectivo subtrecho, após sua conclusão total ou parcial.

10.5.2 A **Concessionária** poderá acompanhar a execução de cada etapa construtiva das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, ocasião em que todas as inconsistências entre a obra e seus projetos deverão ser comunicadas à **ANTT**.

10.5.3 Quando da transferência total ou parcial das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, à **Concessionária**, esta terá 30 (trinta) dias para

encaminhar à **ANTT** documento de recebimento provisório, onde deverão ser apontadas:

(i) Todas as inconsistências entre a obra e seu projeto;

(ii) Todas as inconsistências observadas em relação ao atendimento dos seguintes **Parâmetros de Desempenho**:

(a) Irregularidade longitudinal máxima exigida no item 3.1.1 do **PER** para o 60º (sexagésimo) mês da **Concessão**.

(b) Deflexão característica (Dc) exigida no item 3.1.1 do **PER** para o 60º (sexagésimo) mês da **Concessão**.

10.5.4 Observado o prazo definido na subcláusla 10.5.3, caso não verifique as inconsistências indicadas na mesma subcláusula, a **Concessionária** encaminhará à **ANTT** documento de recebimento definitivo das obras de que trata a subcláusula 10.5.1, condição para transferência dos bens à **Concessionária**.

(i) O documento de recebimento definitivo deverá conter também a relação dos **Parâmetros de Desempenho** previstos no **PER** não atendidos pelas obras de que trata a subcláusula 10.5.1 (a exceção dos **Parâmetros de Desempenho** previstos na subcláusula 10.5.3 e na **Frente de Serviços Operacionais** do **PER**), assim como o orçamento dos serviços necessários a sua adequação.

10.5.5 Será obrigação da **Concessionária** a adequação dos demais **Parâmetros de Desempenho** dos bens recebidos em definitivo do **Poder Concedente**, que não os previstos em 10.5.3, sendo que o os itens dos **Parâmetros de Desempenho** a serem adequados, assim como seu valor serão aprovados pela **ANTT** em até 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento do documento previsto na subcláusula 10.5.3, sendo assistido à **Concessionária** prazo compatível para sua execução.

(i) O não atendimento ao prazo para adequação dos **Parâmetros de Desempenho** das obras recebidas do **Poder Concedente** pela **Concessionária** acarretará na aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**, sem prejuízo da aplicação das sanções previstas no **Contrato**.

10.5.6 Durante o prazo de responsabilidade previsto em lei, vícios construtivos observados em bens transferidos à **Concessionária**, ainda que não constatados por ocasião dos eventos previstos nas subcláusulas 10.5.2 e 10.5.3, serão comunicados à **ANTT**.

(i) No prazo de 60 (sessenta) dias contados da data de recebimento da comunicação da **Concessionária**, a **ANTT** deverá determinar as medidas que serão adotadas para saneamento dos vícios construtivos observados nos bens transferidos à **Concessionária**.

10.5.7 Nos termos da subcláusula 10.3.1(iii), a **Concessionária** será responsável pela implantação das obras e serviços da **Frente de Serviços Operacionais** nos subtrechos em obras, desde a **Data de Assunção**, devendo observar todos os **Parâmetros de Desempenho**, **Parâmetros Técnicos** e os prazos e condições estabelecidos no **PER** para a **Frente de Serviços Operacionais**.

(i) Nos termos da subcláusula 10.5.5, após a transferência dos subtrechos em definitivo para a **Concessionária**, todas as demais obrigações previstas no **Contrato**, no **PER** e nos demais **Anexos** deverão ser integralmente cumpridas pela **Concessionária**, ressalvando-se os prazos fixados para adequação dos demais **Parâmetros de Desempenho**.

10.6 Comprovação à ANTT

10.6.1 Para o atendimento do **PER**, a **Concessionária** deverá comprovar à **ANTT**:

(i) a conclusão de cada uma das obras nos respectivos cronogramas, observado o previsto nas subcláusulas 10.3.1(i) e 10.3.1(ii);

(ii) o cumprimento do **Escopo**, dos **Parâmetros de Desempenho** e dos **Parâmetros Técnicos** mínimos; e,

(iii) entrega do projeto "as built" de cada intervenção executada.

11 Declarações

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

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

12 Garantia de Execução do Contrato

12.1 A **Concessionária** deverá manter, em favor da **ANTT**, como garantia do fiel cumprimento das obrigações contratuais, a **Garantia de Execução do Contrato** nos montantes indicados na tabela abaixo:

Meta de duplicação	Valor
Até o atendimento da meta total de duplicação prevista no item 3.2.1.1. do PER	R$ 425.000.000,00 (quatrocentos e vinte e cinco milhões de reais)
Do atendimento da meta total de duplicação prevista no item 3.2.1.1. do PER até o 30º ano	R$ 225.000.000,00 (duzentos e vinte e cinco milhões de reais)

12.1.1 A redução do valor da **Garantia de Execução do Contrato** está condicionada ao cumprimento das metas de duplicação da rodovia descritas no **PER**.

12.1.2 Caso as obras de duplicação da rodovia descritas no **Anexo 2** deste **Contrato** não sejam concluídas, o valor da **Garantia de Execução do Contrato** definido deverá manter-se inalterado até a entrega definitiva das respectivas obras de duplicação.

12.1.3 A **Garantia de Execução do Contrato** será reajustada anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa Básica de Pedágio**.

(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

12.2 A **Concessionária** permanecerá responsável pelo cumprimento das obrigações contratuais, incluindo o pagamento de eventuais multas e indenizações, independentemente da utilização da **Garantia de Execução do Contrato**.

12.3 A **Garantia de Execução do Contrato**, a critério da **Concessionária**, poderá ser prestada em uma das seguintes modalidades:

12.3.1 caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal;

12.3.2 fiança bancária, na forma do modelo que integra o **Anexo 3**; ou

12.3.3 seguro-garantia cuja apólice deve observar, no mínimo, o conteúdo do **Anexo 4**.

12.4 As cartas de fiança e as apólices de seguro-garantia deverão ter vigência mínima de 1 (um) ano a contar da data de sua emissão, sendo de inteira responsabilidade da **Concessionária** mantê-las em plena vigência e de forma ininterrupta durante todo o **Prazo da Concessão**, devendo para tanto promover as renovações e atualizações que forem necessárias com o mínimo de 30 (trinta) dias antes do vencimento das garantias.

12.4.1 Qualquer modificação no conteúdo da carta de fiança ou no seguro-garantia deve ser previamente submetida à aprovação da **ANTT**.

12.4.2 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT**, na forma da regulamentação vigente, documento comprobatório de que as cartas de fiança bancária ou apólices dos seguros-garantia foram renovadas e tiveram seus valores reajustados na forma da subcláusula 12.1.3(i).

12.5 Sem prejuízo das demais hipóteses previstas no **Contrato** e na regulamentação vigente, a **Garantia de Execução do Contrato** poderá ser utilizada nos seguintes casos:

12.5.1 quando a **Concessionária** não realizar as obrigações de investimentos previstas no **PER** ou as intervenções necessárias ao atendimento dos **Parâmetros de Desempenho**, dos **Parametros Técnicos**, ou executá-las em desconformidade com o estabelecido;

12.5.2 quando a **Concessionária** não proceder ao pagamento das multas que lhe forem aplicadas, na forma do **Contrato** e de regulamentos da **ANTT**;

12.5.3 nos casos de devolução de **Bens Reversíveis** em desconformidade com as exigências estabelecidas no **Contrato**, incluindo, mas não se limitando, ao cumprimento do **PER**, dos **Parâmetros de Desempenho** e do plano de ação e demais exigências estabelecidas pela **ANTT,** em decorrência do disposto na subcláusula 15.7; ou

12.5.4 quando a **Concessionária** não efetuar, no prazo devido, o pagamento da verba de fiscalização, conforme previsto na subcláusula 15.9 abaixo, bem como de quaisquer indenizações ou outras obrigações pecuniárias de responsabilidade da **Concessionária**, relacionadas à **Concessão**.

12.6 A **Garantia de Execução do Contrato** também poderá ser executada sempre que a **Concessionária** não adotar providências para sanar inadimplemento de obrigação legal, contratual ou regulamentar, sem qualquer outra formalidade além do envio de notificação pela **ANTT**, na forma da regulamentação vigente, o que não eximirá a **Concessionária** das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo **Contrato**.

12.7 Sempre que a **ANTT** utilizar a **Garantia de Execução do Contrato**, a **Concessionária** deverá proceder à reposição do seu montante integral, no prazo de 10 (dez) dias úteis a contar da data de sua utilização, sendo que, durante este prazo, a **Concessionária** não estará eximida das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo **Contrato**.

13 Direitos e Obrigações dos Usuários

13.1 Sem prejuízo de outros direitos e obrigações previstos em lei, regulamentos da **ANTT** e em outros diplomas legais aplicáveis, são direitos e obrigações dos usuários do **Sistema Rodoviário**:

(i) obter e utilizar os serviços relacionados à **Concessão**, observadas as normas do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e da **ANTT**;

(ii) receber da **ANTT** e da **Concessionária** informações para o uso correto do serviço prestado pela **Concessionária** e para a defesa de interesses individuais ou coletivos;

(iii) levar ao conhecimento da **ANTT** e da **Concessionária** as irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;

(iv) comunicar às autoridades competentes os atos ilícitos praticados pela **Concessionária** na prestação do serviço; e

(v) pagar a **Tarifa de Pedágio**.

14 Prestação de Informações

14.1 No **Prazo da Concessão**, e sem prejuízo das demais obrigações de prestar as informações estabelecidas no **Contrato**, no **PER** ou na legislação aplicável, a **Concessionária** deverá:

14.1.1 dar conhecimento imediato à **ANTT** de todo e qualquer fato que altere de modo relevante o normal desenvolvimento da **Concessão**, apresentando, por escrito e no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da ocorrência, relatório detalhado sobre esse fato, incluindo, se for o caso, pareceres técnicos, com as medidas tomadas para sanar o problema;

14.1.2 apresentar à **ANTT**, no prazo por ela estabelecido, informações adicionais ou complementares que esta venha formalmente a solicitar;

14.1.3 apresentar à **ANTT**, na periodicidade por ela estabelecida, relatório com informações detalhadas sobre:

(i) as estatísticas de tráfego e acidentes, com análise de pontos críticos e medidas saneadoras implementadas ou a serem implementadas;

(ii) o estado de conservação do **Sistema Rodoviário**;

(iii) a qualidade ambiental ao longo do **Sistema Rodoviário**, bem como impactos ambientais decorrentes da execução das obras e dos serviços previstos no **Contrato**;

(iv) a execução das obras e dos serviços da **Concessão**;

(v) o desempenho de suas atividades, especificando, dentre outros, a forma de realização das obras e da prestação dos serviços relacionados ao objeto do **Contrato**, os resultados da exploração do **Sistema Rodoviário**, bem como a programação e execução financeira; e

(vi) os **Bens da Concessão**, inclusive os **Bens Reversíveis** à **ANTT**, no que concerne à descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato normativo regulamentador;

14.1.4 apresentar à **ANTT**, trimestralmente, balancete contábil nos termos da regulamentação da **ANTT** e suas demonstrações financeiras completas correspondentes ao trimestre anterior, devendo publicá-las no **DOU** e em jornal de grande circulação;

14.1.5 apresentar à **ANTT**, conforme resolução específica, e publicar no **DOU** e em jornal de grande circulação as Demonstrações Financeiras Anuais completas, devidamente auditadas por empresa de auditoria independente, de acordo com as normas de contabilidade brasileiras e/ou regulamentação da **ANTT**, com destaque para as seguintes informações, relativas ao exercício encerrado em 31 de dezembro do ano anterior:

(i) detalhamento das transações com **Partes Relacionadas**;

(ii) depreciação e amortização de ativos;

(iii) provisão para contingências (cíveis, trabalhistas, previdenciárias, tributárias, ambientais ou administrativas);

(iv) relatório da administração;

(v) relatório dos auditores externos e, se houver, do conselho fiscal;

(vi) declaração da **Concessionária** contendo o valor do seu capital social integralizado e as alterações na sua composição societária; e

(vii) operações com derivativos ou outro instrumento financeiro lastreado em índices ou taxas.

14.1.6 manter cadastro atualizado dos responsáveis técnicos pelos projetos, as obras realizadas e os serviços prestados durante o **Prazo da Concessão**; e

14.1.7 divulgar em seu sítio eletrônico as seguintes informações durante todo o **Prazo da Concessão**:

(a) **Tarifas de Pedágio** vigentes em **P1** a **P11**, assim como o montante alterado da tarifa em decorrência da aplicação do **Fator D** e o histórico de tarifas anteriores e as respectivas datas de vigência;

(b) estatísticas mensais de acidentes, durante a **Concessão**, incluindo a identificação do local e causa (quando fornecida pela Polícia Rodoviária Federal), bem como as providências adotadas para redução da incidência conforme previsto no **PER**;

(c) condições de tráfego por subtrechos, atualizados diariamente e com orientações aos usuários; e

(d) estatísticas mensais de movimentação de veículos, por tipo de veículo (motocicleta, carro de passeio, caminhão e ônibus), em **P1** a **P11**.

14.2 A **Concessionária** deverá realizar o monitoramento permanente do tráfego – incluindo contagens volumétricas, medições e demais procedimentos estabelecidos no **PER** nos locais do **Sistema Rodoviário** necessários à:

(i) apuração do cumprimento de suas obrigações;

(ii) verificação da obrigação de realizar obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego referida na subcláusula 10.4;

(iii) avaliação dos Indicadores de ocupação da pista estipulados no **Anexo 7**;

(iv) verificação do nível de ocorrência de acidentes conforme os critérios do **PER** e do **Anexo 7**.

14.3 Os relatórios, documentos e informações previstos nesta cláusula deverão integrar banco de dados, em base eletrônica, conforme padrão mínimo determinado pela **ANTT**.

14.3.1 À **ANTT** será assegurado o acesso irrestrito e em tempo real ao banco de dados referido nesta subcláusula.

14.3.2 As informações atualizadas provenientes do monitoramento permanente de tráfego, referido na subcláusula 14.2, notadamente o **VDMA-Equivalente móvel** dos subtrechos sujeitos à ampliação de capacidade condicionada ao volume de tráfego, deverão ser disponibilizadas para a **ANTT** em tempo real por intermédio de sítio eletrônico exclusivo.

14.4 A **Concessionária** deverá obedecer às regras constantes da Cartilha de Governança Corporativa da **CVM** e adotar o Elenco de Contas, as Demonstrações Financeiras padronizadas e as diretrizes constantes do Manual de Contabilidade do Serviço Público de Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal Concedida para o registro da escrituração contábil de suas operações.

14.5 Incumbe à **Concessionária** informar às autoridades quaisquer atos ou fatos ilegais ou ilícitos de que tenha conhecimento em razão das atividades objeto da **Concessão**.

14.6 É obrigação da **Concessionária** manter um **SAC** com estrutura mínima para suportar as demandas dos usuários, nos termos da resolução específica da **ANTT**.

14.7 A **Concessionária** fica obrigada a disponibilizar à **EPL**, sempre que requisitada, as informações e dados necessários para subsidiar o planejamento da logística e dos transportes no País, independentemente do fornecimento das referidas informações e/ou dados a outros órgãos ou entidades públicas.

14.8 A **Concessionária** é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, tributários e comerciais resultante da execução deste contrato.

15 Fiscalização pela ANTT e Segurança no Trânsito

15.1 Os poderes de fiscalização da execução do **Contrato** serão exercidos pela **ANTT**, diretamente ou mediante convênio, que terá, no exercício de suas atribuições, livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, à contabilidade e aos recursos técnicos, econômicos e financeiros pertinentes à **Concessão**, assim como aos **Bens da Concessão**.

15.2 Os órgãos de fiscalização e controle da **ANTT** são responsáveis pela supervisão, pela inspeção e pela auditoria do **Contrato**, bem como pela avaliação do desempenho da **Concessionária**, que poderão ser realizadas a qualquer tempo.

15.3 As determinações que vierem a ser emitidas no âmbito das fiscalizações previstas serão imediatamente aplicáveis e vincularão a **Concessionária**, sem prejuízo do recurso eventualmente cabível.

15.4 A fiscalização da **ANTT** anotará em termo próprio para o registro de ocorrências, as ocorrências apuradas nas fiscalizações, encaminhando-o formalmente à **Concessionária** para regularização das faltas ou defeitos verificados.

15.4.1 A não regularização das faltas ou defeitos indicados no termo próprio para o registro de ocorrências, nos prazos regulamentares, configura infração contratual e ensejará a lavratura de auto de infração, sem prejuízo do **Desconto de Reequilíbrio** eventualmente devido em virtude do descumprimento dos indicadores, avaliado na forma do **Anexo 5**.

15.4.2 A violação pela **Concessionária** de preceito legal, contratual ou de resolução da **ANTT** implicará na lavratura do devido auto de infração, na forma regulamentar.

15.4.3 Caso a **Concessionária** não cumpra determinações da **ANTT** no âmbito da fiscalização, assistirá a esta a faculdade de proceder à correção da situação, diretamente ou por intermédio de terceiro, correndo os custos por conta da **Concessionária**.

15.5 A **Concessionária** será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, as obras e serviços pertinentes à **Concessão** em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes de execução ou de materiais empregados, nos prazos que forem fixados pela **ANTT**.

15.5.1 A **ANTT** poderá exigir que a **Concessionária** apresente um plano de ação visando reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir qualquer obra ou serviço prestado de maneira viciada, defeituosa ou incorreta pertinente à **Concessão**, em prazo a ser estabelecido pela **ANTT**.

15.6 A **ANTT** vistoriará periodicamente o **Sistema Rodoviário**, para fins de verificar seu constante estado, de forma a garantir que estará nas condições adequadas e previstas no **Contrato** e no **PER** quando de sua reversão ao Poder Público.

15.7 A **ANTT** realizará, até 1 (um) ano antes do encerramento do **Prazo da Concessão**, uma fiscalização detalhada específica para:

15.7.1 avaliar a condição dos **Bens Reversíveis**, inclusive em relação ao cumprimento dos **Parâmetros de Desempenho** definidos no **PER**; e

15.7.2 avaliar a condição do pavimento de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário**, a fim de determinar se os **Parâmetros de Desempenho** estão sendo mantidos.

15.8 Recebidas as notificações expedidas pela **ANTT**, a **Concessionária** poderá exercer o direito de defesa na forma da regulamentação vigente.

15.9 Verba de Fiscalização

15.9.1 A **Concessionária** deverá recolher à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a verba de fiscalização que será destinada à cobertura de despesas com a fiscalização da **Concessão**, tendo início no primeiro mês após a **Data de Assunção**.

(i) O valor anual a título de verba de fiscalização consistirá num montante de R$ 10.409.736,00 (dez milhões, quatrocentos e nove mil, setecentos e trinta e seis reais).

(a) A verba de fiscalização será reajustada anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(b) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

15.9.2 A verba anual de fiscalização será distribuída em 12 (doze) parcelas mensais de mesmo valor e recolhida à conta da **ANTT** até o 5º (quinto) dia útil do mês subsequente ao vencido.

15.9.3 É vedada ao longo de todo o período do **Contrato** a utilização da verba de fiscalização para qualquer tipo de compensação em reajustes ou revisões do **Contrato**.

15.10 Segurança no Trânsito

15.10.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção,** verba

anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R$ 1.333.583,00 (um milhão, trezentos e trinta e três mil, quinhentos e oitenta e três reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

(a) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da **ANTT**,poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário** ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária.

16 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT

16.1.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data de Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar R$ 1.843.655,00 (um milhão, oitocentos e quarenta e três mil, seiscentos e cinquenta e cinco reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da **ANTT**.

16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da **Tarifa Básica de Pedágio**.

(i) O reajuste terá por data-base a **Data de Assunção** do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**.

16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da **ANTT**.

16.1.4 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão de propriedade da **ANTT**.

17 Remuneração

17.1 Remuneração

17.1.1 A principal fonte de receita da **Concessionária** advirá do recebimento da **Tarifa de Pedágio**, das **Receitas Extraordinárias** e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes.

18 Tarifa de Pedágio

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**.

18.1.3 Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 18.1.1 não atenderem ao estabelecido no **PER** e/ou apresentaram vícios, defeitos ou incorreções, a **ANTT** notificará a **Concessionária**, indicando as exigências a serem cumpridas e prazo compatível para sua execução.

18.1.4 A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** em 10 (dez) dias a contar da data de expedição da resolução de que trata a subcláusula 18.1.2. Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

18.1.5 Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias.

18.2 Sistema Tarifário

18.2.1 A **Concessionária** deverá organizar a cobrança da **Tarifa de Pedágio** nos termos do sistema de arrecadação de pedágio previsto no **PER,** implementando-o com a maior eficiência gerencial possível, de modo a provocar o mínimo de desconforto e perda de tempo para os usuários do **Sistema Rodoviário**.

18.2.2 Com o objetivo de manter a adequada fluidez do trânsito e propiciar maior comodidade aos usuários, os valores das **Tarifas de Pedágio** serão arredondados, observados os termos da subcláusula 18.3.4.

18.2.3 É vedado ao **Poder Concedente**, no curso do **Contrato**, estabelecer privilégios tarifários que beneficiem segmentos específicos de usuários do **Sistema Rodoviário**, exceto se no cumprimento de lei, observado o disposto no artigo 35 da Lei nº 9.074/95.

18.2.4 Terão trânsito livre no **Sistema Rodoviário** e ficam, portanto, isentos do pagamento de **Tarifa de Pedágio**, os veículos oficiais, devidamente identificados, assim entendidos aqueles que estejam a serviço da União, dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, seus respectivos órgãos, departamentos, autarquias ou fundações públicas, bem como os veículos de Corpo Diplomático.

18.2.5 A **Concessionária**, por seu único e exclusivo critério e responsabilidade, poderá conceder descontos tarifários, bem como arredondamentos de **Tarifa de Pedágio**, em favor do usuário, visando facilitar o troco, bem como realizar promoções tarifárias, inclusive procedendo a reduções sazonais em dias e horas de baixa demanda, não podendo requerer o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** caso este venha a ser rompido em decorrência dessa prática de promoções e descontos tarifários.

18.2.6 As **Tarifas de Pedágio** são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos e da rodagem. Para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não, adotando-se os **Multiplicadores da Tarifa** constantes da tabela abaixo:

Categoria	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3,0

Categoria	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	Simples	0,5
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-

18.2.7 Para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, será adotado o **Multiplicador de Tarifa** equivalente à categoria 8, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o **Multiplicador de Tarifa** correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 6 (seis) eixos. Para efeito de contagem do número de eixos do veículo será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

18.2.8 A **Tarifa de Pedágio** para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio será resultante do produto entre **(i)** a **Tarifa de Pedágio** reajustada e arredondada para a categoria 1 e **(ii)** o respectivo **Multiplicador da Tarifa**, estipulado na subcláusula 18.2.6.

18.2.9 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da **Proposta** vencedora é de R$ 3,22528 (três reais e vinte e dois mil quinhentos e vinte e oito centésimos de milésimos de real), estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 18.4 e 18.5.

18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

18.3.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

18.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da **Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

18.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente para incorporar a variação do **IPCA**, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\textbf{Tarifa de Pedágio}_i = \textbf{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 (xlvi) do **Contrato**.

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na **Proposta**, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do **Contrato.**

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx) do **Contrato.**

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi) do **Contrato.**

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) do **Contrato.**

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii) do **Contrato.**

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix) do **Contrato.**

18.3.4 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do **Fator C**.

18.3.6 O valor da **Tarifa de Pedágio** será autorizado mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

18.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a **Concessionária** autorizada a praticar a **Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela **ANTT** dos motivos para não concessão do reajuste.

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as **Partes** não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e

cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a **ANTT** deverá determinar o novo índice de reajuste.

18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela **ANTT** previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste **Contrato**, mediante aplicação do **Fator Q, Fator C, Fator D** e **Fator X**.

18.4.2 O **Fator Q** terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no **Anexo 7**.

(i) O **Fator Q** será revisto, quinquenalmente, pela **ANTT**, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do **Sistema Rodoviário,** não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato**.

18.4.3 O **Fator C** será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**.

18.4.4 O **Fator D** será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no **Anexo 5**.

18.4.5 O **Fator X**, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do **Prazo da Concessão**, será revisto, quinquenalmente, pela **ANTT**, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao **Contrato**.

18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e da aplicação dos **Fatores** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

18.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

19 Receitas Extraordinárias

19.1 A utilização ou exploração da faixa de domínio de trecho integrante do **Sistema Rodoviário** pela **Concessionária**, bem como a exploração de **Receitas Extraordinárias**, deverão ser previamente autorizadas pela **ANTT**.

19.2 A proposta de exploração de **Receitas Extraordinárias** deverá ser apresentada pela **Concessionária** à **ANTT,** acompanhada de projeto de viabilidade jurídica, técnica e econômico-financeira, bem como da comprovação da compatibilidade da exploração comercial pretendida com as normas legais e regulamentares aplicáveis ao **Contrato**.

19.3 Uma vez aprovada pela **ANTT**, a **Concessionária** deverá manter contabilidade específica de cada contrato gerador das **Receitas Extraordinárias**, com detalhamento das receitas, custos e resultados líquidos.

19.4 O contrato de **Receita Extraordinária** terá natureza precária e vigência limitada ao término deste **Contrato**.

19.5 Os convênios e autorizações para utilização, por entidades prestadoras de serviços públicos, da faixa de domínio de trecho integrante do **Sistema Rodoviário** e seus respectivos acessos deverão obedecer às disposições regulamentares da **ANTT**.

19.6 Parcela da receita advinda de **Receita Extraordinária** será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária da **Tarifa Básica de Pedágio,** mediante a análise pela **ANTT** dos resultados das **Receitas Extraordinárias**, nos termos deste **Contrato** e da regulamentação vigente da **ANTT**.

20 Penalidades

20.1 O não cumprimento das Cláusulas deste **Contrato**, de seus **Anexos** e do **Edital** ensejará a aplicação das penalidades previstas nesses instrumentos e nos demais dispositivos legais e regulamentares da **ANTT**.

20.2 Será aplicada multa em virtude do descumprimento ou do atraso do cumprimento das obrigações contratuais, sem prejuízo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma prevista neste **Contrato**, nos seguintes casos:

Frente de Recuperação e Manutenção	**Multa moratória**	
	Recuperação*	**Manutenção****
Pavimentação		
Irregularidade Longitudinal máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Área Trincada máxima superior aos índices previstos no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Permanência de buracos (panelas) nas faixas de rolamento e nos acostamentos, após vinte e quatro horas contadas da notificação expedida pela fiscalização	2 URTs por dia	5 URTs por dia
Deflexão característica (Dc) máxima em desacordo com a prevista no PER	2 URTs por dia	5 URTs por dia

** Penalidade moratória aplicada entre o 10º (décimo) e o 60º (sexagésimo) mês do **Prazo da Concessão**.*

*** Penalidade moratória aplicada a partir do 61º (sexagésimo primeiro) mês do **Prazo da Concessão**.*

Ampliações de Capacidade e Melhorias	**Multa moratória**
Não apresentação do anteprojeto da rodovia que será duplicado no prazo previsto no Contrato, no prazo e condições da subcláusula 6.7	5 URTs por dia

Não apresentação do projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER que passíveis de enquadramento no inciso III do art. 8º da Portaria nº 288/MT/MMA no prazo e condições da sub cláusula 6.9	5	URTs por dia
Não apresentação do projeto dos trechos da rodovia objeto das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias do PER, no prazo e condições da subcláusula 6.10	5	URTs por dia
Não cumprimento do prazo de entrega das obras necessárias para o atendimento das metas previstas no PER, Quantitativos e prazos para implantação de pista dupla	3	URTs por dia (na meta do 2º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 3º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 4º ano)
	3	URTs por dia (na meta do 5º ano)
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de conversão de subtrechos em multifaixas para via duplicada previstas no PER, respectivamente, no 2º, 3º, 4º e 5º anos da concessão.	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
	2	URTs por dia
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de implantação de faixas adicionais em segmentos duplicados previstas no PER	2	URTs por dia/km*
Não cumprimento do prazo de entrega das obras de correções de traçado previstas no PER	1	URT por dia/km**
Não cumprimento do prazo de implantação de passarelas previstas no PER	1	URT por dia/passarela
Não cumprimento do prazo de implantação de vias marginais previstas no PER	1	URT por dia/km*
Não cumprimento do prazo de implantação de retornos operacionais no PER	1	URT por dia/retorno operacional
Não cumprimento do prazo implantação de interconexões previstas no PER	1	URT por dia/interconexão
Não cumprimento do prazo de implantação de melhoramento de acessos previstos no PER	1	URT por dia/acesso
Não adequação das OAEs ao TB-45, conforme exigido no PER***	1	URT por dia/1.000 m² inadequados
Dispositivos de interseção dimensionados em desconformidade com o item 3.2.3.1 do PER	1	URT por dia/ dispositivo

**A penalidade moratória será calculada multiplicando pela extensão do segmento homogêneo*
*** Caso a ANTT determine a implantação de correções de traçado com extensão total inferior a 1 km em determinado subtrecho, o não cumprimento da determinação ensejará penalidade de 1 URT por dia*
**** A penalidade moratória será calculada proporcionalmente à área da OAE*

Não atendimento às características geométricas previstas pelo PER	**Multa moratória**
Segmento homogêneo em desconformidade	5 URTs por dia

PROCURADORIA

Frente de serviços operacionais	Multa moratória
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Atendimento ao Usuário	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Comunicação	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de construção e reforma previstos no PER para as Edificações previstas na Frente de Serviços Operacionais.	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Pesagem	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de Controle de Tráfego	40 URTs por mês
Não atendimento dos prazos de implantação previstos no PER para o Sistema de pedágio e controle de arrecadação	40 URTs por mês
Prestação de Informações	**Multa fixa**
Prestação de informações incorretas para a ANTT que impactem na aferição ou aplicação dos fatores, índices e indicadores previstos no presente contrato ou prejudiquem a atividade fiscalizatória da ANTT	100 URTs por evento

20.3 Caso não haja previsão de multa específica no presente **Contrato**, os atrasos no cumprimento dos prazos acordados para execução das obras novas e refazimento de obras deficientemente executadas, importarão na aplicação de multa moratória, calculadas de acordo com a seguinte fórmula:

Multa moratória (por dia de atraso) = 0,1 % x Valor total da obra

20.4 A **ANTT** poderá instaurar processo administrativo para aplicação de multa moratória a cada período de 30 (trinta) dias corridos de atraso decorrentes de um mesmo evento de inexecução contratual, ainda que a inexecução persista.

20.5 No momento em que a **ANTT** realizar a fiscalização final de que trata a subcláusula 15.7.2, caso a condição do pavimento de cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário** definidos na tabela abaixo não atenda aos **Parâmetros de Desempenho** indicados no **PER**, serão aplicadas multas nos seguintes valores:

Subtrecho		km inicial	km final	Extensão (km)	De	Para	URT
1	a	0,0	8,4	8,4	Brasília	Divisa DF/GO	160
	b	0,0	24,1	24,1	Divisa DF/GO	Luziânia	470
2		24,1	95,7	71,6	Luziânia	Cristalina	1.380
3	a	95,7	157,3	61,6	Cristalina	Divisa GO/MG	1.190
	b	0,0	40,0	40	Divisa GO/MG	Paracatu	770
4		40,0	145,2	105,2	Paracatu	João Pinheiro	2.030
5		145,2	224,9	79,7	João Pinheiro	BR-365	1.540
6		224,9	286,0	61,1	BR-365	Três Marias	1.180

7		286,0	361,0	75	Três Marias	Felixlândia	1.450
8	a	361,0	413,8	52,8	Felixlândia	MG-420	1.020
	b	413,8	424,0	10,2	MG-420	BR-135	200
9		424,0	442,9	18,9	BR-135	Paraopeba	360
10	a	442,9	445,6	2,7	Paraopeba	km 445,6	50
	b	445,6	473,1	27,5	km 445,6	Sete Lagoas	530
11		473,1	508,9	35,8	Sete Lagoas	MG-432	690
12		508,9	532,9	24	MG-432	Anel Viário BH	460
13		532,9	543,5	10,6	Anel Viário BH	Anel Viário BH	200
14		543,5	563,6	20,1	Anel Viário BH	BR-356	390
15	a	563,6	597,6	34	BR-356	MG-442	660
	b	597,6	629,5	31,9	MG-442	Cons. Lafaiete	620
16		629,5	700,5	71	Cons. Lafaiete	Barbacena	1.370
17		700,5	745,5	45	Barbacena	Santos Dumont	870
18		745,5	771,1	25,6	Santos Dumont	Juiz de Fora	490

20.6 O não atingimento dos **Parâmetros de Desempenho** constantes do **PER** será considerado inexecução parcial do **Contrato** e ensejará, à **Concessionária,** a aplicação das sanções previstas nos subitens (ii) e/ou (iii) da subcláusula 20.7, sem prejuízo da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do **Anexo 5**. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas na subcláusula 20.5 acima.

20.7 Pela inexecução parcial ou total deste **Contrato**, a **ANTT** poderá, garantida prévia defesa, aplicar à **Concessionária** as seguintes sanções:

(i) advertência;

(ii) multa;

(iii) suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal;

(iv) caducidade.

20.8 Na aplicação das sanções, será observada regulamentação da **ANTT** quanto à graduação da gravidade das infrações.

20.9 A aplicação das multas aludidas nas subcláusulas anteriores não impede que a **ANTT** declare a caducidade do **Contrato**, observados os procedimentos nele previstos, ou aplique outras sanções nele previstas.

20.10 Após a conclusão do processo administrativo de aplicação de multa, caso a **Concessionária** não proceda ao pagamento da multa no prazo estabelecido, a **ANTT** procederá à execução da **Garantia de Execução do Contrato**.

20.11 O débito originado de processo administrativo de aplicação de multa transitado em julgado, não quitado pela **Concessionária** e não coberto pela **Garantia de Execução do Contrato**, poderá ser inscrito junto ao Cadastro Informativo de créditos não quitados do Setor Público Federal (Cadin) até o efetivo pagamento.

20.12 O processo administrativo de aplicação de penalidades observará o disposto na legislação vigente, incluindo as normas da **ANTT**.

PROCURADORIA ANTT

20.13 A suspensão do direito de participar de licitações e de contratar com a Administração Pública Federal poderá se dar no caso de práticas reiteradas de infrações contratuais ou regulamentares, incluindo aquelas que ensejam aplicação da pena de caducidade nos termos do presente **Contrato**, além das situações previstas na legislação e regulamentação aplicável, destacando-se aquelas previstas no art. 88 da Lei nº 8.666/93.

20.13.1 A penalidade prevista na subcláusula 20.13 alcança também o controlador da **Concessionária**, assim entendido o acionista ou grupo de acionistas que detenha o controle da **Concessionária**, e não poderá ser aplicado por prazo superior a 2 (dois) anos.

20.13.2 Será considerada como prática reiterada de infrações contratuais, considerando a data do evento gerador da multa:

(i) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Recuperação e Manutenção** dentro de um período de 1 (um) ano;

(ii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço** dentro de um período de 1 (um) ano; ou

(iii) aplicação de mais de 3 (três) multas relativas à **Frente de Serviços Operacionais** dentro de um período de 1 (um) ano.

20.14 As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação de multas poderão ser revertidas para a modicidade tarifária, conforme decisão da **ANTT**.

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**;

21.1.2 recusa de usuários em pagar a **Tarifa de Pedágio**;

21.1.3 obtenção de licenças, permissões e autorizações relativas à **Concessão**, excetuadas as licenças a cargo do **Poder Concedente**;

21.1.4 custos com o atendimento das condicionantes das licenças previstas na subcláusula 5.2.1 e das condicionantes das licenças a cargo da **Concessionária**, nos termos da subcláusula 5.1;

21.1.5 valor dos investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes das desapropriações, instituição de servidões administrativas, imposição de limitações administrativas ou ocupação provisória de bens imóveis, até o limite da verba destinada para desapropriações;

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**;

21.1.8 custos necessários para implantação dos contornos em trecho urbano conforme a extensão prevista no **PER** e respectivas melhorias, com exceção dos custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação de Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.1.9 atraso no cumprimento dos cronogramas previstos no **PER** ou de outros prazos estabelecidos entre as **Partes** ao longo da vigência do **Contrato**, exceto nos casos previstos na subcláusula 21.2 abaixo;

21.1.10 tecnologia empregada nas obras e serviços da **Concessão**;

21.1.11 perecimento, destruição, roubo, furto, perda ou quaisquer outros tipos de danos causados aos **Bens da Concessão**, responsabilidade que não é reduzida ou excluída em virtude da fiscalização da **ANTT**;

21.1.12 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato** por:

(i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da **Data da Assunção**, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e

(ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da **Data da Assunção**, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

21.1.13 aumento do custo de capital, inclusive os resultantes de aumentos das taxas de juros;

21.1.14 variação das taxas de câmbio;

21.1.15 modificações na legislação de Imposto sobre a Renda;

21.1.16 caso fortuito e força maior que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

21.1.17 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao **Sistema Rodoviário**;

21.1.18 riscos que possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, mas que deixem de sê-lo como resultado direto ou indireto de ação ou omissão da **Concessionária**;

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;

21.1.20 responsabilidade civil, administrativa e criminal por danos ambientais decorrentes da operação do **Sistema Rodoviário**;

21.1.21 prejuízos causados a terceiros, pela **Concessionária** ou seus administradores, empregados, prepostos ou prestadores de serviços ou qualquer outra pessoa física ou jurídica a ela vinculada, no exercício das atividades abrangidas pela **Concessão**;

21.1.22 vícios ocultos dos **Bens da Concessão** por ela adquiridos após a **Data de Assunção**, arrendados ou locados para operações e manutenção do **Sistema Rodoviário** ao longo do **Prazo da Concessão**;

21.1.23 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, após o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**; e,

21.1.24 defeitos em obras realizadas pelo **Poder Concedente**, após o recebimento destas obras pela **Concessionária**, exceto quanto aos aspectos expressamente indicados pela **Concessionária** nos termos da cláusula 10.5, não sendo considerados defeitos eventual desatendimento aos **Parâmetros de Desempenho**.

21.2 A **Concessionária** não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**, cuja responsabilidade é do **Poder Concedente**:

21.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato**, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 21.1.12 acima, hipótese na qual a responsabilidade do **Poder Concedente** se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;

21.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a **Concessionária** de cobrar a **Tarifa de Pedágio** ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no **Contrato**, exceto nos casos em que a **Concessionária** houver dado causa a tal decisão;

21.2.3 descumprimento, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao **Poder Concedente** previstos neste **Contrato** e/ou na legislação vigente, e a disponibilização de acesso ao **Sistema Rodoviário** prevista na cláusula 10.1.5;

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessão**, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;

21.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos rodoviários livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do **Contrato**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

21.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do **Sistema Rodoviário**;

21.2.8 atraso nas obrigações conferidas ao **DNIT** pelo **Contrato** ou pelo **Edital**, inclusive quanto: i) à entrega do Termo de Arrolamento e transferência de bens entre a **Concessionária** e o **DNIT**; e ii) quanto à não realização ou atraso das obras que estão sob responsabilidade do **DNIT**, identificadas no Termo de Arrolamento na ocasião da transferência dos bens;

21.2.9 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo da **Concessionária** quando os prazos de análise do órgão ambiental responsável pela emissão das licenças ultrapassarem as previsões legais, exceto se decorrente de fato imputável à **Concessionária**;

21.2.9.1 presume-se como fato imputável à **Concessionária**, qualquer atraso decorrente da não entrega de todos os documentos, estudos e informações exigidos pelo órgão ambiental, ou em qualidade inferior à mínima estabelecida pelo órgão licenciador, prévia ou posteriormente ao pedido de licenciamento;

21.2.10 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais à cargo do **Poder Concedente**;

21.2.11 custos com a elaboração do inventário florestal e dos Planos Básicos Ambientais;

21.2.12 vícios ocultos do **Sistema Rodoviário** e dos **Bens da Concessão**, vinculados à manutenção e operação, transferidos à **Concessionária** na **Data de Assunção**;

21.2.13 alteração unilateral no **PER** e no **Contrato**, por iniciativa do **Poder Concedente**, por inclusão e modificação de obras e serviços que afete o equilíbrio econômico-financeiro;

21.2.14 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na cláusula 10.1.7, até o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**;

21.2.15 defeitos e demais aspectos expressamente indicados pela **Concessionária** nas obras executadas pelo **Poder Concedente** de que trata a cláusula 10.5;

21.2.16 atraso nas obras decorrentes da demora na obtenção de licenças ambientais a cargo da **Concessionária** por força da exigência de pesquisas arqueológicas, ou condicionantes relacionadas a áreas indígenas ou comunidades quilombolas, bem como os custos relacionados

ao atendimento destas exigências e condicionantes nas licenças a cargo da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**;

21.2.17 os custos necessários para implantação das **Obras obrigatórias em Trechos Urbanos** da **Frente de Ampliação e Manutenção do Nível de Serviço** que ultrapassem a extensão indicada no **PER**, assim como os custos de desapropriação e da eventual necessidade de implantação das Obras de Artes Especiais, observado o disposto na subcláusula 10.3.3;

21.2.18 custos com desapropriação nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 9.1.2;

21.2.19 custos com os Estudos Ambientais nos valores que excederem o montante indicado na subcláusula 7.1.;

21.2.20 custos decorrentes da necessidade de remoção e/ou recolocação de interferências existentes no **Sistema Rodoviário**, necessárias à execução das obras e serviços previstos no **Contrato,** junto aos demais concessionários de serviços públicos e outras empresas atuantes no setor de infra-estrutura;

21.2.21 fato do príncipe ou fato da administração que provoque impacto econômico-financeiro no **Contrato.**

21.3 A **Concessionária** declara:

(i) ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no **Contrato**; e

(ii) ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua **Proposta**.

21.4 A **Concessionária** não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no **Contrato** venham a se materializar.

22 Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro

22.1 Cabimento da Recomposição

22.1.1 Sempre que atendidas as condições do **Contrato** e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

22.1.2 A **Concessionária** somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 21.2 acima.

22.1.3 A **ANTT** poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste **Contrato**.

22.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela Concessionária

22.2.1 O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da **ANTT**.

22.3 Meios para a Recomposição

22.3.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula anterior, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a **ANTT** deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, incluindo, mas não se limitando a:

(i) aumento ou redução do valor da **Tarifa Básica de Pedágio**;

(ii) pagamento à **Concessionária**, pelo **Poder Concedente**, de valor correspondente aos investimentos, custos ou despesas adicionais com os quais tenham concorrido ou de valor equivalente à perda de receita efetivamente advinda, levando-se em consideração os efeitos calculados dentro do próprio **Fluxo de Caixa Marginal**;

(iii) modificação de obrigações contratuais da **Concessionária**; ou

(iv) estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio.

22.3.2 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer, também, mediante prorrogação deste **Contrato**, em conformidade com a subcláusula 3.2 (iii) e com a subcláusula 22.8.

22.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

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

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

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

(ii) o reequilíbrio se dará pela aplicação do **Fator C**, na hipótese de evento que ensejar impacto exclusivamente na receita ou verba da **Concessionária**, conforme hipóteses previstas nos termos do item 1.2 do **Anexo 6**, bem como aquelas assim consideradas pela **ANTT** ou em regulamentação própria;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de **Fluxo de Caixa Marginal**, nos termos de regulamentação específica.

22.5 Fluxo de Caixa Marginal

22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito à aplicação do **Fator D** e do **Fator C** será sempre realizado de forma que seja nulo o valor

presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal** projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.

22.6 Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio

22.6.1 A **ANTT** promoverá a avaliação do desempenho da **Concessão** de acordo com as regras e procedimentos previstos no **Anexo 5**, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução das obras e serviços da **Frente de Recuperação e Manutenção** e da **Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível dos Serviços**. A antecipação da entrega das **Obras de Ampliação de Capacidade** poderá ensejar o **Acréscimo de Reequilíbrio**, observadas as regras previstas no **Anexo 5**.

22.6.2 A cada ano do **Prazo da Concessão**, o resultado da avaliação de desempenho determinará o **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** para o respectivo ano, na forma prevista no **Anexo 5**.

22.6.3 O percentual do **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** de cada ano será aplicado sobre a **Tarifa Básica de Pedágio** na forma indicada na subcláusula 18.3.3.

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

(i) considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pela **ANTT**, o seu resultado indicará as condições físicas do **Sistema Rodoviário** e a sua conformidade com os **Parâmetros de Desempenho,** com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências do **Contrato** e do **PER**, observados os **Parâmetros Técnicos** e os **Escopos**;

(ii) o **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio**, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as **Partes** para reequilibrar o **Contrato** nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela **ANTT**;

(iii) a redução ou aumento do valor da **Tarifa Básica de Pedágio** em decorrência da aplicação do **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** não constitui penalidade contratual ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no **Contrato** para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;

(iv) a avaliação do desempenho da **Concessão** e a aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** não prejudicam a verificação, pela **ANTT**, de inadimplemento contratual da **Concessionária** e consequente aplicação das penalidades previstas no **Contrato** e na regulamentação da **ANTT**;

(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.

22.7 Projeto para novos Investimentos

22.7.1 Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela **ANTT** e não previstos no **Contrato**, a **ANTT** poderá requerer à **Concessionária**, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração de projeto das obras e serviços, nos termos de regulamentação específica.

22.8 Revisão do Fluxo de Caixa Marginal resultante de cada Recomposição

22.8.1 Ao final do **Prazo da Concessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado favorável à **Concessionária**, a **ANTT** poderá:

(i) imputar encargos adicionais à **Concessionária** de forma que os respectivos dispêndios anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**; ou

(ii) reter valores pagos pela **Concessionária**, a exemplo da **Garantia de Execução do Contrato**, até que esses valores anulem o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.

22.8.2 Ao final do **Prazo da Concessão**, caso a última revisão do **Fluxo de Caixa Marginal** revele resultado desfavorável à **Concessionária**, a **ANTT** deverá recompor o equilíbrio econômico-financeiro do **Contrato** para proporcionar receitas adicionais à **Concessionária**, de forma a anular o valor presente líquido do **Fluxo de Caixa Marginal**.

22.8.3 O disposto nas subcláusulas 22.8.1 e 22.8.2 poderá ser aplicado também para eventual reversão de resultado favorável à **Concessionária** decorrente da aplicação do **Fator C**, sendo admitida a hipótese de compensação de eventual saldo negativo ou positivo do **Fator C** com saldos positivos ou negativos do **Fluxo de Caixa Marginal.**

23 Contratação com Terceiros e Empregados

23.1 Sem prejuízo de suas responsabilidades, a **Concessionária** deverá executar as obras e os serviços da **Concessão**, conforme estabelecido no **PER**, por si ou por meio de terceiros, por sua conta e risco.

23.2 Os terceiros contratados pela **Concessionária** deverão ser dotados de higidez financeira e de competência e habilidade técnica, sendo a **Concessionária** direta e indiretamente responsável perante o **Poder Concedente** por quaisquer problemas ou prejuízos decorrentes da falta de higidez financeira, bem como de competência e habilidade técnica.

23.3 A **ANTT** poderá solicitar, a qualquer tempo, informações sobre a contratação de terceiros para a execução das obras e dos serviços da **Concessão**.

23.4 O fato de a existência do contrato com terceiros ter sido levada ao conhecimento da **ANTT** não exime a **Concessionária** do cumprimento, total ou parcial, de suas obrigações decorrentes do **Contrato**.

23.5 Os contratos entre a **Concessionária** e terceiros reger-se-ão pelas normas de direito privado, não se estabelecendo relação de qualquer natureza entre os terceiros e o **Poder Concedente.**

23.6 Os contratos entre a **Concessionária** e terceiros deverão, ainda, prever cláusula de sub-rogação à **União**, que será exercida a critério da **União**.

23.7 A **Concessionária** é responsável pelos encargos trabalhistas, previdenciários, fiscais e comerciais resultantes da execução do **Contrato**, bem como da contratação de terceiros.

24 Capital Social

24.1 A **Concessionária** será uma **SPE**, na forma de sociedade por ações, constituída de acordo com a lei brasileira, com a finalidade exclusiva de explorar a **Concessão.**

24.2 O capital social mínimo da **Concessionária** será de R$ 395.000.000,00 (trezentos e noventa e cinco milhões de reais).

24.2.1 A **Concessionária** não poderá, durante o **Prazo da Concessão**, reduzir o seu capital social abaixo do valor mínimo acima especificado, sem prévia e expressa autorização da **ANTT**.

24.2.2 O capital social integralizado da **Concessionária** na data de assinatura do **Contrato** é de R$ 315.000.000,00 (trezentos e quinze milhões de reais). O restante do capital social de R$ 80.000.000,00 (oitenta milhões de reais) será integralizado até o final do primeiro ano da **Concessão**.

24.3 Se houver perdas que reduzam o patrimônio líquido da **Concessionária** a um valor inferior à terça parte do capital social, o patrimônio líquido da **Concessionária** deverá ser aumentado até o valor equivalente, no mínimo, à terça parte do capital social, em até 4 (quatro) meses contados da data de encerramento do exercício social.

24.4 A **Concessionária** deverá registrar-se como companhia de capital aberto junto à **CVM**, em até 2 (dois) anos a partir da **Data de Assunção**, mantendo tal condição durante todo o prazo da **Concessão**.

24.5 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** até o final do 25º (vigésimo quinto) mês de vigência da **Concessão**, a comprovação de abertura do capital.

25 Transferência do Controle

25.1 A transferência de controle da **Concessionária** não poderá ocorrer antes da conclusão das obras de duplicação da rodovia sob sua responsabilidade descritas no **PER**, ressalvada a hipótese de insolvência iminente por parte da **Concessionária**, desde que tal insolvência seja devidamente fundamentada.

25.2 Em qualquer hipótese, a transferência da titularidade do controle societário da **Concessionária** está condicionada à prévia autorização da **ANTT**, sob pena de caducidade da **Concessão**, conforme disposto na Lei nº 8.987/95 e na Lei nº 10.233/01.

26 Financiamento

PROCURADORIA GERAL ANTT

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

26.2 A **Concessionária** deverá apresentar à **ANTT** cópia autenticada dos contratos de financiamento e de garantia que venha a celebrar e de documentos representativos dos títulos e valores mobiliários que venha a emitir, bem como quaisquer alterações a esses instrumentos, no prazo de 10 (dez) dias úteis da data de sua assinatura e emissão, conforme o caso.

26.3 A **Concessionária** não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no **Contrato**.

26.4 A **Concessionária**, desde que autorizada pela **ANTT**, poderá dar em garantia dos financiamentos contratados nos termos desta cláusula, os direitos emergentes da **Concessão**, tais como as receitas de exploração do **Sistema Rodoviário**, desde que não comprometa a operacionalização e a continuidade da execução das obras e dos serviços objeto da **Concessão**.

26.4.1 Os direitos à percepção (i) das receitas oriundas da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, (ii) das **Receitas Extraordinárias,** e (iii) das indenizações devidas à **Concessionária** em virtude do **Contrato** poderão ser empenhados, cedidos ou de qualquer outra forma transferidos diretamente ao **Financiador**, sujeitos aos limites e aos requisitos legais.

26.5 É vedado à **Concessionária**:

(i) conceder empréstimos, financiamentos e/ou quaisquer outras formas de transferência de recursos para seus acionistas e/ou **Partes Relacionadas**, exceto transferências de recursos a título de distribuição de dividendos, pagamentos de juros sobre capital próprio e/ou pagamentos pela contratação de obras e serviços celebrados em condições equitativas de mercado; e

(ii) prestar fiança, aval ou qualquer outra forma de garantia em favor de suas **Partes Relacionadas** e/ou terceiros.

27 Assunção do Controle pelos Financiadores

27.1 Os contratos de financiamento da **Concessionária** poderão outorgar aos **Financiadores**, de acordo com as regras de direito privado aplicáveis, o direito de assumir o controle da **Concessionária** em caso de inadimplemento contratual pela **Concessionária** dos referidos contratos de financiamento ou deste **Contrato**.

27.2 A assunção referida na subcláusula anterior poderá ocorrer no caso de inadimplemento, pela **Concessionária**, de obrigações do **Contrato**, nos casos em que o inadimplemento inviabilize ou coloque em risco a **Concessão**.

27.3 Após a realização regular do correspondente processo administrativo, mediante solicitação, a **ANTT** autorizará a assunção do controle da **Concessionária** por seus **Financiadores** com o objetivo de promover a reestruturação financeira da **Concessionária** e assegurar a continuidade da exploração da **Concessão**.

27.4 A autorização será outorgada mediante comprovação por parte dos **Financiadores** de que atendem aos requisitos de regularidade jurídica e fiscal previstos no **Edital**.

27.4.1 Os **Financiadores** ficarão dispensados de demonstrar idoneidade financeira desde que estejam devidamente autorizados a atuar como instituição financeira no Brasil.

27.5 A assunção do controle da **Concessionária** nos termos desta cláusula não alterará as obrigações da **Concessionária** e dos **Financiadores** controladores perante o **Poder Concedente**. Todavia, os **Financiadores** não serão responsáveis pelas obrigações que sejam de responsabilidade direta dos antigos acionistas da **Concessionária**.

28 Intervenção da ANTT

28.1 A **ANTT** poderá intervir na **Concessionária** com o fim de assegurar a adequação na prestação do serviço, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes.

28.2 A intervenção far-se-á por decreto do **Poder Concedente**, devidamente publicado no **DOU**, que conterá a designação do interventor, o prazo da intervenção e os limites da medida.

28.3 Decretada a intervenção, a **ANTT**, no prazo de 30 (trinta) dias, instaurará processo administrativo que deverá estar concluído no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, para comprovar as causas determinantes da intervenção e apurar as respectivas responsabilidades, assegurado à **Concessionária** direito à ampla defesa.

28.4 Cessada a intervenção, se não for extinta a **Concessão**, os serviços objeto do **Contrato** voltarão à responsabilidade da **Concessionária**, devendo o interventor prestar contas de seus atos.

28.5 A **Concessionária** obriga-se a disponibilizar à **ANTT** o **Sistema Rodoviário** e os demais **Bens da Concessão** imediatamente após a decretação da intervenção.

28.6 As receitas obtidas durante o período da intervenção serão utilizadas para a cobertura dos investimentos, custos e despesas necessários para restabelecer o normal funcionamento do **Sistema Rodoviário**.

28.7 Se eventualmente as receitas não forem suficientes para cobrir o valor dos investimentos, dos custos e das despesas decorrentes da **Concessão** incorridas pela **ANTT**, esta poderá:

(i) se valer da **Garantia de Execução do Contrato** para cobri-las, integral ou parcialmente; e/ou

(ii) descontar, da eventual remuneração futura a ser recebida pela **Concessionária**, o valor dos investimentos, dos custos e das despesas em que incorreu.

29 Casos de Extinção

29.1 A **Concessão** extinguir-se-á por:

29.1.1 advento do termo contratual;

29.1.2 encampação;

29.1.3 caducidade;

29.1.4 rescisão;

29.1.5 anulação; ou

29.1.6 falência ou extinção da **Concessionária**.

29.2 Extinta a **Concessão**, serão revertidos à **União** todos os **Bens Reversíveis**, livres e desembaraçados de quaisquer ônus ou encargos, e cessarão, para a **Concessionária**, todos os direitos emergentes do **Contrato**.

29.2.1 No caso de bens arrendados ou locados pela **Concessionária**, necessários para a operação e manutenção do **Sistema Rodoviário**, a **União** poderá, a seu exclusivo critério, suceder a **Concessionária** nos respectivos contratos de arrendamento ou locação de tais bens.

29.3 Na extinção da **Concessão**, haverá imediata assunção dos serviços relacionados à **Concessão** pelo **DNIT**, que ficará autorizado a ocupar as instalações e a utilizar todos os **Bens Reversíveis**.

29.4 De acordo com os prazos e condições estabelecidos em regulamentação da **ANTT**, terceiros serão autorizados a realizar pesquisas de campo quando se aproximar o término do **Prazo da Concessão**, para fins de realização de estudos para a promoção de novos procedimentos licitatórios e/ou realização de novas obras.

30 Advento do Termo Contratual

30.1 Encerrado o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** será responsável pelo encerramento de quaisquer contratos inerentes à **Concessão** celebrados com terceiros, assumindo todos os encargos, responsabilidades e ônus daí resultantes.

30.2 A **Concessionária** deverá tomar todas as medidas razoáveis e cooperar plenamente com a **ANTT** para que os serviços objeto da **Concessão** continuem a ser prestados de acordo com o **PER** sem que haja interrupção dos serviços objeto da **Concessão**, bem como prevenindo e mitigando qualquer inconveniência ou risco à saúde ou segurança dos usuários e dos funcionários da **ANTT**.

30.3 Indenização

30.3.1 A **Concessionária** não fará jus a qualquer indenização relativa a investimentos vinculados aos **Bens da Concessão** em decorrência do término do **Prazo da Concessão**, tendo em vista o que dispõe a subcláusula 4.3.3.

31 Encampação

31.1 A **União** poderá, a qualquer tempo, mediante proposta da **ANTT**, encampar a **Concessão**, por motivos de interesse público, mediante lei autorizativa específica e prévio pagamento de indenização, a ser calculada nos termos da subcláusula 31.2 abaixo.

31.2 Indenização

A indenização devida à **Concessionária** em caso de encampação cobrirá:

31.2.1 as parcelas dos investimentos realizados, inclusive em obras de manutenção, bens e instalações, ainda não amortizados ou depreciados, que tenham sido realizados para o cumprimento deste **Contrato**, deduzidos os ônus financeiros remanescentes;

31.2.2 a desoneração da **Concessionária** em relação às obrigações decorrentes de contratos de financiamentos por esta contraídas com vistas ao cumprimento do **Contrato**, mediante, conforme o caso:

(i) prévia assunção, perante as instituições financeiras credoras, das obrigações contratuais da **Concessionária**, em especial quando a receita tarifária figurar como garantia do financiamento; ou

(ii) prévia indenização à **Concessionária** da totalidade dos débitos remanescentes desta perante as instituições financeiras credoras;

31.2.3 todos os encargos e ônus decorrentes de multas, rescisões e indenizações que se fizerem devidas a fornecedores, contratados e terceiros em geral, inclusive honorários advocatícios, em decorrência do consequente rompimento dos respectivos vínculos contratuais celebrados em função deste **Contrato**.

31.3 A parte da indenização devida à **Concessionária**, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.

31.4 As multas, indenizações e quaisquer outros valores devidos pela **Concessionária** serão descontados da indenização prevista para o caso de encampação, até o limite do saldo devedor dos financiamentos contraídos pela **Concessionária** para cumprir as obrigações de investimento previstas no **Contrato**.

32 Caducidade

32.1 A **União** poderá, mediante proposta da **ANTT**, declarar a caducidade da **Concessão** na hipótese de inexecução total ou parcial do **Contrato**, observado o disposto nas normas regulamentares e legais pertinentes, e especialmente quando a **Concessionária**:

32.1.1 prestar os serviços objeto deste **Contrato** de forma inadequada ou deficiente, tendo por base os **Parâmetros de Desempenho**;

32.1.2 descumprir os prazos para implantação e operacionalização das **Obras de Ampliação e Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço** ou da **Frente de Serviços Operacionais**;

32.1.3 descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais e regulamentares concernentes à **Concessão**;

32.1.4 paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;

32.1.5 perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

32.1.6 não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

32.1.7 não atender a intimação do **Poder Concedente** no sentido de regularizar a prestação do serviço; ou

32.1.8 for condenada em sentença transitada em julgado por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.

32.2 A **União** não poderá declarar a caducidade da **Concessão** com relação ao inadimplemento da **Concessionária** resultante dos eventos indicados na subcláusula 21.2 acima ou causados pela ocorrência de caso fortuito ou força maior.

32.3 A declaração de caducidade da **Concessão** deverá ser precedida da verificação do inadimplemento contratual da **Concessionária** em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.

32.4 Não será instaurado processo administrativo de caducidade sem prévia notificação à **Concessionária**, sendo-lhe dado, em cada caso, prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento nos termos contratuais.

32.5 Instaurado o processo administrativo e comprovado o inadimplemento, a caducidade será declarada pela **União**, independentemente de indenização prévia, calculada no decurso do processo e de acordo com a subcláusula 32.7 abaixo.

32.6 Declarada a caducidade e paga a respectiva indenização, não resultará para a **União** ou para a **ANTT** qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados da **Concessionária**.

32.7 Indenização

32.7.1 A indenização devida à **Concessionária** em caso de caducidade restringir-se-á ao valor dos investimentos vinculados a **Bens Reversíveis** ainda não amortizados.

32.7.2 *Do montante previsto na subcláusula anterior serão descontados:*

(i) os prejuízos causados pela **Concessionária** à **União** e à sociedade;

(ii) as multas contratuais aplicadas à **Concessionária** que não tenham sido pagas até a data do pagamento do montante previsto na subcláusula 32.7.1 acima; e

(iii) quaisquer valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração de caducidade.

32.7.3 A parte da indenização devida à **Concessionária**, correspondente ao saldo devedor dos financiamentos efetivamente aplicados em investimentos, poderá ser paga diretamente aos **Financiadores**, a critério do **Poder Concedente**. O remanescente será pago diretamente à **Concessionária**.

32.7.4 A declaração de caducidade poderá acarretar, ainda:

(i) a execução da **Garantia de Execução do Contrato**, para ressarcimento de multas e eventuais prejuízos causados ao **Poder Concedente**; e

(ii) a retenção de eventuais créditos decorrentes do **Contrato**, até o limite dos prejuízos causados ao **Poder Concedente**.

33 Rescisão

33.1 A **Concessionária** deverá notificar a **ANTT** de sua intenção de rescindir o **Contrato** no caso de descumprimento das normas contratuais pelo **Poder Concedente**, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim, nos termos previstos na legislação e nas normas regulamentares pertinentes da **ANTT**.

33.2 Os serviços prestados pela **Concessionária** somente poderão ser interrompidos ou paralisados após o trânsito em julgado da sentença judicial que decretar a rescisão do **Contrato**.

33.3 Indenização

33.3.1 A indenização devida à **Concessionária** no caso de rescisão será calculada de acordo com a subcláusula 31.2 acima.

33.3.2 Para fins do cálculo indicado na subcláusula 33.3.1 acima, considerar-se-ão os valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a rescisão.

34 Anulação

34.1 A **ANTT** deverá declarar a nulidade do **Contrato**, impedindo os efeitos jurídicos que ordinariamente deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos, se verificar ilegalidade em sua formalização ou no **Leilão**.

34.2 Indenização

34.2.1 Na hipótese descrita na subcláusula 34.1 acima, se a ilegalidade for imputável apenas à própria **ANTT**, a **Concessionária** será indenizada pelo que houver executado até a data em que a nulidade for declarada e por outros prejuízos regularmente comprovados, descontados, todavia, quaisquer valores recebidos pela **Concessionária** a título de cobertura de seguros relacionados aos eventos ou circunstâncias que ensejaram a declaração da nulidade.

35 Propriedade Intelectual

35.1 A **Concessionária** cede, gratuitamente, à **ANTT**, todos os projetos, planos, plantas, documentos, sistemas e programas de informática e outros materiais, de qualquer natureza, que se revelem necessários ao desempenho das funções que incumbem ao **Poder Concedente** ou ao exercício dos direitos que lhe assistem, nos termos do **Contrato**, e que tenham sido especificamente adquiridos ou elaborados no desenvolvimento das atividades integradas na **Concessão**, seja diretamente pela **Concessionária**, seja por terceiros por ela contratados.

35.2 Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projetos elaborados para os fins específicos das atividades integradas na **Concessão**, bem como projetos, planos, plantas, documentos e outros materiais referidos na subcláusula anterior, serão transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade à **ANTT** ao final da **Concessão**, competindo à **Concessionária** adotar todas as medidas necessárias para este fim.

36 Seguros

36.1 Durante o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** deverá contratar e manter em vigor apólices de seguro indicadas na subcláusula 36.5 abaixo, em condições estabelecidas pela **ANTT**, conforme regulamentação.

36.2 Nenhuma obra ou serviço poderá ter início ou prosseguir sem que a **Concessionária** apresente à **ANTT** comprovação de que as apólices dos seguros exigidos no **Contrato** se encontram em vigor e observam as condições estabelecidas pela **ANTT**, conforme regulamentação.

36.2.1 Em até 10 (dez) dias antes do início de qualquer obra ou serviço, a **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT** as cópias das apólices de seguro juntamente com os respectivos planos de trabalho.

36.3 A **ANTT** deverá figurar como um dos cossegurados nas apólices de seguros referidas no **Contrato**, devendo o cancelamento, suspensão, modificação ou substituição de quaisquer apólices ser previamente autorizado pela **ANTT**.

36.3.1 As apólices de seguros poderão estabelecer como beneficiária da indenização os **Financiadores** da **Concessionária**.

36.3.2 As apólices de seguros deverão prever a indenização direta à **ANTT** nos casos em que a **ANTT** seja responsabilizada em decorrência de sinistro.

36.4 Pelo descumprimento da obrigação de contratar ou manter atualizadas as apólices de seguro, a **ANTT** aplicará multa, conforme regulamentação, até a apresentação das referidas apólices ou do respectivo endosso, sem prejuízo de outras medidas previstas no **Contrato**.

36.5 Durante o **Prazo da Concessão**, a **Concessionária** deverá contratar e manter em vigor, no mínimo, os seguintes seguros:

36.5.1 *seguro de danos materiais*: cobertura de perda ou dano decorrente de riscos de engenharia, riscos operacionais e relativos às máquinas e equipamentos da **Concessão**; e

36.5.2 *seguro de responsabilidade civil*: cobertura de responsabilidade civil, cobrindo a **Concessionária** e o **Poder Concedente**, bem como seus administradores, empregados, funcionários, prepostos ou delegados, pelos montantes com que possam ser responsabilizados a título de danos materiais, pessoais e morais, custas processuais e quaisquer outros encargos relacionados a danos materiais, pessoais ou morais, decorrentes das atividades abrangidas pela **Concessão**, inclusive, mas não se limitando, a danos involuntários pessoais, mortes, danos materiais causados a terceiros e seus veículos, incluindo o **Poder Concedente**.

PROCURADORIA-GERAL ANTT

36.6 Os montantes cobertos pelos seguros de danos materiais e pelos seguros de responsabilidade civil, incluídos os danos morais abrangidos, deverão atender os limites máximos de indenização calculados com base no maior dano provável.

36.7 A **Concessionária** deverá informar à **ANTT** todos os bens cobertos pelos seguros e a forma de cálculo do limite máximo de indenização de cada apólice de seguro.

36.8 A **Concessionária** assume toda a responsabilidade pela abrangência ou omissões decorrentes da realização dos seguros de que trata o **Contrato**.

36.9 A **Concessionária** é responsável pelo pagamento integral da franquia, em caso de utilização de qualquer seguro previsto no **Contrato**.

36.10 Nas apólices de seguros deverá constar a obrigação das seguradoras de informar, imediatamente, à **Concessionária** e à **ANTT**, as alterações nos contratos de seguros, principalmente as que impliquem o cancelamento total ou parcial do(s) seguro(s) contratado(s) ou redução das importâncias seguradas.

36.11 As apólices de seguro deverão ter vigência mínima de 12 (doze) meses a contar da data da assinatura do **Contrato**, devendo ser renovadas sucessivamente por igual período durante o **Prazo da Concessão**.

36.12 A **Concessionária** deverá encaminhar à **ANTT**, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias de seu vencimento, documento comprobatório de que as apólices dos seguros foram renovadas ou serão automática e incondicionalmente renovadas imediatamente após seu vencimento.

36.12.1 Caso a **Concessionária** não encaminhe os documentos comprobatórios da renovação dos seguros no prazo previsto, a **ANTT** poderá contratar os seguros e cobrar da **Concessionária** o valor total do seu prêmio a qualquer tempo ou considerá-lo para fins de recomposição do reequilíbrio econômico do **Contrato**, sem eximir a **Concessionária** das penalidades previstas neste **Contrato**.

36.12.2 Nenhuma responsabilidade será imputada à **ANTT** caso ela opte por não contratar seguro cuja apólice não foi apresentada no prazo previsto pela **Concessionária**.

36.13 A **Concessionária**, com autorização prévia da **ANTT**, poderá alterar coberturas ou outras condições das apólices de seguro, visando a adequá-las às novas situações que ocorram durante a vigência do **Contrato**.

36.14 A **Concessionária** deverá encaminhar anualmente à **ANTT** as cópias das apólices dos seguros contratados e renovados.

37 Resolução de Controvérsias

37.1 Arbitragem

37.1.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao **Contrato** e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade

públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o **Poder Concedente** nem a **Concessionária** da obrigação de dar integral cumprimento a este **Contrato**, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à **Concessão**, observadas as prescrições deste **Contrato**.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela **CCI**, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada **Parte** indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas **Partes**. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) **Partes**, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da **CCI**.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada **Parte**, o terceiro árbitro será indicado pela **CCI**, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as **Partes** poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as **Partes** e seus sucessores.

37.1.10 A **Parte** vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros.

38 Disposições Diversas

38.1 Normas da ANTT

38.1.1 A **Concessionária** deverá observar e respeitar todas as resoluções e demais regras da **ANTT**, observadas, no entanto, as peculiaridades e especificidades inerentes às normas e regulamentação aplicáveis às concessões e respeitando os termos do presente **Contrato**.

38.2 Exercício de Direitos

PROCURADORIA ANTT

38.2.1 O não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista a qualquer das **Partes** pelo **Contrato** não importa em renúncia, nem impede o seu exercício posterior a qualquer tempo, nem constitui novação da respectiva obrigação ou precedente.

38.3 Invalidade Parcial

38.3.1 Se qualquer disposição do **Contrato** for considerada ou declarada nula, inválida, ilegal ou inexequível em qualquer aspecto, a validade, a legalidade e a exequibilidade das demais disposições contidas no **Contrato** não serão, de qualquer forma, afetadas ou restringidas por tal fato. As **Partes** negociarão, de boa-fé, a substituição das disposições inválidas, ilegais ou inexequíveis por disposições válidas, legais e exequíveis, cujo efeito econômico seja o mais próximo possível ao efeito econômico das disposições consideradas inválidas, ilegais ou inexequíveis.

38.3.2 Cada declaração e garantia feita pelas **Partes** no presente **Contrato** deverá ser tratada como uma declaração e garantia independente, e a responsabilidade por qualquer falha será apenas daquele que a realizou e não será alterada ou modificada pelo seu conhecimento por qualquer das **Partes**.

38.4 Lei Aplicável

38.4.1 O **Contrato** será regido e interpretado de acordo com as leis da República Federativa do Brasil.

38.4.2 A **Concessão** será regida pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, e, no que couber, pela Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, sem prejuízo de outras normas aplicáveis.

38.5 Foro

38.5.1 Fica eleito o Foro da Seção Judiciária do Distrito Federal para dirimir quaisquer controvérsias oriundas do presente **Contrato**.

38.6 Comunicações

38.6.1 As comunicações e as notificações entre as **Partes** serão efetuadas por escrito e remetidas: (i) em mãos, desde que comprovadas por protocolo; ou (ii) por correio registrado, com aviso de recebimento; ou (iii) por correio eletrônico.

(i) Qualquer das **Partes** poderá modificar o seu endereço, mediante simples comunicação à outra **Parte**.

38.7 Contagem dos Prazos

38.7.1 Nos prazos estabelecidos em dias, no **Contrato**, excluir-se-á o dia de início e incluir-se-á o do vencimento, contando-se em dias corridos, salvo se estiver expressamente feita referência a dias úteis.

38.7.2 Só se iniciam e vencem os prazos referidos em dia de expediente na **ANTT**.

38.8 Idioma

38.8.1 Todos os documentos relacionados ao **Contrato** e à **Concessão** deverão ser redigidos em língua portuguesa, ou para ela traduzidos, em se tratando de documentos estrangeiros. Em caso de qualquer conflito ou inconsistência, a versão em língua portuguesa deverá prevalecer.

E, por estarem justas e contratadas, as **Partes** assinam o **Contrato** em 3 (três) vias de igual teor e forma, considerada cada uma delas um original.

Brasília, 12 de março de 2014,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
JORGE LUIZ MACEDO BASTOS
DIRETOR-GERAL, EM EXERCÍCIO

ANA PATRÍZIA GONÇALVES LIRA
DIRETORA INTERINA

NATÁLIA MARCASSA DE SOUZA
DIRETORA INTERINA

CARLOS FERNANDO DO NASCIMENTO
DIRETOR INTERINO

CONCESSIONÁRIA BR 040 S. A.
TULIO TOLEDO ABI-SABER
DIRETOR PRESIDENTE

MÁRCIA FRAGOSO SOARES
DIRETORA DE IMPLANTAÇÃO

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: quarta-feira, 7 de novembro de 2018 15:10
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 07.11.2018
Anexos: 2018.11.07_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 2018.11.07_23932 GSS_Correspondência da Secretaria para Dr. Calixto Salomão.pdf; ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS; Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho duas correspondências da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

7 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerida de 6 de novembro de 2018, cuja cópia segue anexa para informação da Requerente; e

- Correio eletrônico da Requerida de 6 de novembro de 2018, cuja cópia segue anexa para informação da Requerente.

.../...

Representação por advogado

Entendemos que a Requerida é representada pelos Procuradores Federais Artur Watt Neto, Emanoel Gonçalves de Carvalho, Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho e Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley da PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (Brasília – DF - Brasil). Assim, toda correspondência futura endereçada à Requerida será enviada exclusivamente aos procuradores acima mencionados.

Prorrogação do prazo para apresentar Resposta

A Requerida, em correspondência de 6 de novembro de 2018, solicita uma prorrogação de 30 dias para apresentar sua Resposta (artigo 5(2)).

Conforme as informações fornecidas por nosso serviço de correspondência, o Requerimento foi recebido pela Requerida em 5 de outubro de 2018. Consequentemente, o prazo de 30 dias para apresentar a Resposta ou pedido de prorrogação para a apresentação da Resposta expirou em 6 de novembro de 2018 (artigo 5(1)).

Assim, concedemos à Requerida o prazo até **6 de dezembro de 2018** para apresentar sua Resposta (artigo 5(2)).

Constituição do tribunal arbitral

A convenção de arbitragem dispõe que o litígio seja submetido a três árbitros. A Requerida designou o Dr. Calixto Salomão Filho como coárbitro.

Convidaremos o candidato a árbitro a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

Respeitosamente,

Gustavo Sheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Correspondência da Requerida de 6 de novembro de 2018; e
- Correio eletrônico da Requerida de 6 de novembro de 2018.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

7 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Calixto Salomão Filho
CALIXTO SALOMÃO FILHO ADVOGADOS
Alameda Jaú, nº 72, Conjunto 104
São Paulo - SP
01420-002
Brasil

Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br

Prezado Dr. Calixto Salomão Filho,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI ("Secretaria") informa que o Senhor foi designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Documentos a serem fornecidos à Secretaria

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico para ica10@iccwbo.org, em até **22 de novembro de 2018**, os formulários anexos, em formato PDF, de (i) Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência ("Declaração"), de (ii) *curriculum vitae*, e de (iii) Instruções Bancárias que recomendamos preencher em formato eletrônico.

Ao preencher os dados da sua Declaração, solicitamos especial atenção para a pergunta relativa à sua disponibilidade, no alto da página 2. O campo deve ser preenchido com a indicação das datas já eventualmente ocupadas em sua agenda e que, assim, não estariam disponíveis para audiências ou reuniões nesta arbitragem.

Informações sobre a Arbitragem

Pedimos que nos sejam fornecidas todas as informações pertinentes, nos formulários acima mencionados.

Recomendamos a leitura cuidadosa dos anexos com as Informações sobre o Procedimento e com a Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI ("Nota").

Pedimos observar que, nas correspondências futuras, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(Artigo ***)".

.../…

Instruções bancárias

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico, no prazo acima citado, o formulário eletrônico anexo de Instruções Bancárias em formato PDF, para que a Secretaria possa reembolsar suas despesas e pagar-lhe os honorários, com a maior rapidez possível.

Solicitamos que nos informe imediatamente qualquer alteração em suas instruções bancárias, para evitar que os pagamentos sejam efetuados conforme instruções anteriores ou sofram atrasos.

Suas instruções bancárias serão mantidas sob sigilo.

Em caso de dúvida, pedimos que entre em contato conosco.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Informações sobre o Procedimento
- Tabela Financeira
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org)*
- Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org*)
- Formulário em PDF da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade
- Formulário em PDF de *Curriculum vitae*
- Formulário em PDF de Instruções Bancárias

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Artur Watt Neto *Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br*
- Emanoel G. de Carvalho *Por correio eletrônico: emanoel.carvalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto A. M. Ramalho *Por correio eletrônico: paulo.ramalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto Wanderley *Por correio eletrônico: paulo.wanderley@antt.gov.br*

Por correio eletrônico: contencioso.pfantt@antt.gov.br

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 2018-11-6 - SOLICITA PRAZO ARB BR 040.pdf

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Advocacia-Geral da União
Procuradoria-Geral Federal
Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,

Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Brasília, 6 de novembro de 2018

Ref.: Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040;

Requerida: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, após tomar conhecimento via contato telefônico com a Secretaria desta Corte pelo número (11) 3040-8830, acerca de eventual prazo assinado com vencimento nesta data para indicação de coárbitro, ainda que não seja possível confirmar o recebimento da correspondência por qualquer membro da Advocacia-Geral da União (AGU), com atribuições nesta Autarquia Federal, vem expor e requerer o que se segue:

DADOS DA REQUERIDA E DE SEUS REPRESENTANTES

1. Informamos que a defesa da ANTT será realizada pela Procuradoria-Geral Federal (PGF), um órgão da Advocacia-Geral da União (AGU), nos termos da Lei 10.480/2002 e regulamentação posterior, através do Procurador Federal abaixo designado. Segue abaixo o endereço da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), para onde devem ser encaminhados quaisquer documentos em meio físico, presentes e futuros:

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar - Cep: 70200-003 - Brasília - DF Telefone: (61) 3410-1882

2. Já as comunicações eletrônicas devem ser encaminhadas por correio eletrônico conjuntamente a todos os Procuradores Federais listados a seguir:

- Artur Watt Neto - artur.watt@agu.gov.br;
- Emanoel Gonçalves de Carvalho – emanoel.carvalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho – paulo.ramalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley – paulo.wanderley@antt.gov.br;
- Coordenação-Geral de Contencioso da PF/ANTT – contencioso.pfantt@antt.gov.br

PEDIDO DE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA APRESENTAR RESPOSTA

3. Diante da elevada complexidade do presente caso e da necessidade de obtenção de subsídios técnicos perante as instâncias administrativas da ANTT, importa solicitar a prorrogação do prazo para resposta por 30 (trinta) dias contados nos termos do Artigo 5(2) do Regulamento.

DEMAIS REQUERIMENTOS PROCEDIMENTAIS

4. Reservado o direito de fazer quaisquer outros requerimentos de cunho procedimental por oportunidade de sua resposta.

Cordialmente,

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Enviado em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:07
Para: ica10
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 2018-11-6 - SOLICITA PRAZO ARB BR 040.pdf

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais

Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Advocacia-Geral da União
Procuradoria-Geral Federal
Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,

Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Brasília, 6 de novembro de 2018

Ref.: Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040;

Requerida: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, após tomar conhecimento via contato telefônico com a Secretaria desta Corte pelo número (11) 3040-8830, acerca de eventual prazo assinado com vencimento nesta data para indicação de coárbitro, ainda que não seja possível confirmar o recebimento da correspondência por qualquer membro da Advocacia-Geral da União (AGU), com atribuições nesta Autarquia Federal, vem expor e requerer o que se segue:

DADOS DA REQUERIDA E DE SEUS REPRESENTANTES

1. Informamos que a defesa da ANTT será realizada pela Procuradoria-Geral Federal (PGF), um órgão da Advocacia-Geral da União (AGU), nos termos da Lei 10.480/2002 e regulamentação posterior, através do Procurador Federal abaixo designado. Segue abaixo o endereço da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF/ANTT), para onde devem ser encaminhados quaisquer documentos em meio físico, presentes e futuros:

Endereço: Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar - Cep: 70200-003 - Brasília - DF Telefone: (61) 3410-1882

2. Já as comunicações eletrônicas devem ser encaminhadas por correio eletrônico conjuntamente a todos os Procuradores Federais listados a seguir:

- Artur Watt Neto - artur.watt@agu.gov.br;
- Emanoel Gonçalves de Carvalho – emanoel.carvalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho – paulo.ramalho@antt.gov.br;
- Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley – paulo.wanderley@antt.gov.br;
- Coordenação-Geral de Contencioso da PF/ANTT – contencioso.pfantt@antt.gov.br

PEDIDO DE PRORROGAÇÃO DO PRAZO PARA APRESENTAR RESPOSTA

3. Diante da elevada complexidade do presente caso e da necessidade de obtenção de subsídios técnicos perante as instâncias administrativas da ANTT, importa solicitar a prorrogação do prazo para resposta por 30 (trinta) dias contados nos termos do Artigo 5(2) do Regulamento.

DEMAIS REQUERIMENTOS PROCEDIMENTAIS

4. Reservado o direito de fazer quaisquer outros requerimentos de cunho procedimental por oportunidade de sua resposta.

Cordialmente,

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: quarta-feira, 7 de novembro de 2018 16:22
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 07.11.2018

Prezados Senhores,

Em nome da requerente, acuso recebimento.

Atenciosamente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: quarta-feira, 7 de novembro de 2018 15:10
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 07.11.2018

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho duas correspondências da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quarta-feira, 7 de novembro de 2018 16:42
Para: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: RES: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezado Sr. Gustavo, acusamos o recebimento. Obrigado.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo [mailto:Gustavo.SCHEFFERDASILVEIRA@iccwbo.org]
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:37
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Assunto: RE: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados,

Segue anexo cópia de cortesia da correspondência encaminhada nessa arbitragem.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira | Conselheiro
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: gsa@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Website www.iccwbo.org/events

View all upcoming ICC events

From: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Sent: mardi 6 novembre 2018 16:07
To: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Subject: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | PERFIS OFICIAIS DA ANTT

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quarta-feira, 7 de novembro de 2018 16:42
Para: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; ica10
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: RES: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezado Sr. Gustavo, acusamos o recebimento. Obrigado.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PERFIS OFICIAIS DA ANTT

De: SCHEFFER DA SILVEIRA Gustavo [mailto:Gustavo.SCHEFFERDASILVEIRA@iccwbo.org]
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 16:36
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>; ica10 <ica10@iccwbo.org>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Assunto: RE: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados,

Segue anexo cópia de cortesia do Requerimento de Arbitragem.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira | Conselheiro
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: gsa@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Website www.iccwbo.org/events

View all upcoming ICC events

From: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Sent: mardi 6 novembre 2018 16:07
To: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Subject: ENC: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

De ordem do Procurador Federal Emanoel Gonçalves de Carvalho que nos lê em cópia, para fins de complemento e, ao final, atender o disposto no Artigo 5(2) do Regulamento ICC, indicamos para coárbitro o Dr. **Calixto Salomão Filho**.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES | PERFIS OFICIAIS DA ANTT

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviada em: terça-feira, 6 de novembro de 2018 15:07
Para: ica10@iccwbo.org
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha pedido de prorrogação de prazo | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE – ICC
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com o pedido de prorrogação de prazo para indicação de coárbitro.
Na mesma oportunidade, pedimos uma cópia da respectiva correspondência ICC sobre a qual manifestamos hoje.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:59
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018

Prezados Senhores,

Boa tarde.

Acuso recebimento em nome da requerente.

Atenciosamente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: 20181119 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS CV Calixto Salomão Filho.pdf; 23932 GSS DADII Calixto Salomão Filho.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Calixto Salomão Filho, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **29 de novembro de 2018.**

Integração de partes adicionais

Lembramos as partes que nenhuma parte adicional poderá ser integrada após a confirmação ou a nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Salvo indicação contrária até **29 de novembro de 2018**, prosseguiremos com a constituição do tribunal arbitral.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Calixto Salomão Filho; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Calixto Salomão Filho

c.c. - Calixto Salomão Filho *Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

(•) Sr. ( ) Sra. ( ) Srta.

Sobrenome: SALOMÃO FILHO

Nome: CALIXTO

Data de nascimento: 31/01/1965

Nacionalidade(s): BRASILEIRA

Endereço residencial

Endereço: RUA GENERAL MENA BARRETO, 586

CEP / Cidade: 01435-010 - SÃO PAULO

País: BRASIL

Telefone: (11) 3073-1169 Fax:

E-mail: calixtosalomao@terra.com.br

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: CALIXTO SALOMÃO FILHO ADVOCACIA

Endereço: ALAMEDA JAÚ, 72 - CONJUNTO 104

CEP / Cidade: 01430-000 - SÃO PAULO

País: BRASIL

Telefone: (11) 3073-1169 Fax: Celular:

E-mail: calixtosalomao@terra.com.br

Website:

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

( ) Residencial (•) Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

( ) Residencial (•) Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Formação acadêmica / Qualificação *(utilizar outra folha se necessário)*

PROFESSOR TITULAR PELA FACULDADE DE DIREITO DA USP
PROFESSOR DA FACULDADE DE DIREITO DO INSTITUT SCIENCES POLITIQUES SCIENCE PO DE PARIS

Atividades profissionais e cargo(s) atuais *(utilizar outra folha se necessário)*

VICE PRESIDENTE DA CÂMARA DE ARBITRAGEM DO MERCADO (BOVESPA)
SÓCIO DE CALIXTO SALOMÃO FILHO ADVOCACIA
PARECERISTA

Experiência profissional *(utilizar outra folha se necessário)*

Informações adicionais *(utilizar outra folha se necessário)*

Idiomas

Indicar todos os idiomas, inclusive a língua materna, em que se considera capaz de conduzir uma arbitragem e redigir uma sentença arbitral, sem ajuda de intérprete ou tradutor:

☒ Inglês	☒ Francês	☐ Alemão	☒ Italiano
☐ Espanhol	☒ Português	☐ Russo	☐ Polonês
☐ Árabe	☐ Chinês	☐ Japonês	
☐ Outros			

Favor indica outros idiomas que conheça bem:

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 08/11/2018 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: SALOMÃO FILHO

Nome: CALIXTO

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

◉ **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividad no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI.

Não Aceitação

○ **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

☒ **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens	2	5	
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbirtragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

TODOS OS ANOS LECIONO DURANTE UM MÊS NO INSTITUT DES SCIENCES POLITIQUES (SCIENCES PO) DE PARIS

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No cas de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevante. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da **Nota** às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

○ **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

◉ **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

FIZ PARECER A PEDIDO DA DRA. ANA TERESA BASÍLIO (BASÍLIO ADVOGADOS) PARA EMPRESA CONTROLADA PELA INVEPAR. O PARECER REFERE-SE A QUESTÃO QUE NÃO ENVOLVE QUALQUER DAS PARTES DA PRESENTE ARBITRAGEM.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 08/11/2018 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2018

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

20/11/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

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

Ao(s)
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. - BR 040
Requeridas: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, em face da Carta ICC de 19 de novembro, **recebida no mesmo dia por correio eletrônico, conforme anexo** (doc. 1), vem expor e requerer o que se segue:

I. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REVELAÇÃO APRESENTADA PELO CANDIDATO A ÁRBITRO

1. A revelação contida na Declaração de Aceitação denota dúvida justificada quanto a imparcialidade ou independência do potencial árbitro, assentada em adequada prova[1] constante no Pedido de Instauração de Arbitragem, sob o qual se discute 'desequilíbrio econômico financeiro' de ativo imobilizado da Invepar (grifados):

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

2. Nesse sentido, a encomenda de um parecer "*para empresa controlada pela Invepar*" (sic); com o limitado respeito, guarda estreita e infeliz relação afeta a essência da imparcialidade. Como ensina Carlos Elias, a imparcialidade possui função de possibilitar o exercício da influência dos argumentos **de ambas** as partes no julgador[2].

3. Vale dizer que a confiança das partes[3] também deve traduzir-se na inexistência de qualquer relação ou vínculo deste com aquelas ou com alguma pessoa estritamente vinculada a elas, sejam essas relações ou vínculos de caráter pessoal, social, econômico, financeiro ou de qualquer outra natureza[4].

4. Concomitantemente, provocada a dúvida por força de uma conjuntura de argumentos plausíveis *"como pressupostos ou requisitos para o regular processamento e adimplemento do dever principal de julgar"*[5], não há como dissociar da pessoa do futuro julgador a necessidade de ser este no ato de julgar imparcial (não ter interesse na solução da controvérsia) e independente (não ter vinculação com as partes), ambos preceitos recepcionados no Artigo 12(1) do Regulamento.

5. Afora a Lei de Arbitragem e o Regulamento da Câmara de Comércio Internacional, como explica Selma Lemes: *"não há nenhum demérito para o árbitro ser impugnado, pois faz parte do sistema arbitral verificar a possibilidade ou não dele poder atuar naquele caso específico em razão das partes, da matéria tratada, em decorrência de suas atividades pregressas etc."*[6].

II. DOS PEDIDOS

6. Nesse espaço de fatos e circunstâncias, impõe-se a recusa do árbitro com a substituição fundamentada no Artigo 14(1) do Regulamento, para figurar neste procedimento a:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

7. Termos em que, pede e requer deferimento.

Brasília, 26 de novembro de 2018.

Atenciosamente,

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

*Documentos anexos:

RDA - DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.
RDA - DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Notas

1. ^ *MARTINS, Pedro Batista. **Apontamentos sobre a lei de arbitragem**: comentários à lei nº 9.307/96. Rio de Janeiro: Forense, 2008, p. 210.*
2. ^ *ELIAS, Carlos Stefen. **Impacialidade dos árbitros**. 2014. Tese (Doutorado) - orientada pelo professor Carlos Alberto Carmona e apresentada na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 11. Com destaque no original em negrito.*
3. ^ *Lei n° 9.307/1996 ("Lei de Arbitragem" ou simplesmente "LArb"). **Art. 13**. Pode ser árbitro qualquer pessoa capaz e que tenha a confiança das partes. **§6º** No desempenho de sua função, o árbitro deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição. **Art. 14**. Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil. **§ 1º** As pessoas indicadas para funcionar como árbitro têm o dever de revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que denote dúvida justificada quanto à sua imparcialidade e independência. **Art. 21.** (...) **§ 2º** Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e de seu livre convencimento.*
4. ^ *PUCCI, Adriana Noemi. **O árbitro na arbitragem internacional**. Princípios éticos. Arbitragem comercial internacional (Coord.). São Paulo: LTr, 1998, p. 121.*
5. ^ *MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé no direito privado**. São Paulo: Marcel Pons, 2015, p. 338.*
6. ^ *LEMES, Selma M. Ferreira. **O procedimento de impugnação e recusa de árbitro como sistema de controle quanto à independência e imparcialidade do julgador**. Revista de Arbitragem e Mediação, v; 50, jul./set., 2016, p. 371.*

RDA – DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.

RDA – DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: 20181119 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS CV Calixto Salomão Filho.pdf; 23932 GSS DADII Calixto Salomão Filho.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Calixto Salomão Filho, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **29 de novembro de 2018.**

Integração de partes adicionais

Lembramos as partes que nenhuma parte adicional poderá ser integrada após a confirmação ou a nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Salvo indicação contrária até **29 de novembro de 2018**, prosseguiremos com a constituição do tribunal arbitral.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Calixto Salomão Filho; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Calixto Salomão Filho

c.c. - Calixto Salomão Filho *Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br*

BASILIO
ADVOGADOS

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

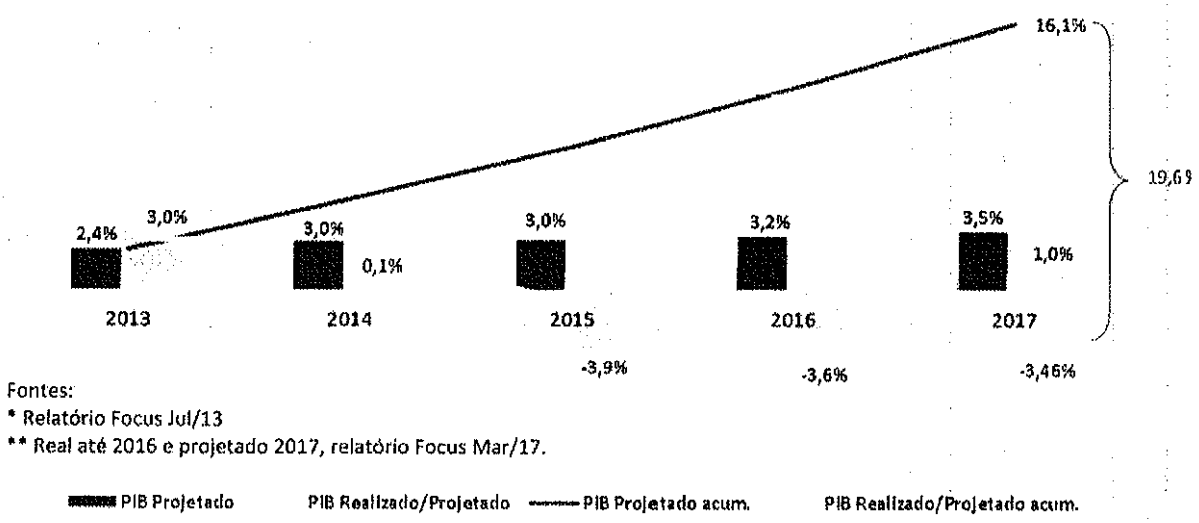
7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER[1] e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato'.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação.*" (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2°, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ 1º e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução', quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4°, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4°, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

28/11/2018

BÁRBARA ONÍSIA DE AGUIAR LIMA

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

Ao(s)
Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,
Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem: 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. – BR 040
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no Procedimento Arbitral em epígrafe, face a Carta ICC de 19 de novembro de 2018, **recebida no mesmo dia por correio eletrônico**, **conforme anexo** (doc. 1), vem expor e requerer o que se segue:

I. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REVELAÇÃO APRESENTADA PELO CANDIDATO A ÁRBITRO

1. A revelação contida na Declaração de Aceitação denota dúvida justificada quanto à imparcialidade ou independência do potencial árbitro, assentada em adequada prova[1], constante no Pedido de Instauração da Arbitragem, sob o qual se discute 'desequilíbrio econômico-financeiro', de ativo imobilizado da Invepar (grifados):

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

2. Nesse sentido, a encomenda de um Parecer "*(...) para empresa controlada pela Invepar*" (sic), segundo apontado na Declaração de Aceitação; com o limitado respeito, guarda estreita e infeliz relação afeta a essência da imparcialidade. Como ensina Carlos Elias, "*a imparcialidade possui função de possibilitar o exercício da influência dos argumentos* ***de ambas*** *as partes no julgador*"[2].

3. Vale dizer que a confiança das partes[3] também deve traduzir-se na inexistência de qualquer relação ou vínculo deste com aquelas ou com alguma pessoa estritamente vinculada a elas, sejam essas relações ou vínculos de caráter pessoal, social, econômico, financeiro ou de qualquer natureza[4].

4. Concomitantemente, provocada a dúvida por força de uma conjuntura de argumentos plausíveis *"como pressupostos ou requisitos para o regular processamento e adimplemento do dever principal de julgar"*[5]; não há como

dissociar da pessoa do futuro julgador a necessidade de ser este no ato de julgar imparcial (não ter interesse na solução de controvérsia) e independente (não ter vinculação com as partes), ambos preceitos recepcionados no Artigo 12(1) do Regulamento.

5. Afora a Lei de Arbitragem e o Regulamento da Câmara de Comércio Internacional, como explica Selma Lemes: *"não há nenhum demérito para o árbitro ser impugnado, pois faz parte do sistema arbitral verificar a possibilidade ou não dele poder atuar naquele caso específico em razão das partes, da matéria tratada, em decorrência de suas atividades pregressas etc."*[6].

II. DOS PEDIDOS

6. Nesse espaço de fatos e circunstâncias, impõe-se a recusa do árbitro com a substituição fundamentada no Artigo 14(1) do Regulamento, para figurar neste Procedimento Arbitral a:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

7. Termos em que, pede e requer deferimento.

Brasília, 27 de novembro de 2018.

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

*Documentos anexos:

RDA - DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.
RDA - DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Notas

1. ^ *MARTINS, Pedro Batista. **Apontamentos sobre a lei de arbitragem**: comentários à lei nº 9.307/96. Rio de janeiro: Forense, 2008, p. 210.*
2. ^ *ELIAS, Carlos Stefen. **Imparcialidade dos árbitros**. 2014. Tese (Doutorado) orientada pelo professor Carlos Alberto Carmona e apresentada na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 11. Com destaque em negrito.*
3. ^ *Lei n° 9.307/1996 ("Lei de Arbitragem" ou simplesmente "LArb"). **Art. 13**. Pode ser árbitro qualquer pessoa capaz e que tenha a confiança das partes. **§6º** No desempenho de sua função, o árbitro deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição. **Art. 14**. Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil. **§ 1º** As pessoas indicadas para funcionar como árbitro têm o dever de revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que denote dúvida justificada quanto à sua imparcialidade e independência. **Art. 21.** (...) **§ 2º** Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e de seu livre convencimento.*
4. ^ *PUCCI, Adriana Noemi. **O árbitro na arbitragem internacional**. Princípios éticos. Arbitragem comercial internacional (Coord.). São Paulo: LTr, 1998, p. 121.*
5. ^ *MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé na arbitragem internacional**. São Paulo: Marcel Pons, 2015, p. 338.*
6. ^ *LEMES, Selma M. Ferreira. **O procedimento de impugnação e recursa de árbitro como sistema de controle quanto à independência e imparcialidade do julgador**. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 50, jul./set., 2016, p. 371.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais

aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 200313420 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 27-11-2018 18:31. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

RDA – DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.

RDA – DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: 20181119 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS CV Calixto Salomão Filho.pdf; 23932 GSS DADII Calixto Salomão Filho.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Calixto Salomão Filho, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **29 de novembro de 2018.**

Integração de partes adicionais

Lembramos as partes que nenhuma parte adicional poderá ser integrada após a confirmação ou a nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Salvo indicação contrária até **29 de novembro de 2018**, prosseguiremos com a constituição do tribunal arbitral.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Calixto Salomão Filho; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Calixto Salomão Filho

c.c. - Calixto Salomão Filho *Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br*

BASILIO
ADVOGADOS

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

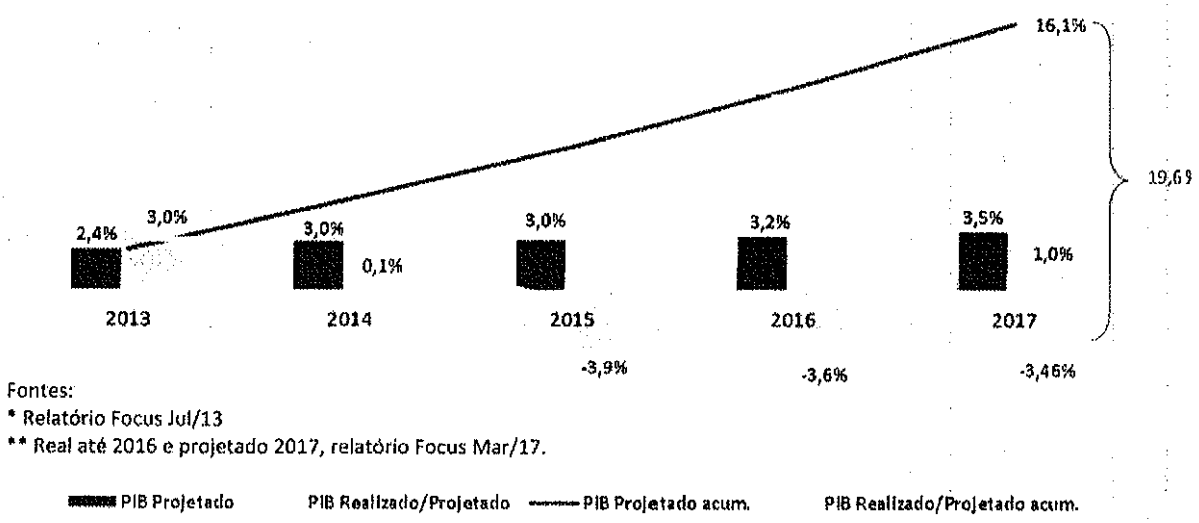
7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER[1] e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato'.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação.*" (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2°, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ 1º e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução', quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4°, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4°, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

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

Ao(s)
Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,
Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem: 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. – BR 040
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no Procedimento Arbitral em epígrafe, face a Carta ICC de 19 de novembro de 2018, **recebida no mesmo dia por correio eletrônico**, **conforme anexo** (doc. 1), vem expor e requerer o que se segue:

I. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REVELAÇÃO APRESENTADA PELO CANDIDATO A ÁRBITRO

1. A revelação contida na Declaração de Aceitação denota dúvida justificada quanto à imparcialidade ou independência do potencial árbitro, assentada em adequada prova[1], constante no Pedido de Instauração da Arbitragem, sob o qual se discute 'desequilíbrio econômico-financeiro', de ativo imobilizado da Invepar (grifados):

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

2. Nesse sentido, a encomenda de um Parecer "*(...) para empresa controlada pela Invepar*" (sic), segundo apontado na Declaração de Aceitação; com o limitado respeito, guarda estreita e infeliz relação afeta a essência da imparcialidade. Como ensina Carlos Elias, "*a imparcialidade possui função de possibilitar o exercício da influência dos argumentos* ***de ambas*** *as partes no julgador*"[2].

3. Vale dizer que a confiança das partes[3] também deve traduzir-se na inexistência de qualquer relação ou vínculo deste com aquelas ou com alguma pessoa estritamente vinculada a elas, sejam essas relações ou vínculos de caráter pessoal, social, econômico, financeiro ou de qualquer natureza[4].

4. Concomitantemente, provocada a dúvida por força de uma conjuntura de argumentos plausíveis *"como pressupostos ou requisitos para o regular processamento e adimplemento do dever principal de julgar"*[5]; não há como

dissociar da pessoa do futuro julgador a necessidade de ser este no ato de julgar imparcial (não ter interesse na solução de controvérsia) e independente (não ter vinculação com as partes), ambos preceitos recepcionados no Artigo 12(1) do Regulamento.

5. Afora a Lei de Arbitragem e o Regulamento da Câmara de Comércio Internacional, como explica Selma Lemes: *"não há nenhum demérito para o árbitro ser impugnado, pois faz parte do sistema arbitral verificar a possibilidade ou não dele poder atuar naquele caso específico em razão das partes, da matéria tratada, em decorrência de suas atividades pregressas etc."*[6].

II. DOS PEDIDOS

6. Nesse espaço de fatos e circunstâncias, impõe-se a recusa do árbitro com a substituição fundamentada no Artigo 14(1) do Regulamento, para figurar neste Procedimento Arbitral a:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

7. Termos em que, pede e requer deferimento.

Brasília, 27 de novembro de 2018.

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

*Documentos anexos:

RDA - DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.
RDA - DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Notas

1. ^ *MARTINS, Pedro Batista. **Apontamentos sobre a lei de arbitragem**: comentários à lei nº 9.307/96. Rio de janeiro: Forense, 2008, p. 210.*
2. ^ *ELIAS, Carlos Stefen. **Imparcialidade dos árbitros**. 2014. Tese (Doutorado) orientada pelo professor Carlos Alberto Carmona e apresentada na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 11. Com destaque em negrito.*
3. ^ *Lei n° 9.307/1996 ("Lei de Arbitragem" ou simplesmente "LArb"). **Art. 13**. Pode ser árbitro qualquer pessoa capaz e que tenha a confiança das partes. **§6º** No desempenho de sua função, o árbitro deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição. **Art. 14**. Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil. **§ 1º** As pessoas indicadas para funcionar como árbitro têm o dever de revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que denote dúvida justificada quanto à sua imparcialidade e independência. **Art. 21.** (...) **§ 2º** Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e de seu livre convencimento.*
4. ^ *PUCCI, Adriana Noemi. **O árbitro na arbitragem internacional**. Princípios éticos. Arbitragem comercial internacional (Coord.). São Paulo: LTr, 1998, p. 121.*
5. ^ *MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé na arbitragem internacional**. São Paulo: Marcel Pons, 2015, p. 338.*
6. ^ *LEMES, Selma M. Ferreira. **O procedimento de impugnação e recursa de árbitro como sistema de controle quanto à independência e imparcialidade do julgador**. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 50, jul./set., 2016, p. 371.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais

aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 200313420 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 27-11-2018 18:31. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

RDA – DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.

RDA – DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: 20181119 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS CV Calixto Salomão Filho.pdf; 23932 GSS DADII Calixto Salomão Filho.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Calixto Salomão Filho, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **29 de novembro de 2018.**

Integração de partes adicionais

Lembramos as partes que nenhuma parte adicional poderá ser integrada após a confirmação ou a nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Salvo indicação contrária até **29 de novembro de 2018**, prosseguiremos com a constituição do tribunal arbitral.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Calixto Salomão Filho; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Calixto Salomão Filho

c.c. - Calixto Salomão Filho *Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br*

BASILIO
ADVOGADOS

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

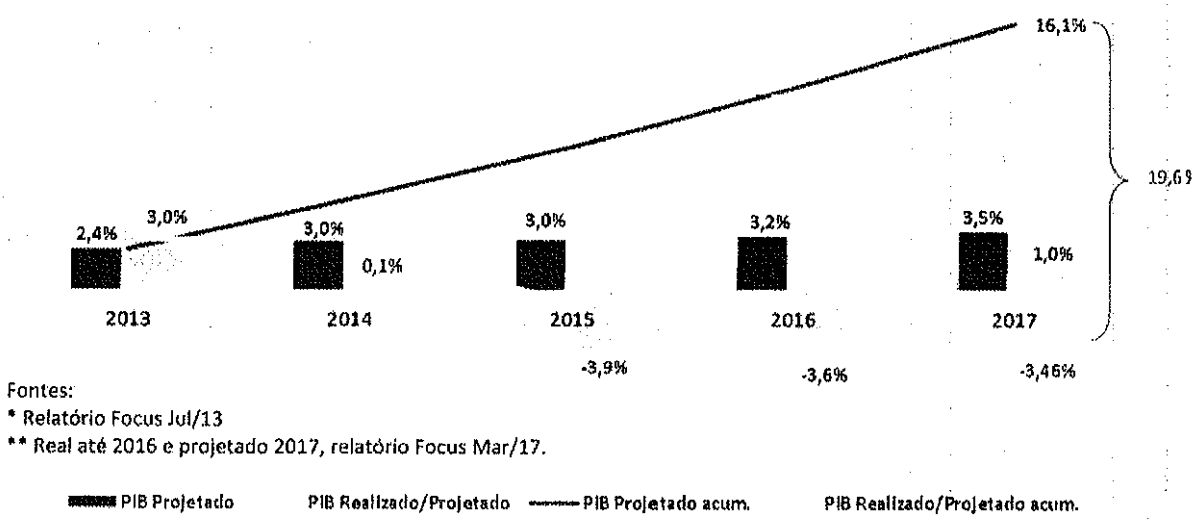
7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER[1] e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato'.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação.*" (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2°, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ 1º e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução', quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4°, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4°, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: quinta-feira, 29 de novembro de 2018 15:39
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: ICC 23932/GSS - Manifestação Concessionária BR 040 - Revelação Dr. Calixto Salomão Filho - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Prof. Calixto Salomão - 29 11 2018.pdf; ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Prof. Calixto Salomão - 29 11 2018.doc

Prezados Senhores,

Boa tarde.

Em atenção à mensagem eletrônica, enviada em 19.11.2018, submetemos a V. Sas. a manifestação da Invepar sobre a revelação apresentada pelo Dr. Calixto Salomão Filho.

Atenciosamente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

BA-C. 071/2018 Rio de Janeiro, 29 de novembro de 2018.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 19.11.2018, informar a V. Sas. que está ciente das revelações apresentadas pelo Dr. Calixto Salomão Filho, bem como não se opõe à sua indicação para atuar como coárbitro nesta arbitragem.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra
Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro

Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Rafaela Carneiro Pinto
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves

Rayssa França da Fonseca
Marcos Cunha Orofino Junior
Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Carolina Albuquerque
Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Broseghini Mendonça
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo

Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Maurício Sada Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Tatiana da Silva Souza Teixeira
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram
Alberto Parreira
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte
Fernanda Marques Ferreira
Nicole Contardo Pereira Aló
Luna Jurberg Salgado
Paula Barros Larica e Borges
Juliana Savvas Galindo Meira
Luis Filipe Rodrigues Ribeiro

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

BA-C. 071/2018

Rio de Janeiro, 29 de novembro de 2018.

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil

Câmara de Comércio Internacional – CCI

Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções

São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 19.11.2018, informar a V. Sas. que está ciente das revelações apresentadas pelo Dr. Calixto Salomão Filho, bem como não se opõe à sua indicação para atuar como coárbitro nesta arbitragem.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quinta-feira, 29 de novembro de 2018 18:20
Para: ica10
Cc: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Encaminha manifestação ANTT revelação coárbitro | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT REVELAÇÃO ÁRBITRO ARB BR 040.pdf

Prezados, boa tarde.

Em nome da Requerida, segue manifestação acerca da revelação feita pelo coárbitro (doc. anexo).
A versão impressa segue nesta data aos cuidados da i. Secretaria via Correios.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
PERFIS OFICIAIS DA ANTT

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

Ao(s)
Conselheiro Sr. Gustavo Scheffer da Silveira,
Conselheira Adjunta Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara Internacional de Comércio
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem: 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. – BR 040
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

Prezados Conselheiros,

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no Procedimento Arbitral em epígrafe, face a Carta ICC de 19 de novembro de 2018, **recebida no mesmo dia por correio eletrônico**, **conforme anexo** (doc. 1), vem expor e requerer o que se segue:

I. CONSIDERAÇÕES SOBRE A REVELAÇÃO APRESENTADA PELO CANDIDATO A ÁRBITRO

1. A revelação contida na Declaração de Aceitação denota dúvida justificada quanto à imparcialidade ou independência do potencial árbitro, assentada em adequada prova[1], constante no Pedido de Instauração da Arbitragem, sob o qual se discute 'desequilíbrio econômico-financeiro', de ativo imobilizado da Invepar (grifados):

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

2. Nesse sentido, a encomenda de um Parecer "*(...) para empresa controlada pela Invepar*" (sic), segundo apontado na Declaração de Aceitação; com o limitado respeito, guarda estreita e infeliz relação afeta a essência da imparcialidade. Como ensina Carlos Elias, "*a imparcialidade possui função de possibilitar o exercício da influência dos argumentos* ***de ambas*** *as partes no julgador*"[2].

3. Vale dizer que a confiança das partes[3] também deve traduzir-se na inexistência de qualquer relação ou vínculo deste com aquelas ou com alguma pessoa estritamente vinculada a elas, sejam essas relações ou vínculos de caráter pessoal, social, econômico, financeiro ou de qualquer natureza[4].

4. Concomitantemente, provocada a dúvida por força de uma conjuntura de argumentos plausíveis *"como pressupostos ou requisitos para o regular processamento e adimplemento do dever principal de julgar"*[5]; não há como

dissociar da pessoa do futuro julgador a necessidade de ser este no ato de julgar imparcial (não ter interesse na solução de controvérsia) e independente (não ter vinculação com as partes), ambos preceitos recepcionados no Artigo 12(1) do Regulamento.

5. Afora a Lei de Arbitragem e o Regulamento da Câmara de Comércio Internacional, como explica Selma Lemes: *"não há nenhum demérito para o árbitro ser impugnado, pois faz parte do sistema arbitral verificar a possibilidade ou não dele poder atuar naquele caso específico em razão das partes, da matéria tratada, em decorrência de suas atividades pregressas etc."*[6].

II. DOS PEDIDOS

6. Nesse espaço de fatos e circunstâncias, impõe-se a recusa do árbitro com a substituição fundamentada no Artigo 14(1) do Regulamento, para figurar neste Procedimento Arbitral a:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

7. Termos em que, pede e requer deferimento.

Brasília, 27 de novembro de 2018.

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

*Documentos anexos:

RDA - DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.
RDA - DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Notas

1. ^ *MARTINS, Pedro Batista. **Apontamentos sobre a lei de arbitragem**: comentários à lei nº 9.307/96. Rio de janeiro: Forense, 2008, p. 210.*
2. ^ *ELIAS, Carlos Stefen. **Imparcialidade dos árbitros**. 2014. Tese (Doutorado) orientada pelo professor Carlos Alberto Carmona e apresentada na Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, p. 11. Com destaque em negrito.*
3. ^ *Lei n° 9.307/1996 ("Lei de Arbitragem" ou simplesmente "LArb"). **Art. 13**. Pode ser árbitro qualquer pessoa capaz e que tenha a confiança das partes. **§6º** No desempenho de sua função, o árbitro deverá proceder com imparcialidade, independência, competência, diligência e discrição. **Art. 14**. Estão impedidos de funcionar como árbitros as pessoas que tenham, com as partes ou com o litígio que lhes for submetido, algumas das relações que caracterizam os casos de impedimento ou suspeição de juízes, aplicando-se-lhes, no que couber, os mesmos deveres e responsabilidades, conforme previsto no Código de Processo Civil. **§ 1º** As pessoas indicadas para funcionar como árbitro têm o dever de revelar, antes da aceitação da função, qualquer fato que denote dúvida justificada quanto à sua imparcialidade e independência. **Art. 21.** (...) **§ 2º** Serão, sempre, respeitados no procedimento arbitral os princípios do contraditório, da igualdade das partes, da imparcialidade do árbitro e de seu livre convencimento.*
4. ^ *PUCCI, Adriana Noemi. **O árbitro na arbitragem internacional**. Princípios éticos. Arbitragem comercial internacional (Coord.). São Paulo: LTr, 1998, p. 121.*
5. ^ *MARTINS-COSTA, Judith. **A boa-fé na arbitragem internacional**. São Paulo: Marcel Pons, 2015, p. 338.*
6. ^ *LEMES, Selma M. Ferreira. **O procedimento de impugnação e recursa de árbitro como sistema de controle quanto à independência e imparcialidade do julgador**. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 50, jul./set., 2016, p. 371.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais

aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 200313420 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 27-11-2018 18:31. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

RDA – DOC. 1, Carta ICC, de 19 de novembro de 2018.

RDA – DOC. 2, Pedido de Instauração de Arbitragem, de Basílio Advogados.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 19 de novembro de 2018 15:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.11.2018
Anexos: 20181119 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS CV Calixto Salomão Filho.pdf; 23932 GSS DADII Calixto Salomão Filho.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

Gabriele Valerie Schues | Assistente
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8838 | E-mail: Gabriele.Schues@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Ce message est confidentiel. Si vous avez reçu ce message par erreur, veuillez le détruire et en informer l'expéditeur. Vous ne devez ni conserver le message, ni en révéler le contenu.

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 30 October 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically.*

Please consider the environment before printing this e-mail

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de novembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Centro
Rio de Janeiro RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Calixto Salomão Filho, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Considerando que o potencial árbitro apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pelo candidato até **29 de novembro de 2018.**

Integração de partes adicionais

Lembramos as partes que nenhuma parte adicional poderá ser integrada após a confirmação ou a nomeação de qualquer árbitro, a menos que todas as partes, inclusive a parte adicional, estejam de acordo (artigo 7(1)). Salvo indicação contrária até **29 de novembro de 2018**, prosseguiremos com a constituição do tribunal arbitral.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Calixto Salomão Filho; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Calixto Salomão Filho

c.c. - Calixto Salomão Filho *Por correio eletrônico: calixtosalomao@terra.com.br*

BASILIO
ADVOGADOS

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM BRASIL

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(Requerida)

PEDIDO DE INSTAURAÇÃO DE ARBITRAGEM

Escritório de advocacia que representa a Requerente
BASILIO ADVOGADOS

ÍNDICE

I. INTRODUÇÃO Pg. 05

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

II.1 – Requerente Pg. 05

II.2 – Requerida Pg. 06

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO. Pg. 06

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17. Pg. 11

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT. Pg. 17

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO Pg. 32

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM Pg. 32

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO Pg. 34

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA Pg. 34

VIII. CONCLUSÃO Pg. 34

IX. LISTA DE DOCUMENTOS Pg. 36

I. INTRODUÇÃO

1. O presente requerimento de instauração de arbitragem é formulado nos termos do artigo 4º e seguintes do Regulamento CCI, com fundamento em cláusula compromissória prevista no Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII, a fim de solucionar as controvérsias oriundas do referido ajuste, conforme especificação adiante.

2. Salienta a requerente, desde já, que todas as exigências formais constantes do regulamento dessa e. Câmara foram devidamente satisfeitas.

II. QUALIFICAÇÃO DAS PARTES

(Art. 4º, item 3, alíneas a e b, do Regulamento CCI)

II.1 – REQUERENTE:

3. A parte requerente do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A., inscrita no CNPJ/MF sob o nº 19.726.048/0001-00, com endereço na Avenida Niágara, nº 350 – Jardim Canadá, cidade de Nova Lima, estado de Minas Gerais, CEP nº 34.007-652.

4. Informa a requerente, ainda, que deverá ser intimada na pessoa de seus advogados, qualificados no instrumento de mandato anexo (doc. 1), com endereço profissional na Av. Presidente Wilson, nº 210, 12º andar, Centro, Rio de Janeiro/RJ, CEP. 20.030-021, adiante relacionados:

DRA. ANA TEREZA BASILIO	abasilio@basilioadvogados.com.br
DR. BRUNO DI MARINO	bmarino@basilioadvogados.com.br
DRA. BRUNA PINHEIRO FERNANDES	bfernandes@basilioadvogados.com.br
DR. THIAGO DRUMMOND DE PAULA LINS	tlins@basilioadvogados.com.br

DRA. FLÁVIA FIGUEIREDO FRANCO CARMO flavia.franco@invepar.com.br

II.2 – REQUERIDA:

5. A parte requerida do procedimento arbitral a ser iniciado perante essa e. CCI é:

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com endereço no Setor de Clubes Esportivos Sul – ST SCE/SUL, lote 10, trecho 03, Projeto Orla, Polo 8, Asa Sul, Brasília, Distrito Federal, CEP nº 70.200-003.

III. DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO E OS FUNDAMENTOS DA DEMANDA

(Art. 4º, item 3, alínea c, do Regulamento CCI)

III.a. O CONTEXTO FÁTICO QUE GEROU O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO.

6. A Invepar é um grupo brasileiro que atua no segmento de infraestrutura em transportes, com foco em gestão e operação de rodovias, sistemas de mobilidade urbana e aeroportos. O seu capital social é representado por 429,2 milhões de ações, cujos acionistas são, em sua maioria, fundos de pensão; dentre os principais estão o BB – Fundo de Investimentos em Ações, a PETROS e a FUNCEF.

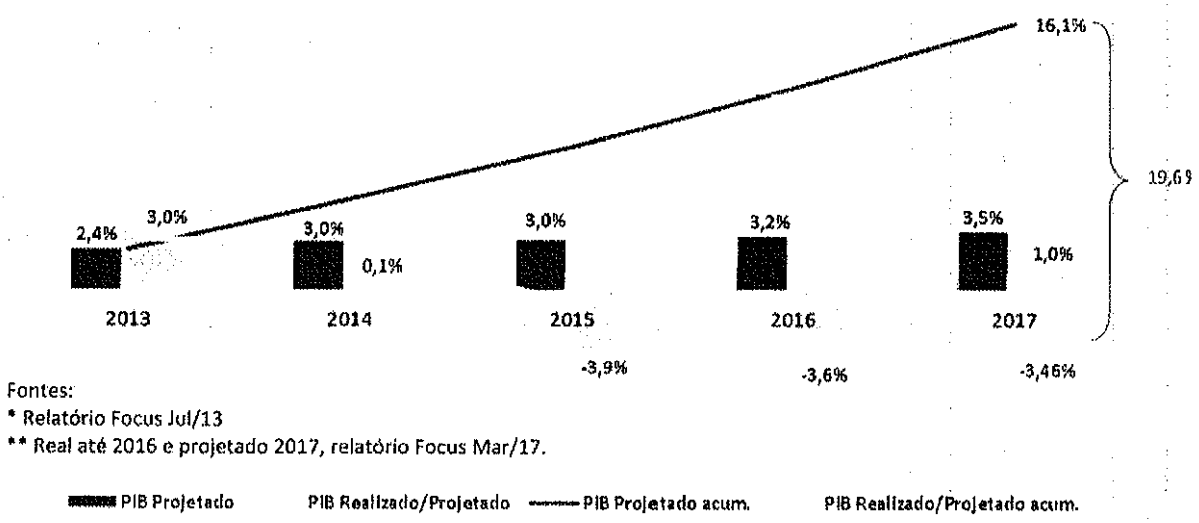
7. No dia 27.12.2013, foi realizado leilão para concessão da BR-040/DF/GO/MG, no qual a Invepar sagrou-se vencedora. Para a execução do referido contrato de concessão, foi constituída a VIA 040, sociedade de propósito específico, sendo a Invepar a titular da totalidade de suas ações.

8. Em 12.3.2014, a VIA 040 e a ANTT firmaram contrato de concessão[1] da rodovia federal BR-040 ("BR-040"), conforme o Edital nº 006/2013 – Parte VII, referente ao trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos (doc. 2; "CONTRATO"). Destaque-se que o referido percurso compreende 34 municípios, localizados no Distrito Federal e nos estados de Minas Gerais e Goiás, e abrange uma população estimada de 8 milhões de habitantes.

9. O certame do qual se sagrou vencedora a VIA 040 foi realizado no ano de 2013, momento no qual o cenário econômico brasileiro era extremamente favorável, com expectativas otimistas de crescimento e prosperidade. Dados oficiais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ("IBGE") indicam que, naquele ano, houve um crescimento anual da economia de 3,01% do PIB, com uma inflação no patamar de 5,91%, viabilizando uma taxa de juros baixa, com tendência de queda e previsões otimistas de futuro, conforme Relatório Focus, que indica as expectativas de mercado, elaborado à época pelo Banco Central do Brasil.

10. No entanto, ao contrário das referidas tendências e do entendimento do mercado, o cenário econômico-financeiro do país se deteriorou drasticamente, de maneira imprevisível. A economia brasileira praticamente estagnou (0,5%) e, a partir de 2015, houve quedas significativas e sucessivas do PIB (-3,8% e -3,6%), o que causou a inversão das projeções financeiras, realizadas à época do certame licitatório. Confira-se, assim, tabela oficial extraída de banco de dados oficial do Banco Central do Brasil, que demonstra, de forma inconteste, esse cenário:

[1] Item 2.1 do Contrato – o objeto da concessão consiste na "*exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no PER[1] e segundo os Escopos, Parâmetros de Desempenho e Parâmetros Técnicos mínimos estabelecidos no PER*".



11. Vale ressaltar, ainda, que o sucesso no certame, pela BR-040, confirmado pelo alto número de participantes e pela oferta vencedora com deságio expressivo de 61,13%, só foi possível graças às condições de financiamento, publicamente oferecidas pelo Governo Federal às concessões da 3ª Etapa do Programa Federal de Concessão de Rodovias.

12. Explique-se. Em janeiro de 2013, o Governo Federal tentou licitar, por meio do Edital de Concessão nº 001/2012, o mesmo trecho da rodovia BR-040, mas não obteve êxito devido à ausência de interessados decorrente da inviabilidade do projeto nas condições apresentadas.

13. Diante disso, para viabilizar referida concessão, a ANTT atualizou o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e a modelagem da concessão da BR-040 e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, em conjunto com o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, publicaram condições de financiamento diferenciadas para as concessões rodoviárias federais licitadas à época.

14. Infelizmente, as condições de financiamento público para os investimentos previstos no CONTRATO – que serviram de fundamento para o lance da VIA 040 no certame licitatório – não se confirmaram, o que impactou, de modo significativo, as bases negociais do ajuste firmado entre as partes.

15. Em outras palavras, diante da drástica redução do percentual de financiamento público, afiançado pelo Governo Federal, a VIA 040 teve que assumir o compromisso de arcar com 60% (sessenta por cento) dos investimentos, equivalente ao dobro do montante inicialmente previsto.

16. Ou seja, o CONTRATO teve seu equilíbrio econômico-financeiro rompido, de modo imprevisível e impactante, por força de circunstâncias supervenientes objetivas e externas à vontade das partes; assim, de acordo com o art. 65, II, "d" da Lei nº 8.666/1993, "*a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro*" também deverá ocorrer nas hipóteses de "*fatos previsíveis, porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", ou seja, aqui sequer é necessário aferir a imprevisibilidade propriamente dita, prevista nos arts. 317 e 478 do Código Civil, mas apenas o desequilíbrio econômico financeiro, que é objetivo e independe, para sua caracterização, de considerações subjetivas da vontade das partes.

17. O referido dispositivo da Lei das Licitações, que é específico e tem incidência na relação jurídica discutida nos autos, sequer exige também o requisito da "extrema vantagem" previsto no art. 478 do Código Civil, prevalecendo, então, sobre esta norma do Código Civil nesse particular.

18. Mas não é só. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental, para a realização das obras previstas no CONTRATO[2] – obrigação contratual assumida pelo Poder Concedente, nos termos de suas cláusulas 5.1 e 5.2, que só foi emitida pelo IBAMA 1 ano e 2 meses após o prazo contratual e, ainda assim, para apenas para 16,70% do trecho concedido – ensejou custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, pois as obrigações contratuais, assumidas pela VIA 040, não puderam ser cumpridas no prazo avençado entre as partes e, por conseguinte, não geraram a esperada contrapartida financeira, pactuada em benefício da concessionária.

[2] Entenda-se "obras" por ampliação da capacidade e melhorias.

19. A licença ambiental – obrigação contratual do Poder Concedente – não foi emitida no prazo e nas condições previstas.[3] Houve, também, exigências de alteração de projeto e execução fragmentada dos trechos licenciados, o que só onerou, ainda mais, os custos com as obras, sobretudo no que se refere à mobilização e desmobilização de mão-de-obra. Apenas em 13.4.2017 – 2 anos após o prazo contratual[4] –, foi obtida a licença ambiental, referente ao trecho rodoviário, situado no estado de Minas Gerais, e, ainda assim, com diversos trechos bloqueados pelo Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais ("IEF").

20. A emissão tardia e fragmentada do licenciamento ambiental é confirmada pela recente Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018 (doc. 3), emitida, em 4.4.2018, pela ANTT. Confira-se:

> "9. A necessidade de fracionamento das licenças foi necessária, uma vez que alguns estudos precisaram ser aprofundados, como é o caso dos estudos de Relevância das Cavidades Naturais, Prospecção Arqueológica ao longo da faixa de domínio da rodovia, assim como houve a necessidade de manifestação do Instituto Estadual de Florestas de Minas Gerais – IEF/MG, obrigatória no processo de licenciamento ambiental em questão.
> (...)
> 17. Em continuidade ao processo de licenciamento ambiental, a EPL solicitou ao IBAMA a retificação da LI, para inclusão do trecho da BR-040, no estado de Minas Gerais. A referida LI foi retificada em 13/04/2017, compreendendo as obras de duplicação e melhorias da BR-040 no estado de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, de Juiz de Fora/MG a Brasília/DF, com extensão de 941,2 km.
> 18. Ressalta-se que a LI nº 1121/2016 – 1ª Retificação apresenta trechos cujo as obras encontram-se bloqueadas. A liberação desses trechos depende de estudos complementares e/ou manifestações de Órgãos Intervenientes" (doc. 3; grifou-se)

21. Ora, se o licenciamento ambiental, indispensável para a realização das obras civis previstas no Programa de Exploração Rodoviário – PER (doc. 4), instrumento anexo ao CONTRATO (doc. 2), só foi obtido 2 (dois) anos após o prazo contratual, e, ainda assim, de modo fragmentado, tem-se como decorrência lógica e inevitável a impossibilidade de

[3] A ausência de disponibilização da licença ambiental nos moldes previstos altera as condições consideradas inicialmente e descaracteriza o empreendimento, exige estudos ambientais complementares e transfere o risco inicialmente alocado ao Poder Concedente ao particular, pois torna o plano de execução inexequível e gera custos exorbitantes e não previstos com desmobilizações e novas mobilizações.
[4] Cf. itens 4.2.1 e 4.2.2 do Contrato (doc. 2).

cumprimento tempestivo pela concessionária de sucessivas obrigações contratadas.[5] De igual modo, por via de consequência, a VIA 040 não conseguiu auferir as contrapartidas econômicas que lhe serviram de fundamento para a celebração do CONTRATO.

22. Assim, não há dúvidas de que, a partir de 2015, o sinalagma da relação contratual estabelecida, entre as partes, tornou-se absolutamente desequilibrado. E, por óbvio, a VIA 040 também foi prejudicada por outro corolário inevitável do adverso cenário econômico, qual seja o decréscimo significativo do volume de tráfego.

23. Por isso, nesse grave contexto, não restou alternativa à VIA 040, durante os 4 anos de vigência do CONTRATO, senão apresentar, nos processos de revisão ordinária e extraordinária da tarifa básica de pedágio (TBP), diversos pleitos, com vistas à obtenção do reequilíbrio das bases negociais pactuadas pelas partes, à época do certame licitatório (doc. 5), seja pelas circunstâncias ora expostas, seja por diversos outros motivos fáticos e técnicos, expostos nos processos administrativos, ainda pendentes de análise e julgamento pela ANTT, sobre os quais a requerente reserva, desde já, o direito de, oportunamente, detalhar e fundamentar, com maior profundidade, inclusive com a juntada de documentação suplementar.

III.b. OS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL NÃO APRECIADOS PELO PODER CONCEDENTE – A EDIÇÃO DA LEI 13.448/17.

24. Em virtude do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO celebrado entre as partes e o seu consequente desequilíbrio econômico-financeiro, por diversos fatos – sobre os quais ressalva-se, desde já, o direito de a requerente detalhá-los e fundamentá-los, inclusive por meio de documentos suplementares –, a VIA 040 submeteu à ANTT, em 8.7.2016, pleito para que seja "*promovida uma revisão completa tanto do Contrato de Concessão, bem como do Programa de Exploração da Rodovia, adequando o cronograma físico dos itens que serão impactados por esta revisão*" (doc. 6). Não houve, porém, qualquer manifestação da ANTT sobre o requerimento apresentado até esta data.

[5] Cf. item 2.1 do Contrato: "*recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato*" (doc. 2).

25. Mais uma vez, em 23.5.2017, a VIA 040 apresentou pedido de revisão do CONTRATO e reiterou diversos argumentos de desequilíbrio contratual ao apontar "*[d]as inúmeras alterações contratuais ocorridas desde a apresentação da proposta da licitação, que expuseram a concessionária a situações imprevisíveis e extraordinárias*" (doc. 5).

26. Muito embora a ANTT não tenha decidido sobre os expressos pedidos de revisão formulados pela VIA 040, o Congresso Nacional, diante do manifesto cenário catastrófico que afetava as concessionárias dos setores rodoviário, ferroviário e aeroportuário, editou a Lei nº 13.448, em 5.6.2017, com vistas a estabelecer "*diretrizes gerais para prorrogação e relicitação dos contratos de parceria*" (doc. 7), na tentativa de mitigar e impedir a ruína daqueles que firmaram parcerias com o poder público, seja por meio da "*prorrogação contratual*", "*prorrogação antecipada*" ou "*relicitação*".[6]

27. Não obstante o desejo do Congresso Nacional, expressado com a edição da Lei 13.448/17 de readequar as condições econômico-financeiras dos contratos, a ANTT se manteve inerte, deixando de decidir sobre o pedido de revisão formulado pela VIA 040, em 8.7.2016.

28. E o que é pior, em 22.6.2017, a ANTT enviou à VIA 040 o Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), no qual consignou que supostos descumprimentos de obrigações contratuais deveriam ser corrigidos pela concessionária, "*impreterivelmente no prazo de 90 dias*", sob pena de instauração de processo de caducidade, nos termos da Resolução ANTT nº 5.083, de 27.4.2016.

29. Tentou, pois, a VIA 040 renegociar, por todos os meios negociais possíveis, as condições excessivamente onerosas, de modo a restabelecer o equilíbrio contratual perdido,

---

[6] "Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:
I - prorrogação contratual: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, expressamente admitida no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, em razão do término da vigência do ajuste;
II - prorrogação antecipada: alteração do prazo de vigência do contrato de parceria, quando expressamente admitida a prorrogação contratual no respectivo edital ou no instrumento contratual original, realizada a critério do órgão ou da entidade competente e de comum acordo com o contratado, produzindo efeitos antes do término da vigência do ajuste;
III - relicitação: procedimento que compreende a extinção amigável do contrato de parceria e a celebração de novo ajuste negocial para o empreendimento, em novas condições contratuais e com novos contratados, mediante licitação promovida para esse fim." (doc. 7).

em cumprimento ao dever de colaboração, corolário do princípio da boa-fé objetiva previsto nos arts. 113, 187 e 422 do Código Civil e do princípio do equilíbrio contratual, disposto nos arts. 478 a 480 do Código Civil, mas a requerida se manteve inerte e vem agravando a onerosidade excessiva do contrato de concessão.

30. Mesmo diante dos reiterados pleitos de revisão do CONTRATO, a ANTT não cumpriu com o seu dever de renegociação, o que, de acordo com o Professor Anderson Schreiber, decorre justamente do princípio da boa-fé objetiva e do princípio do equilíbrio contratual. Confira-se:

> "O dever de renegociar não é, como se vê, o dever de obter um certo resultado, mas sim um *dever de comportamento*. Desdobra-se em dois aspectos fundamentais: (a) para quem sofre o desequilíbrio, o dever de renegociar impõe informar prontamente o desequilíbrio contratual ao outro contratante, formulando um pleito de revisão do contrato; (b) para quem se beneficia do desequilíbrio, o dever de renegociar impõe analisar, com seriedade, o pleito eventualmente apresentado pelo outro contratante e respondê-lo, ainda que para negá-lo – o que, ao menos, indicará ao contratante que sofre a excessiva onerosidade qual o caminho a adotar.
> Alguns bons exemplos de legislação ao redor do mundo já reconhecem esse dever de renegociar. Cito, para os que quiserem se aprofundar, o artigo 6.2.3 (1) dos *Princípios Unidroit relativos aos Contratos Comerciais Internacionais*, seguindo o qual 'em caso de *hardship*, a parte em desvantagem tem direito de pleitear renegociações. O pleito deverá ser feito sem atrasos indevidos e deverá indicar os fundamentos nos quais se baseia.' Em sentido semelhante, os *Princípios de Direito Contratual Europeu* prevêm, em seu artigo 6:111, que, 'se o cumprimento do contrato se tornar excessivamente oneroso devido a uma alteração das circunstâncias, as partes estão obrigadas a entrar em negociações, a fim de adaptar o contrato ou extingui-lo.' O Código Civil da República Tcheca, de 2012, §§ 1.764 a 1.766 asseguram a qualquer dos contratantes o direito de pleitear a renegociação do contrato e atribuem à contraparte o dever de responder ao pedido de renegociação. Além disso, o Código Civil tcheco condiciona a admissibilidade do pleito de revisão judicial do contrato à demonstração de que o direito à renegociação foi exercido em 'prazo razoável', chegando a afirmar que tal prazo será de dois meses, salvo prova de que outro prazo decorre das circunstâncias do caso concreto. O Código Civil da Romênia, de 2011, impõe um dever de renegociação às partes em virtude de um desequilíbrio contratual superveniente. Em dispositivo nitidamente

> inspirado no *Draft Common Frame of Reference*, o artigo 1.271 da codificação romena determina que a revisão judicial do contrato ou sua resolução somente poderão ser pleiteados se o devedor 'tenha tentado, dentro de um prazo razoável e de boa fé, negociar a adaptação razoável e eqüitativa do contrato'.
> Em todos esses lugares, e também em outros que o esgotamento do tempo me impede de citar, já se reconhece que a violação a esse dever de renegociar gera direito à indenização por danos sofridos pelo contratante em decorrência quer da demora irrazoável em comunicar o desequilíbrio posteriormente pleiteado, quer em decorrência da demora ou inércia do contratante beneficiado pelo desequilíbrio em tentar efetivamente buscar, de comum acordo, uma solução negocial para o problema da excessiva onerosidade da contraparte"[7].

31. Nesse contexto fático, não restou alternativa à VIA 040 senão formular requerimento drástico à ANTT: requereu a instauração de procedimento de relicitação da concessão, estabelecido pela Lei nº 13.448/2017, conforme orientação da própria ANTT, em seu Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8). Confira-se:

> "4. Entretanto, caso a Concessionária tenha interesse em extinguir amigavelmente o Contrato de Concessão em questão, conforme o procedimento de relicitação estabelecido nos termos da Lei nº 13.448, de 05 de junho de 2017, onde é descrito abaixo o trecho parcial, a VIA040 deverá apresentar formalmente a proposta com a declaração de intenção e demais documentos de qualificação, no mesmo prazo estabelecido para o saneamento de todos descumprimentos contratuais, para que a ANTT analise a viabilidade de instauração do processo de relicitação do objeto do Contrato de Concessão, tendo em vista principalmente o interesse público e a continuidade da prestação dos serviços concedidos".

32. Assim, no dia 11.9.2017, a VIA 040, diante do grave desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, apresentou à ANTT requerimento de relicitação da BR 040 (doc. 9), no qual postulou, de modo expresso, o seguinte:

> "182. Diante de tudo o que foi consignado, a Concessionária registra seu interesse na celebração de acordo com o Poder Público para, nos termos da Lei 13.448 de 2017, (i) qualificar o empreendimento perante o PPI e (ii) viabilizar a relicitação do empreendimento, cujo

[7] SCHREIBER, Anderson. "Dever de renegociar". http://genjuridico.com.br/2018/01/16/dever-de-renegociar/

> início, no entanto, deverá estar condicionado à aprovação deste procedimento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento - BNDES.
> 183. Neste sentido, a Concessionária requer, ainda, o afastamento de qualquer tipo de sanção, incluindo, sem se limitar, a Resolução 4071/ANTI de 03/04/13 e o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT".

33. De fato, a VIA 040 requereu a relicitação da BR 040, tal como orientação do Ofício nº 271/2017/SUINF (doc. 8), postulando, no mesmo requerimento, o impositivo "*afastamento de qualquer tipo de sanção e [d]o Fator D, para evitar ainda mais a destruição de seu valor, bem como de todas as sanções contratuais aplicáveis, inclusive as previstas em resoluções e regramentos internos da ANTT*" (doc. 9).

34. Isso porque, de acordo com o art. 15, da Lei nº 13.448/17 (doc. 7), até a assunção, pelo novo concessionário, o "relicitante" não poderá ter sua situação contratual ainda mais agravada, sendo certo que as obrigações do "ajuste originário", como as atuais já maculadas pela excessiva onerosidade, serão suspensas e, depois, extintas. Confira-se:

> "Art. 15. A relicitação do contrato de parceria será condicionada à celebração de termo aditivo com o atual contratado, do qual constarão, entre outros elementos julgados pertinentes pelo órgão ou pela entidade competente: I – a aderência irrevogável e irretratável do atual contratado à relicitação do empreendimento e à posterior extinção amigável do ajuste originário, nos termos desta Lei; II – a suspensão das obrigações de investimento vincendas a partir da celebração do termo aditivo e as condições mínimas em que os serviços deverão continuar sendo prestados pelo atual contratado até a assinatura do novo contrato de parceria, garantindo-se, em qualquer caso, a continuidade e a segurança dos serviços essenciais relacionados ao empreendimento" (grifou-se; doc. 7).

35. Em outras palavras, ao determinar que os contratos de concessão sejam objeto de pedido de relicitação, ou seja, de repactuação até que haja nova e necessária licitação, a lei reconheceu, como o motivo de sua edição, o desequilíbrio econômico desses contratos.

36. Tanto é assim, que a ANTT, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, informou que *"[a]s referidas informações* [sobre o pedido de relicitação] *foram endereçadas para a análise da unidade técnica responsável a qual, para a emissão de manifestação conclusiva acerca da matéria, aguarda edição pela Presidência da República, de Decreto Regulamenta o processo de relicitação previsto naquela Lei"* (grifou-se).

37. No referido documento, a ANTT também ressalta, com fundamento no art. 15, da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), "*que durante o período entre a formalização de interesse em adesão ao procedimento de relicitação e a celebração de Termo Aditivo, toda e qualquer irregularidade apontada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres no curso de ações de fiscalização e decorrente de autuação de Processo Administrativo para apuração de responsabilidade serão sanadas após a celebração do termo, desde que apresentadas as justificativas pela Concessionária*" (doc. 10).

38. Em suma, por meio do Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT acusou o recebimento do pedido de relicitação da BR-040, protocolado, diga-se e repita-se, em 11.9.2017, pela VIA 040. No entanto, a ANTT informou que as providências necessárias para a celebração do termo aditivo, que estabeleceria as novas condições econômico-financeiras da concessão que vigerá até a assunção do novo concessionário, ainda dependeria da regulamentação da Lei nº 13.448/2017.

39. Ou seja, mesmo após o pedido de relicitação formulado pela VIA 040 como derradeira alternativa, a ANTT não se manifestou[8], e nem mesmo sobre o necessário e emergencial reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, o que deveria ocorrer, de imediato, independentemente a supostas pendências do Poder Público no que tange à regulamentação do procedimento de relicitação.

40. A VIA 040 permaneceu (e permanece), pois, experimentando crescentes perdas, capazes de conduzi-la à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do

[8] Em manifesta contradição aos Ofícios nºs 271/2017/SUINF e 052/2018/SUINF (docs. 8 e 10), a ANTT, por meio do recente Ofício nº 353/2018/SUINF, de 13.9.2018, comunicou o "*indeferimento do pleito de relicitação apresentado pela Concessionária BR-040 S/A – Via 040, por ausência de regulamentação do instituto por parte do Poder Executivo*", com a devida ressalva de que "*o indeferimento não prejudica eventual reapresentação do pleito quanto da publicação da regulamentação.*" (doc. 12).

serviço público concedido, em seu manifesto prejuízo, mas também de toda sociedade, pois, após o Ofício nº 052/2018/SUINF (doc. 10), de 25.1.2018, a ANTT manteve-se silente, seja quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, seja quanto à postulação de relicitação.

III.c. REDUÇÃO TARIFÁRIA GRAVOSA E FORA DE CONTEXTO: O DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO JÁ FOI RECONHECIDO PELA PRÓPRIA ANTT.

41. Os riscos e ônus do CONTRATO não se limitaram, contudo, ao manifesto cenário de mora administrativa e gravoso desequilíbrio econômico-financeiro contratual, pois a ANTT informou, por meio do Ofício nº 214/2018/GEFIR/SUINF (doc. 11), que, após a análise dos pleitos da 3ª Revisão Ordinária (3ª RO), 5ª Revisão Extraordinária (5ª RE) e Reajuste da TBP, procederia à redução da tarifa básica de pedágio, de R$ 5,30 para R$ 5,10, com vigência a partir de 30.7.2018.

42. Em outras palavras, não bastasse a inércia quantos aos pleitos de revisão e de relicitação, formulados em 8.7.2016 (doc. 6), 23.5.2017 (doc. 5) e 11.9.2017 (doc. 9), respectivamente, a ANTT resolveu agravar, ainda mais, a condição econômico-financeira do CONTRATO.

43. Por isso, a VIA 040 propôs ação cautelar antecedente a esse pedido de instauração de processo arbitral, autuada sob o nº 1014300-37.2018.4.01.3400 e distribuída ao MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal (doc. 13), com fundamento na cláusula 37.8[9] do CONTRATO, de modo a se assegurar que, até a resolução da questão perante o Tribunal Arbitral que será instituído perante essa Corte de Arbitragem, seria mantida a condição tarifária atual, determinando-se à ANTT que se abstenha de reduzi-la, bem como se abstenha de aplicar penalidades contratuais e exigir obrigações de

[9] "37.1.8. Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário". (doc. 2).

investimentos. Confira-se, pois, trecho da irreprochável decisão que deferiu, integralmente, o pedido liminar, formulado pela Via 040:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.**" (doc. 14; grifos nossos e destaques no original)

44. Ocorre que, antes mesmo da prolação da referida decisão judicial (doc. 14), a ANTT se mostrou alheia à gravidade da situação econômico-financeira do CONTRATO, pois editou a Deliberação nº 523, em 15.8.2018, por meio da qual reduziu a tarifa de pedágio para R$ 5,10, com vigência a partir de 17.8.2018 (doc. 15).

45. Na verdade, a publicação da Deliberação nº 523 (doc. 15) não consistiu apenas em ato contrário ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, mas em ato absolutamente dissonante e contraditório aos atuais pronunciamentos e conduta da ANTT, a qual já reconheceu que os contratos de concessão, celebrados no âmbito da "3ª Etapa" – dentre os quais, figura o CONTRATO objeto desse procedimento de arbitragem –, tiveram suas bases negociais maculadas (senão rompidas) por eventos imprevisíveis[10] e gravosos.

46. Em recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados (doc. 16), ocorrida em 14.8.2018, a ANTT confirmou a gravidade da situação das concessionárias, em razão de eventos extraordinários e imprevisíveis que ensejaram manifesto desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão rodoviária. Na referida audiência, a agência reguladora apresentou algumas alternativas de solução para o problema, dentre as quais a revisão quinquenal dos contratos para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, ainda em 2018.

47. Em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência pública, a ANTT confirma que as concessões da "3ª Etapa" "*foram estruturadas entre 2011 e 2013*", momento no qual o "*PIB nacional crescia na média de 3%*", sendo que, a partir de 2015 (o CONTRATO da VIA 040 é de 2014), "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*", com redução do PIB em 7,4% (2015-2016) e do tráfego real das rodovias para 13% abaixo do EVTEA[11] (doc. 16).

48. E, nesse contexto, a ANTT, durante a audiência pública de 14.8.2018, propôs como opção para o alcance do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão,

---

[10] E, ainda que sejam considerados como "*fatos previsíveis*", tiveram "*consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado*", de modo a ensejar a impositiva "*manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato*", nos termos do art. 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1933.

[11] Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental.

no qual se inclui, por óbvio, a concessão da BR-040, que a revisão quinquenal seja implementada ainda em 2018 (doc. 16), notadamente para:

> (i) "Reconhecer o impacto da crise econômica, ajustando o patamar inicial da curva de tráfego com base no tráfego real verificado";
>
> (ii) "Utilizar projeções de crescimento do PIB atualizadas (Focus/Bacen no curto prazo e 2,5% no médio prazo)";
>
> (iii) "Mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa";
>
> (iv) "Reconsiderar as multas já aplicadas, com base na revisão contratual, e agravar as consequências de novos descumprimentos".

49. Nas palavras do diretor-geral da ANTT, Sr. Mario Rodrigues Júnior, "*[a] única solução imediata para salvar não as concessionárias, mas o programa de concessões, é a revisão quinquenal; é preciso que se dê condições legais para reequilibrar os contratos, retomar os investimentos e garantir a manutenção (das concessões)*" (doc. 16).

50. Por isso, diante dessa proposta de imediata revisão quinquenal, apresentada, em 14.8.2018, pela ANTT, também sob as alegações de que "*as concessionárias já investiram mais de R$ 7,4 bi ao longo de 5 anos*" e eventual "*indenização a pagar* [às concessionárias] – *em caso de caducidade – seria de R$ 5,8 bi*" (doc. 16), não há dúvidas de que a Deliberação nº 523 (doc. 15) e a mora da ANTT sobre os pleitos de revisão contratual que lhe foram submetidos pela VIA 040, são condutas (comissiva e omissiva, respectivamente) absolutamente contraditórias com o posicionamento adotado pela agência reguladora durante essa recentíssima audiência pública, convocada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Vale notar que, na referida audiência pública, a ANTT propôs a revisão quinquenal dos contratos de concessão rodoviária, ainda em 2018, sob a alegação da tentativa de se "*mitigar o efeito da ausência das condições de financiamento divulgadas, otimizando o cronograma de obras com foco na prestação do serviço, com o devido efeito econômico na tarifa*" (doc. 16).

51. Não há dúvidas, pois, de que a gravosa redução da tarifa de pedágio, em R$ 0,20, com vigência a partir de 17.8.2018 (mas já obstada por irreprochável decisão liminar judicial), estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15) só agravou, ainda mais, o desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, cuja revisão administrativa já foi postulada, mais de uma vez, pela VIA 040, mas, repita-se à exaustão, nunca foi analisada pela ANTT.

52. Ressalte-se, ainda, que não é apenas a ANTT que reconhece, de modo expresso, os gravosos desequilíbrios econômico-financeiros de diversas concessões rodoviárias e ferroviárias, decorrentes da grave crise econômica que se abateu sobre o país, logo após a celebração dos contratos da "3ª Etapa de Concessões", mas também o Governo Federal e o Ministério Público Federal.

53. De acordo com o Parquet federal, "*a situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas'*", conforme recente notícia, veiculada pela Revista Isto é (doc. 17). Confira-se:

> "'A situação das concessões de rodovia é grave e exige 'inovações ousadas', disse nesta terça-feira, 14, o procurador da República Frederick Lustosa de Melo, durante audiência pública na Câmara dos Deputados. 'É muito simples dizermos 'não' a tudo e ser legalista', disse. 'Mas precisamos tomar uma posição.'
> O procurador do MPF se mostrou aberto à discussão sobre a revisão ampla dos contratos de concessão proposto pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). 'Não queremos constituir entrave nesse processo', afirmou, colocando-se à disposição para participar das discussões.
> Na avaliação do procurador, o problema das concessionárias não se resume a um mero desequilíbrio financeiro. Ele reconheceu que houve uma profunda alteração do quadro macroeconômico, o que exige soluções mais amplas." (doc. 17; grifou-se)

54. Nesse sentido, também é a reportagem, veiculada pelo "O Globo", em 15.8.2018, na qual se noticia que "*a devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema*" (doc. 18). Confira-se:

> "A devolução das concessões e a relicitação das vias são vistas no governo como saídas para o problema. Aguardando desde 2017, o decreto como as regras para o processo, foi anunciado ontem pelo presidente Michel Temer, mas ainda não foi assinado. Outra proposta em gestação é alterar os contratos e conceder mais prazo para a entrega das obras. Mas isso precisa ser negociado com o Tribunal de Contas da união e com o Ministério Público Federal". (doc. 18)

55. Assim, diante da notória periclitante situação contratual e da conveniente inércia administrativa da ANTT, capaz de conduzir a VIA 040 à ruína financeira, a concessionária desistiu da possibilidade de revisão contratual, na esfera administrativa da agência reguladora, e decidiu instaurar esse procedimento arbitral, com vistas ao reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), nos termos da cláusula compromissória (item 37.1), prevista no ajuste.

56. O pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), ora submetido a essa e. Corte de Arbitragem, se justifica pelo não implemento das contrapartidas econômicas pactuadas pelas partes à época da celebração do contrato de concessão, mas também pelos prejuízos causados à VIA 040 pelo rompimento das bases negociais do ajuste, o que, frise-se, só foi agravado pela redução tarifária, a partir de 17.8.2018, estabelecida pela Deliberação nº 523 (doc. 15).

57. Em outras palavras, não bastasse a manifesta mora administrativa acerca dos pedidos de revisão contratual e relicitação, a ANTT, de modo deliberado, agravou, ainda mais, a situação econômico-financeira do CONTRATO (doc. 2), a despeito do notório – e reconhecido por ela própria – caos vivenciado pelas concessionárias de rodovias, consubstanciado na Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), muito embora devesse ter se valido dos instrumentos contratuais necessários para o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste. Esse é o entendimento do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "A concessão é contrato de exploração econômica. A Lei Nacional de Concessões foi explícita quanto a isto: o investimento do concessionário deve ser 'remunerado e amortizado mediante a exploração do serviço ou da obra' (Lei 8.897, de 1995, art. 2ª, III).
> Ela transfere ao concessionário a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes

(o *normal contratual*). Compõem parcela essencial dessas condições os tipos, as características e a duração das prestações a executar (os serviços delegados e outras atividades) e os tipos, os valores e a duração das prestações que o concessionário receberá (as tarifas e outras prestações pecuniárias). O *padrão contratual de normalidade*, a que as partes têm direito, somente é alcançado e mantido com a completa execução, por ambas, desse conjunto de prestações, na forma como convencionadas.

(...)

Nenhuma das partes tem o direito de descumprir o contrato, deixando de honrar as prestações a que se obrigou, na forma como se obrigou. As partes têm o direito recíproco ao normal contratual. Diz o art. 29, VI, da Lei Nacional de Concessões: 'incumbe ao poder concedente cumprir e fazer cumprir (...) as cláusulas contratuais da concessão'.

Por isso, as prestações são sempre devidas *in natura*, não havendo a faculdade de alguma das partes, a seu exclusivo critério, substituí-las por outras quaisquer, adiá-las para outro momento ou inviabilizá-las. A indenização posterior de prejuízos por condenação judicial (a *reparação financeira do ilícito*) nunca será substituída natural e suficiente, mas apenas a forma possível de reparação daqueles ilícitos contratuais que, por razões práticas insuperáveis, não se tenha logrado corrigir adequadamente.

E, na concessão, o padrão contratual de normalidade inclui o direito de, em caso de desajuste, a concessionária obter o reequilíbrio internamente, por meio de prestações contratuais compensatórias. Isso tudo por que, como vimos, o concessionário tem de ser remunerado 'mediante a exploração do serviço' (art. 2°, III da Lei Nacional de Concessões) e não por soluções extracontratuais, como seria a posterior reparação financeira do ilícito.

A violação do contrato por uma das partes dá à outra, não o simples direito a indenização reparatória posterior do ilícito, mas o direito à reposição tempestiva do padrão contratual de normalidade: a parte prejudicada pode exigir a fruição das próprias prestações ajustadas, no modo como convencionadas. Eventualmente, dependendo das circunstâncias – da duração da mora, por exemplo – isso dependerá de adaptações, na forma e medida necessárias para reconstituir o padrão contratual de normalidade, com a fruição de prestações contratuais compensatórias (p.ex., receitas compensatórias).

O comportamento comissivo ou omissivo do concedente, que mantenha a exploração da concessão pela concessionária em situação anômala (de desequilíbrio), se transformaria em expropriação indireta dos direitos contratuais da concessionária se não fossem garantidas a este as prestações contratuais compensatórias para a reconstituição do normal contratual. Para assegurá-lo, muitas vezes será necessária a extensão compensatória do prazo da concessão, para que a concessionária possa auferir diretamente as receitas compensatórias suficientes.

> No curso do contrato podem ocorrer outros desequilíbrios que onerem a concessionária e afetem a equação econômico-financeira: aumento de tributos, álea extraordinária, aumento dos encargos por atos de autoridade, etc. Nesses casos, o concedente terá a obrigação de rever o contrato em favor da concessionária, não se tratando de simples faculdade. Tem também a obrigação de fazê-lo em tempo oportuno. E as compensações por desequilíbrio da concessão devem ser fruídas na forma de: prestações contratuais, isto é, pelo recebimento direto, no curso do contrato, de receitas contratuais compensatórias (tarifas ou prestações econômicas equivalentes), ou pela desoneração compensatória de prestações a cargo da concessionária, em volume adequado"[12]. (grifou-se).

58. Ocorre que, no caso, os eventos que macularam (senão romperam) as bases negociais do CONTRATO (doc. 2) não se enquadram na álea ordinária dos ajustes ou, nas palavras do Professor Carlos Ari Sundfeld, no "*padrão contratual de normalidade*", ou seja, que assegura a transferência "*ao concessionário [d]a exploração de empreendimentos públicos, dentro de certas condições fixadas pelo pacto entre as partes (o normal contratual)*".

59. Mas, ao contrário, foram eventos imprevisíveis e extraordinários, reconhecidos pelo Governo Federal, por meio da edição da Lei nº 13.448/2017 (doc. 7), e pela própria ANTT, inclusive na audiência pública ocorrida em 14.8.2018, como os motivos para "*as concessões da 3ª Etapa possu[írem], no seu conjunto, desempenho inferior ao previsto nos contratos*" (doc. 16). Ainda de acordo com a requerida, em apresentação distribuída aos participantes da referida audiência, "*a crise econômica afetou severamente a curva de tráfego das concessões*" (doc. 16).

60. Verifica-se, pois, que o mérito dessa arbitragem versa sobre hipótese de álea contratual extraordinária, o que enseja, de modo inevitável, a revisão do CONTRATO, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil, do art. 2º, III, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.

---

[12] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

61. Afinal, diante de premissas de contratação profundamente alteradas pelas circunstâncias fáticas, de modo a ter se instalado cenário excessivamente oneroso para a requerente, se impõe o restabelecimento da comutatividade entre as prestações contratuais[13]. É indispensável, pois, que as obrigações previstas no CONTRATO (doc. 2) sejam adequadas ao atual contexto fático vivenciado pelas contratantes.

62. Por isso, impõe-se, no caso, que se proceda, com fundamento nos arts. 317 e 478 do Código Civil, ao reequilíbrio e reajuste do CONTRATO (doc. 2) em razão de notórios eventos imprevisíveis que ensejaram manifesta onerosidade excessiva em prejuízo da execução contratual pela requerente.

63. A jurisprudência, por sua vez, reconhece que a demora do Poder Público na prática de seus atos, no âmbito de contratos de concessão, não pode tornar, ainda mais grave, a situação das concessionárias. Isso porque, a Administração Pública está adstrita ao princípio

[13] De acordo com o Professor Adalberto Pimentel Diniz de Souza, a onerosidade excessiva impõe a revisão contratual, até mesmo no âmbito dos contratos aleatórios. Confira-se:
"Há, desse modo, no momento da contratação, mesmo quando são contratadas prestações sujeitas a evento incerto, a projeção ou a estimativa do que pode ocorrer no curso da execução do contrato. Há, pois, pelas partes contratantes, a expectativa de segurança sobre a manutenção das premissas do contrato mesmo quando se contrata sobre o que é incerto. Desse modo, não é justo que permaneça inalterado o modo de executar o contrato se foram alteradas, no curso do contrato, as circunstâncias que o balizaram no momento da contratação, de modo a causar prejuízo e desequilíbrio.
(...)
Assim, no tocante aos contratos aleatórios, integra a contratação e faz parte desse modelo contratual o conhecimento prévio do risco, da incerteza. Todavia, pode ser que ocorram eventos muito além do que é previsível no momento da contratação. Não se exclui desse tipo de contrato a possibilidade de existência de evento imprevisível, tipicamente extraordinário, que, não obstante a aleatoriedade caracterizadora da avença, extrapola os limites do risco normal do contrato. Nesse aspecto, é importante distinguir o evento incerto, sujeito ao risco, mas previsto pelas partes, do evento imprevisível, extraordinário, que se situa fora da percepção das partes no momento da contratação a propósito do que pode ocorrer no curso do contrato. Mesmo quando as partes se sujeitam a evento aleatório, não é justo que se responsabilizem ilimitadamente, a não ser que expressamente se obriguem nesse sentido.
Seja como for, embora haja incerteza quanto ao resultado esperado pelas partes com relação aos contratos cuja execução se protrai no tempo, a busca incessante é por segurança e estabilidade, por confirmação das diretrizes imaginadas e pretendidas pelas partes quando da celebração do contrato.
(...)
Para a aferição da medida da álea normal do contrato, ou melhor, para detectar se a álea normal do contrato é ultrapassada, é preciso considerar as bases ou circunstâncias de celebração do negócio, o ambiente econômico do momento da celebração, bem como sopesar o transcurso temporal entre a celebração do contrato e o momento em que ocorrer a necessidade de avaliação da alteração das circunstâncias contratuais. Por isso, é que G. Di Giandomenico afirmou que *'La valutazione del superamento dell'alea normale del contratto si efetua mediante um giudizio di prevedibilità Che si articola su profili quantitativi, qualitativi e temporali.'* Perfilhamo-nos a esse entendimento porque, para a constatação da ocorrência de eventos que excedam o espectro da previsibilidade do contrato, é preciso aferir os aspectos econômicos envolvidos, os eventos que não poderiam ser previstos pelas partes, consideradas as suas qualidades pessoais e o tipo de contrato celebrado, tudo ponderado em relação ao momento de celebração do contrato e o posterior momento de desarranjo da avença.
O critério quantitativo de superação da álea normal é aferível se a prestação se torna, no curso do contrato, excessiva, do ponto de vista econômico. No que diz respeito ao critério qualitativo, é preciso avaliar se, de acordo com o tipo contratual, eventos extraordinários ou imprevisíveis ocorreram e, por fim, o critério temporal exige a comparação entre o cenário econômico no momento da contratação e o respectivo cenário econômico no momento da cogitada extrapolação da álea normal do contrato." (SOUZA, Adalberto Pimentel Diniz de. Risco Contratual, Onerosidade Excessiva & Contratos Aleatórios. Curitiba: Juruá, 2015. p. 32-33 e 37-38; grifou-se).

constitucional da eficiência (CF, art. 37, caput), o qual, nas palavras de Odete Medauar, "*determina que a Administração deve agir, de modo rápido e preciso, para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da população. Eficiência contrapõe-se a lentidão, a descaso, a negligência, a omissão – características habituais da Administração Pública brasileira, com raras exceções*".[14]

64. Por isso, o e. Superior Tribunal de Justiça já esclareceu que foi introduzido no ordenamento jurídico o "*instituto da Mora Administrativa como forma de reprimir o arbítrio administrativo, pois não se pode conceber que o cidadão fique sujeito à uma espera abusiva que não deve ser tolerada e que está sujeita, sim, ao controle do Judiciário, a quem incumbe a preservação dos direitos, posto que visa a efetiva observância da lei em cada caso concreto*" (STJ, 1ª. T., REsp 690.811/RS, Rel. Min. José Delgado, julgado em 28.6.2005).

65. Em hipóteses análogas envolvendo a ANATEL, na condição de Poder Concedente, e a concessionária Oi, o e. Tribunal de Justiça do Estado do Rio de Janeiro reconheceu, por mais de uma vez, não ser cabível atribuir à concessionária o ônus de arcar com o valor integral da garantia ante a mora do Poder Concedente em atestar o cumprimento de obrigações[15].

---

[14] MEDAUAR, Odete. Direito Administrativo Moderno, 15ª ed., São Paulo: RT, 2011, p. 137.

[15] "AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECUPERAÇÃO JUDICIAL. DECISÃO QUE DETERMINOU QUE A ANATEL SE ABSTENHA DE EXIGIR A SUBSTITUIÇÃO DAS APÓLICES DE SEGURO/CARTA FIANÇA NO ITEM 14 DE FLS.224.357, ATÉ QUE SEJA DEFINIDO O NOVO VALOR A SER GARANTIDO, EM RAZÃO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA ASSUMIDOS, CORRELATOS AOS TERMOS DE AUTORIZAÇÃO Nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, Nº521/2012/SPV-ANATEL E Nº522/2012/SPV-ANATEL. EXTENSÃO DA DECISÃO QUE DETERMINOU À MESMA RECORRENTE A NÃO EXIGÊNCIA NA RENOVAÇÃO DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº 64/2013/SOR-ANATEL, DA GARANTIA NECESSÁRIA AO RESGUARDO DOS COMPROMISSOS DE ABRANGÊNCIA, SEM QUE ANTES SEJA APONTADO O VALOR A SER DADO EM GARANTIA, MEDIANTE PRÉVIA VERIFICAÇÃO DOS COMPROMISSOS JÁ EXECUTADOS, TRATADA NOS AUTOS Nº 0053341- 77.2016.8.19.0000. SIMILITUDE DE MATÉRIAS. DESPROVIMENTO DO RECURSO.
1. Cuida-se de Agravo de Instrumento interposto contra decisão proferida pelo Juízo da Sétima Vara Empresarial da Comarca da Capital que, em ação de recuperação judicial, deferiu o pedido formulado pelas recuperandas para determinar que a ANATEL se abstenha de exigir a substituição das apólices de seguro/carta fiança no item 14 de fls.224.357, até que seja definido o novo valor a ser garantido, em razão dos compromissos de abrangência assumidos, correlatos aos Termos de Autorização nº519/2012/SPV-ANATEL, 520/2012/SPV ANATEL, nº521/2012/SPV-ANATEL e nº522/2012/SPV-ANATEL. (...)
Diante da renovação da autorização de uso estar atrelada à necessidade de prestação de garantia pela concessionaria, a ser conferida por meio de caução em dinheiro, títulos públicos federais, carta de fiança bancária ou seguro-garantia, a mora administrativa do Poder Concedente em atestar o cumprimento dos compromissos de abrangência assumidos pelas recuperandas, de modo a impactar (reduzir) no valor atual a ser garantido, cujo custo está diretamente relacionado ao objeto remanescente não executado, traduz em inexorável prejuízo para as recorridas, notadamente diante do valor das apólices. Assim sendo, deve ser mantida incólume a decisão recorrida. Ante o exposto, NEGA-SE PROVIMENTO AO RECURSO" (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relatora: Des. MÔNICA MARIA COSTA; Agravo de Instrumento nº: 0064182-97.2017.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros; j: 17.4.2018)

66. Por isso, sob a égide dos princípios da eficiência e da moralidade administrativas, a Lei nº 8.897/1995 estabelece a impositiva atuação – pró-ativa – do Poder Concedente, de modo a se assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão. Nesse sentido, confira-se, mais uma vez, a lição do Professor Carlos Ari Sundfeld:

> "Diante disso, no regime da Lei Nacional de Concessão, não existe poder discricionário para, em caso de desequilíbrio em contrato de concessão, a administração pública concedente se recusar a corrigi-lo - correção essa, evidentemente, que deve ser feita por meio de prestações compensatórias lícitas, especialmente as previstas no próprio contrato.
> O direito a essas prestações compensatórias integra o patrimônio jurídico da concessionária, cuja situação jurídica ativa, derivada da celebração da concessão, não é, em caso de desequilíbrio, limitada à exploração do serviço apenas pelo prazo inicial e apenas com as receitas previstas originalmente.
> A recomposição do equilíbrio é direito subjetivo da concessionária; daí ser obrigação do concedente, segundo o art. 29, V da Lei Nacional de Concessão, quando for este o caso, 'proceder à revisão das tarifas na forma desta lei, das normas pertinentes e do contrato'. E dele decorre a faculdade não só de haver certo crédito, mas de havê-lo por certa forma: a exploração da concessão, recebendo as prestações delimitadas de início e também as prestações que, a título de

---

***

"Logo, a mora ficou evidenciada não se verificando descumprimento das metas pelas agravadas, não se mostrando razoável que as recuperandas aguardem por tempo indeterminado para fazerem jus ao benefício contratualmente previsto de redução das garantias. Em que pese a ausência de previsão editalícia acerca de prazo para a análise dos referidos pleitos administrativos e a necessidade de diligências para a aferição do cumprimento dos compromissos, o que enseja demora na análise e resposta, não é crível que as recuperandas, colocando em risco o exercício da própria atividade empresarial por elas desenvolvida, tenham que desembolsar grande quantia antes da resposta da ANATEL sobre os seus pleitos. Assim, enquanto não reconhecida a realização dos compromissos já anuídos pela concessionária, o agravante, órgão fiscalizador não poderá exigir qualquer garantia em razão da renovação, até que apresente os devidos relatórios e aponte o valor atual a ser garantido em razão dos compromissos de abrangência que eventualmente ainda não foram cumpridos, principalmente por comprometer a própria preservação da empresa." (TJ/RJ; OITAVA CÂMARA CÍVEL DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO RIO DE JANEIRO; Relator: Des. CEZAR AUGUSTO RODRIGUES COSTA; AI nº 0058613-52.2016.8.19.0000; Agravante: Agência Nacional de Telecomunicações – ANATEL; Agravados: OI S.A e outros)

***

Confira-se, também, precedente do e. Tribunal Regional Federal da 2ª Região que reconheceu ao administrado o direito à solução razoável de determinado procedimento administrativo, já que não pode ser penalizado pela mora da Administração Pública:

"A autora dedica consideráveis linhas de sua petição inicial à exposição de vícios que alega estarem presentes no PADO nº 535000276902006. Não obstante, o objeto se resume à omissão da ré em decidir o pedido de revisão formulado pela autora naqueles autos. No caso concreto, a autora formulou requerimento nos autos do PADO em 27/11/2013 (fl. 149). Passados mais de seis meses, não houve decisão administrativa acerca do requerido (fl. 1526), ultrapassando o prazo previsto no art. 49 da Lei nº 9.784/99.

Irrelevante na espécie o teor do requerimento formulado, se suscita fatos novos ou não. É certo que o administrado possui direito subjetivo a ter seu pleito decidido no prazo previsto em lei como forma de assegurar a razoável duração do processo, segundo os princípios da eficiência e da moralidade, não se podendo permitir que a Administração postergue, indefinidamente, a conclusão de procedimento administrativo. (REsp 1145692). (...) Por todo o exposto, JULGO PROCEDENTE O PEDIDO, com fulcro no art. 269, I, do CPC para determinar que a ANATEL decida no prazo de 10 dias o Pedido de Revisão, formulado em 27/11/2013 pela autora nos autos do PADO nº 535000276902006."

compensação dos desajustes, vierem a ser agregadas no curso do contrato. A recusa administrativa em viabilizar o exercício do direito de fruir as prestações contratuais compensatórias é comportamento estatal ilícito.

O sistema legal brasileiro assegurou o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro em favor do contratado. É o que determinou a própria Constituição Federal de 1988 (art. 37,XXI), ao fixar que as obras, serviços, compras e alienações serão contratadas com ´cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta`. E também a lei 8.666/93, nos artigos 58, §§ 1º e 2º; 65, II, ´d`) e 65 §§ 5º e 6º. O mesmo fez a Lei Nacional das Concessões, arts. 18, VIII e 23, IV, complementados pelo art. 10.

Portanto, a legislação brasileira sobre contratos públicos consagrou, em favor do contratado privado, o direito de, na execução dos contratos, não ser constrangido a suportar desajustes sem que se reponha o equilíbrio por meio de prestações compensatórias contratuais diretas e internas.

Especificamente no caso das concessões, isso significa que foi banida qualquer possibilidade de o poder público querer que a concessionária se contente com ulteriores indenizações reparatórias do ilícito.

Aliás, do contrário a norma do parágrafo único do art. 39 da Lei Nacional de Concessões seria inconstitucional. Diz o preceito: ´Art. 39. O contrato de concessão poderá ser rescindido por iniciativa da concessionária, no caso de descumprimento das normas contratuais pelo poder concedente, mediante ação judicial especialmente intentada para esse fim. Parágrafo único. Na hipótese prevista no caput deste artigo, os serviços prestados pela concessionária não poderão ser interrompidos ou paralisados, até a decisão judicial transitada em julgado`.

A rescisão judicial por inadimplemento do concedente é medida de proteção da concessionária, quando as violações praticadas por aquele tornarem desinteressante a continuidade da relação para este. Mas este deverá manter os serviços até o trânsito em julgado, como dispõe o parágrafo único. Ora, esse dever seria absurdo e antijurídico, transformando-se em requisição de fato sem qualquer base ou limite legal, se fosse exigido que o particular o fizesse em condições totalmente diversas daquelas que contratou.

Portanto, o dever de o particular manter o serviço tem como correlato o dever de o concedente atuar positivamente para preservar o equilíbrio constante do contrato, não possuindo a parte pública a prerrogativa de remeter a recomposição desses direitos à esfera indenizatória"[16]. (grifou-se)

[16] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

67. Assim, diante do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO (doc. 2), pelos motivos já expostos nesse requerimento (crise econômica, licenciamento ambiental tardio e fragmentado, financiamentos públicos frustrados), os quais já foram publicamente reconhecidos pela ANTT (doc. 16), bem como pelos diversos motivos fáticos e técnicos que ensejaram 2 (dois) pleitos de revisão contratual perante a agência reguladora (a serem detalhados no curso desse procedimento arbitral), pretende a VIA 040 instaurar esse procedimento arbitral com vistas à revisão das bases negociais do ajuste, de modo a assegurar a continuidade e viabilidade da prestação do serviço público rodoviário, e à indenização dos prejuízos que lhe foram causados, seja pela mora administrativa do Poder Concedente, seja pela redução tarifária fixada em momento contratual notoriamente inoportuno.

68. Afinal, é cediço que o princípio da prevalência do interesse público sobre o privado não pode ser validamente utilizado para justificar a ruína do particular em benefício do interesse público. Nesse sentido, é a doutrina:

> "A relação entre indivíduo e coletividade, na Constituição, assegurou a sobrevivência e o respeito a todos os interesses. Como repetidamente afirmado, nenhum interesse individual pode ser exterminado mediante invocação ao interesse público. Ninguém pode ser destruído porque isso seria útil ao interesse coletivo. Autoriza-se limitação ou restrição dos interesses individuais, desde que resguardada a sua essência. Em hipóteses excepcionais e expressas, o interesse individual poderá ser sacrificado, desde que seja assegurada a contrapartida da indenização justa. Essa sistemática se integra com os princípios norteadores de um Estado Democrático de Direito, que rejeita regras ou filosofias autoritárias. Dentro desse contexto, considera-se a natureza do dever infringido pelo poder concedente. Se versar sobre prestação essencial à sobrevivência do concessionário, não será aplicável o dispositivo. Dito de outro modo, se a manutenção do serviço, em face do inadimplemento do poder concedente, for hábil a acarretar o desaparecimento do concessionário ou o sacrifício de interesses fundamentais, não incidirá o parágrafo único do art. 39. A garantia constitucional da preservação de pessoas e seu patrimônio prevalece sobre o princípio da continuidade do serviço público." (JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003. p. 610-611)

69. Esse entendimento doutrinário foi adotado pelo e. Superior Tribunal de Justiça, ao autorizar até mesmo a paralisação do início da execução do contrato pelo particular, como

forma de prevenir a majoração dos danos, sendo que, na hipótese da rodovia federal BR-040, se pretende a revisão do CONTRATO (doc. 2) justamente para se evitar o risco de futura paralisação total. Confira-se:

> "CONTRATO ADMINISTRATIVO. EQUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO VÍNCULO. DESVALORIZAÇÃO DO REAL. JANEIRO DE 1999. ALTERAÇÃO DE CLÁUSULA REFERENTE AO PREÇO. APLICAÇÃO DA TEORIA DA IMPREVISÃO E FATO DO PRÍNCIPE. 1. A novel cultura acerca do contrato administrativo encarta, como nuclear no regime do vínculo, a proteção do equilíbrio econômico- financeiro do negócio jurídico de direito público, assertiva que se infere do disposto na legislação infralegal específica (arts. 57, § 1º, 58, §§ 1º e 2º, 65, II, d, 88 § 5º e 6º, da Lei 8.666/93. Deveras, a Constituição Federal ao insculpir os princípios intransponíveis do art. 37 que iluminam a atividade da administração à luz da cláusula mater da moralidade, torna clara a necessidade de manter-se esse equilíbrio, ao realçar as "condições efetivas da proposta". 2. O episódio ocorrido em janeiro de 1999, consubstanciado na súbita desvalorização da moeda nacional (real) frente ao dólar norte-americano, configurou causa excepcional de mutabilidade dos contratos administrativos, com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das partes. 3. Rompimento abrupto da equação econômico-financeira do contrato. Impossibilidade de início da execução com a prevenção de danos maiores. (ad impossiblia memo tenetur). 4. Prevendo a lei a possibilidade de suspensão do cumprimento do contrato pela verificação da exceptio non adimplet contractus imputável à administração, a fortiori, implica admitir sustar-se o 'início da execução', quando desde logo verificável a incidência da "imprevisão" ocorrente no interregno em que a administração postergou os trabalhos. Sanção injustamente aplicável ao contratado, removida pelo provimento do recurso. 5. Recurso Ordinário provido." (RMS 15154/PE, Relator Ministro LUIZ FUX, T1 - PRIMEIRA TURMA, DJ 02/12/2002)

70. Nesse sentido, é a lição do mestre Hely Lopes Meirelles, conforme esclarece Carlos Ari Sundfeld:

> "Mas nem a velha teoria, tampouco a Lei Geral de Licitações e Contratações, reconheceram como prerrogativa da Administração Pública a de adiar ou descumprir o ajustado bilateralmente com os particulares, ainda que alegando pretextos de interesse público. Quanto a isso não há dúvida na doutrina e na jurisprudência: *o*

> *contrato público também obriga as partes, tanto a privada como a pública.*
> Cite-se, por todos, o administrativista Hely Lopes Meirelles. Lembra ele que 'executar o contrato é cumprir suas cláusulas segundo a comum interpretação das partes no momento de sua celebração', insistindo em que isso envolve não só 'à realização do objeto do contrato' como também 'tudo o mais que for estabelecido no ajuste ou constar das normas legais como encargo de qualquer das partes'. Para em seguida concluir:
>
> > 'O contrato administrativo, como, de resto, qualquer contrato, deve ser executado fielmente, exercendo cada parte seus direitos e cumprindo suas obrigações. Na execução do contrato administrativo a Administração nivela-se ao particular, de modo que a cada obrigação deste corresponde um direito daquela, e vice-versa, segundo as cláusulas contratuais e as normas pertinentes.'
>
> Eventuais prerrogativas administrativas só existem nos termos e limites das leis e das cláusulas contratuais. E não há, em favor da Administração, claro, qualquer prerrogativa implícita para descumprir o contratado, como se os interesses do particular fossem menores ou irrelevantes. Ela não tem a prerrogativa de fazer a expropriação indireta dos direitos constituídos em favor deste, ainda que pela simples omissão do dever de reequilibrar o contrato na forma prevista, impondo a prestação dos serviços em condições que não foram avençadas. Não há interesse público contra as normas jurídicas, ou fora delas."[17] (grifou-se)

71. Assim, diante do manifesto rompimento das bases negociais do CONTRATO, por fatos imprevisíveis à época de sua celebração, ocorridos nos idos de 2015, o que ensejou cenário de excessiva onerosidade, pelos motivos já expostos em pleitos administrativos de revisão contratual ora descritos, mas que também serão oportunamente detalhados, inclusive com a juntada de documentação suplementar, conforme já reconhecido pelo Governo Federal, por meio da Lei nº 13.448/2017, e pela própria ANTT em audiência pública, realizada em 14.8.2018 (apesar de sua contraditória redução tarifária, fixada pela Deliberação 523), pretende a requerente, por meio desta arbitragem, obter o reequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, de modo a viabilizar a prestação do serviço público rodoviário com a realização dos investimentos pertinentes, mas sem a efetivação de sua ruína financeira (cf. art. 37, XXI da Constituição Federal, arts. 317 e 478, do Código Civil, e arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995).

[17] SUNDFELD, Carlos Ari. "O direito à fruição *in natura* da concessão pública e sua expropriação indireta abusiva". In O Direito Administrativo na Atualidade: estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles (1917-2107) Defensor do Estado de Direito. Arnoldo Wald, Marçal Justen Filho e César Augusto Guimarães Pereira (Organizadores). Malheiros Editores, 2017, pp. 251-261.

IV. ESPECIFICAÇÃO DO PEDIDO E VALOR ENVOLVIDO

(Art. 4°, item 3, alínea d, do Regulamento CCI)

72. Conforme exposto no capítulo antecedente, os pedidos a serem formulados nesta arbitragem são:

> a) A readequação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII ("CONTRATO"), nos termos do art. 37, XXI da Constituição Federal, dos arts. 317 e 478, do Código Civil, dos arts. 10, 18, VIII, 23, IV, 29, V e VI, da Lei nº 8.897/1995 e dos arts. 58, §§ 1º e 2º e 65, II, "d", da Lei nº 8.666/1993.
>
> b) A ratificação da medida liminar, deferida nos autos da ação cautelar (proc. nº 1014300-37.2018.4.01.3400), que tramita perante o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.
>
> c) A condenação da requerida ao reembolso de custas administrativas, despesas e honorários de árbitros e de advogado, nos termos da cláusula 37.1.10.

73. Atribui-se a esse procedimento arbitral o valor de R$ 140.000.000,00 (cento e quarenta milhões de reais), relativo ao pedido formulado na alínea "a" acima, meramente estimativo, uma vez que, até o momento, não se pode quantificar todos os prejuízos relacionados ao desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

V. CONVENÇÃO DE ARBITRAGEM

(Art. 4°, item 3, alínea e, do Regulamento CCI)

74. Em 12.3.2014, a requerente celebrou com a requerida contrato de concessão da rodovia federal BR-040 (Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII), o qual possui convenção de arbitragem, adiante transcrita:

"37.1 Arbitragem

37.1.1 As partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 A submissão à arbitragem, nos termos deste item, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.

37.1.3 A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

37.1.4 A arbitragem será conduzida em Brasília, Distrito Federal, Brasil, utilizando-se a língua portuguesa como idioma oficial para a prática de todo e qualquer ato.

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

37.1.6 O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) Partes, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.

37.1.7 Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada Parte, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que,

por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.

37.1.9 As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as Partes e seus sucessores.

37.1.10 A Parte vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros." (doc. 2)

75. Informa a requerente que o contrato relacionado à controvérsia instruirá este requerimento (Art. 4º, item 3, alínea e, do Regulamento CCI).

VI. INDICAÇÃO DE ÁRBITRO

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

76. A requerente indica, desde já, como árbitro, o Dr. Sérgio Guerra, inscrito na OAB/RJ sob o nº 61.072, com endereço profissional na Praia de Botafogo, 190, 13º andar, CEP. 22.250-900, email: sergio.guerra@fgv.br.

VII. SEDE, REGRAS DE DIREITO E IDIOMA

(Art. 4º, item 3, alínea g, do Regulamento CCI)

77. Nos termos dos itens 37.1.4 e 37.1.5 da cláusula compromissória prevista no CONTRATO (doc. 2), informa a requerente que a sede da arbitragem é a cidade de Brasília/DF, Brasil. O idioma a ser utilizado no procedimento é a língua portuguesa. E, por fim, a arbitragem será regida de acordo com as leis brasileiras, excluída a equidade.

VIII. CONCLUSÃO

78. Ante o exposto, a VIA 040 requer a instauração do Procedimento Arbitral, com a convocação da requerida, no endereço acima indicado, para firmar compromisso arbitral, nos termos do artigo 5º do Regulamento da CCI.

79. Informa, por fim, que este requerimento será submetido, por correio eletrônico, e, após o recebimento das orientações da Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil, por correio.

Do Rio de Janeiro para São Paulo, 17 de setembro de 2018.

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ 123.483

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Flavia Franco <flavia.franco@invepar.com.br>
Enviado em: quinta-feira, 29 de novembro de 2018 18:20
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Resposta automática: Encaminha manifestação ANTT revelação coárbitro | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Estarei de licença maternidade até o dia 21/04/19. Caso o assunto seja urgente, favor contatar eduardo.lima@invepar.com.br. Obrigada!

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

30/11/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

3 de dezembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerente de 29 de novembro de 2018, diretamente encaminhada à Requerida; e

- Correspondência da Requerida de 29 de novembro de 2018, diretamente encaminhada à Requerente.

.../...

Entendemos que em razão da revelação apresentada pelo Dr. Calixto Salomão, a Requerida retira a sua designação para confirmação como coárbitro na presente arbitragem e designa a Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla para confirmação como coárbitra na presente arbitragem.

Informaremos ao Dr. Calixto Salomão sobre a decisão da Requerida de retirar a sua designação e convidaremos a Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: segunda-feira, 3 de dezembro de 2018 20:02
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 03.12.2018
Anexos: 20181203 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria de 03.12.2018.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

04/12/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

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

Ao(s)
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. - BR 040
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no Procedimento Arbitral em epígrafe, vem apresentar **resposta ao requerimento de arbitragem** através de seus Procuradores Federais infra-assinados.

I. INTRODUÇÃO

1. O litígio entre as Partes tem como objeto questões relativas à execução do Contrato de Concessão ("Contrato" ou "Concessão") da rodovia federal BR 040/DF/GO/MG, conforme Edital nº 006/2013 – Parte VII, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos.

2. A Requerente se insurge contra o método de reequilíbrio contratual, nos moldes pactuados no Contrato, que resultou na redução tarifária em razão da aplicação do Fator D (desconto de reequilíbrio) decorrente da não conclusão dos investimentos no exercício previsto no Plano de Exploração da Rodovia (PER), considerando que, para a execução dos investimentos, era necessária a obtenção de licença ambiental, obrigação a cargo do Poder Concedente.

3. E, por esta razão, não foi possível a entrega das obras de ampliação de capacidade e melhorias da rodovia previstas no curso da Concessão. Assim sendo, por não ter dado causa ao atraso, entende serem desarrazoadas a redução da tarifa básica de pedágio que vem refletindo na saúde financeira da Requerente enquanto Concessionária de serviços públicos, motivo pelo qual requer a recomposição integral da tarifa, bem como o afastamento da aplicação do Fator D porque esta dependeria da comprovação de culpa.

4. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental para realizar obras previstas no Contrato, cuja obrigação assumida pelo Poder Concedente, nos termos das cláusulas 5.1. e 5.2, que só foi

emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), 1 ano e 2 meses após o prazo contratual, ensejando custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

5. A Requerente também consigna que as condições de financiamento para os investimentos previstos no Contrato — que serviram de fundamento para o lance no certame licitatório realizado pela sociedade de propósito específico VIA 040, constituída para a execução do referido contrato de concessão — não se confirmaram, impactando as bases negociais do ajuste firmado entre as Partes, sem gerar a esperada contrapartida financeira em benefício da concessionária.

6. Todavia, conforme será demonstrado ao longo da presente resposta e mais detalhadamente ao longo do procedimento arbitral, tais argumentos, contudo, são absolutamente improcedentes, como iremos demonstrar ao longo da presente resposta.

II. SOBRE AS CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO PELO GOVERNO FEDERAL E OUTROS ASPECTOS

7. No que tange ao suposto desequilíbrio em razão da alteração das condições do financiamento, também não devem ser acolhidos os argumentos da requerente.

8. O edital de licitação e respectivo contrato são bastante claros ao alocar como risco do Concessionário a obtenção de financiamento. Inclusive, à época da licitação, a então licitante declarou expressamente dispor de capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios ou de terceiros.

9. Dessa forma, não há evidências mínimas quanto: (a) desequilíbrio no Contrato; (b) riscos imprevisíveis ou impactantes; (c) justificativas para isenção de responsabilidades exclusivas da Requerente.

10. Não há, portanto, razão para reequilíbrio por fatos que estavam dentro do risco assumido pelo requerente.

III. A QUESTÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

11. No tocante ao fracionamento do licenciamento ambiental, as licenças foram emitidas em 06.07.2016 para o trecho de Goiás e Distrito Federal, e em 13.04.2018, para o trecho de Minas Gerais.

12. Sem embargo, os trechos atualmente pendentes de transferência do licenciamento não interferem na consecução da primeira meta anual para ampliação da capacidade e melhorias, prevista no item 3.2.1.1 do PER, integrante do instrumento de outorga.

13. Não é demais esclarecer que, por meio de revisões de tarifa básica de pedágio (1ª Revisão Ordinária - 2016 e 3ª Revisão Extraordinário - 2017), a Concessionária foi reequilibrada tendo em vista as perdas reconhecidas em relação ao atraso no licenciamento ambiental. Acarretando posterior perda do objeto quanto a tese de desequilíbrio econômico-financeiro.

14. Desse cenário, mesmo liberada para execução de obras a Requerente deixou de cumprir com as obrigações contratuais, as quais permanecem hígidas, razão pela qual a tarifa de pedágio sofreu desconto de reequilíbrio com vistas a evitar que os usuários do sistema rodoviário pagassem por obras não concluídas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis.

IV. DA CORRETA APLICAÇÃO DO FATOR D COMO FERRAMENTA DE MANUTENÇÃO DO CONTRATO

15. O Contrato firmado entre as partes é claro ao estabelecer o Fator D (desconto de reequilíbrio) como ferramenta de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

16. A definição do Fator D já é suficiente para, por si só, infirmar todas as alegações da Requerente, deixando claro tratar-se de forma de "manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e sua remuneração", em função da "inexecução de obras e serviços da frente de ampliação de capacidade".

17. A aplicação do Fator D é OBJETIVA, ou seja, independe da apuração de culpa da Concessionária, servindo simplesmente como mecanismo de equilíbrio contratual, a partir da ponderação entre serviços efetivamente executados e sua remuneração.

18. É irrelevante a apuração de culpa na causação do atraso, ou na não realização dos investimentos previstos, pois o Fator D não constitui penalidade pelo inadimplemento contratual voluntário (doloso ou culposo).

19. No mesmo sentido dispõe o inciso V da subcláusula 22.6.4 que a Requerente enquanto Concessionária declara ter pleno conhecimento de que, em caso de atraso na execução das obras de ampliação de capacidade decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como risco do Poder Concedente, será aplicado o desconto de reequilíbrio, de forma imediata e automática pela Agência, razão pela qual qualquer reclamação nessa vertente está vazia de substrato jurídico-contratual e deve ser rechaçada, de pronto.

V. DOS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL E RESPECTIVAS AVALIAÇÕES

20. A citada revisão contratual pela Requerente nos processos de revisão ordinária ou extraordinária do Contrato foram devidamente analisados, seja para deferir ou indeferir, tendo os resultados aprovados pela ANTT por meio dos seguintes atos administrativos:

- 1ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.699, de 13.05.**2015**;
- 2ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.787, de 17.05.**2015**;
- 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.143, de 15.07.**2016**;
- 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.392, de 27.07.**2017**;
- 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária - Deliberação nº 523, de 14.08.**2018**.

21. Some-se a isso o fato de que tais análises foram apuradas para todas as ocasiões em que a Requerida foi provocada, em reforço a regularidade de desenvolvimento dos processos administrativos, de acordo com a Lei nº 9.784/1999, que regula os atos praticados no processo administrativo.

22. Nesse sentido, é dizer que, a uma, os argumentos ventilados pela Requerente não condizem à realidade; a duas, obviamente inexiste qualquer indício de mora administrativa. Inclusive sobre esse evento causa estranheza o 'desconhecimento' dos instrumentos normativos pela Concessionária comparado a extensa e desnecessária dogmatização propagada nas alegações iniciais.

VI. SUPOSTA INÉRCIA DA REQUERIDA NAS TENTATIVAS ENGENDRADAS DE RENEGOCIAÇÃO

23. No âmbito das tentativas de renegociação, a Requerente alegou a inércia da Requerida ante a previsão de reequilíbrio econômico-financeira do Contrato, sem atentar-se aos precedentes normativos já indicados anteriormente.

24. Conquanto seu requerimento de arbitragem destaque a natureza de vítima no balanço das regras impostas às Partes, a Requerente reconheceu sua responsabilidade adotando o parcelamento para quitação das multas lavradas em virtude de sucessivas violações contratuais

25. Não obstante a tudo isso, imputar inércia no tratamento de assunto de relevância extreme à Administração Pública Indireta representada pela Autarquia Federal Requerida, desprovido de argumentos concretos,

26. Inexiste desvio de boa-fé por parte da Requerida, e a a mora administrativa não restou configurada.

VII. DOS EFEITOS DECORRENTES DO PROCEDIMENTO DE RELICITAÇÃO INSTAURADO

27. A Requerida se pronunciou acerca do requerimento de instauração de procedimento de relicitação da concessão, em estrita atenção ao desinteresse na outorga de exploração de serviço público continuado, sob os cuidados da Requerente.

28. Diferente da interpretação da lei adotada pela Requerente, a aludida legislação especial não reconhece, como motivo de sua edição, o efetivo desequilíbrio econômico desses contratos, mas sim a reprogramação dos investimentos.

29. O simples requerimento de relicitação não lhe exime de honrar os compromissos avençados **até a conclusão da relicitação e a assinatura do novo contrato**, devendo **assegurar, a continuidade da prestação dos serviços essenciais**.

30. Em outras palavras em caso de Relicitação a Requerente permanecerá responsável pela concessão **até a assinatura do novo contrato** de parceria, não cabendo a escusa pretendida.

VIII. DO PEDIDO INDENIZATÓRIO FEITO PELA REQUERENTE

31. É totalmente descabido o pedido indenizatório formulado, olvidando que a remuneração da Concessionária se dá por meio da tarifa de pedágio, das receitas extraordinárias e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes.

32. Perfilhando as regras entabuladas de comum acordo entre as Partes, validadas com as aposições de assinatura do instrumento contratual em análise, se o Contrato estivesse viciado, naturalmente seria objeto de consulta do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão externo de auditoria nos contratos e licitações, competências estabelecidas com arrimo nos Artigos 33, §2º, 70, 71, 72, §1º, 74, §2º e 161, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988, além do Artigo 113 da Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações), dentre outras normas.

33. Logo, é fácil perceber, mais um vez que a Requerente não se apoia na melhor interpretação dos fatos e circunstâncias, ou provas.

34. Exige-se, dessa forma, redobrada atenção de quem vier a julgar, desde que observadas a inexistência da chamada mora administrativa ou qualquer fundamentação rarefeita insistente na não redução da tarifa de pedágio, distante do que foi expresso no Contrato.

X. INDICAÇÃO DE COÁRBITRA

35. A Requerida retifica a indicação anteriormente feita, e indica a seguinte coárbitra:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

XI. CONCLUSÃO E REQUERIMENTO

36. Diante do exposto, a ANTT reputa improcedentes os pedidos contidos no requerimento de arbitragem, e pretende ver a Requerente condenada a suportar integralmente os ônus de sucumbência (custas e despesas da arbitragem, além dos honorários advocatícios).

37. Por fim, ainda que a Agência esteja convicta da total improcedência dos pedidos enumerados nas alegações iniciais, resguarda-se ao direito de produzir todas as provas admitidas em direito, a quais serão especificadas no momento oportuno.

Brasília, 29 de novembro de 2018.

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

Artur Watt Neto
Procurador Federal

Documento assinado eletronicamente por ARTUR WATT NETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 198142979 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): ARTUR WATT NETO. Data e Hora: 04-12-2018 21:30. Número de Série: 13898499. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 198142979 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 05-12-2018 10:47. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

ANTT
FL N.º 862
SUINF

Coordenação de Instrução Processual – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

DESPACHO nº 746/2018/CIPRO/SUINF

Destinatário: PRG

Referência: Processo nº 50501.335226/2018-93

Interessado: Concessionária BR-040 S/A – Via040

Assunto: ARBITRAGEM N. 23932/GSS

Data: 1º/11/2018

Em atenção à NOTA n. 00571/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, apresentamos a seguir respostas aos quesitos propostos pela Procuradoria junto à ANTT:

> a) os fatos alegados pela Concessionária causaram desequilíbrio econômico-financeiro no Contrato de Concessão n. 006/2013?
> **R.**: A Concessionária VIA040 alega, como fatos de desequilíbrio econômico-financeiro de seu Contrato de Concessão, ausência de confirmação de condições de financiamento público para os investimentos previstos no contrato, bem como atraso e fragmentação no licenciamento ambiental para a realização das obras previstas no Contrato.
> Em relação ao financiamento, apesar de reconhecermos que a não confirmação das expectativas de condições de financiamento público impacta sobremaneira o contrato em questão, considerando o grande vulto de obras obrigatórias à implantar, principalmente nos 5 primeiros anos de concessão, todavia, o Contrato de Concessão nº 006/2013 dispõe que o risco de financiamento é do Concessionário, a saber:
>
> > 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.
> > [...]
> > 26.3 A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato.

Assim, evidencia-se que o risco de captação de recursos e a financiabilidade como um todo do Projeto, nos termos do Contrato de Concessão nº 006/2013, repousa exclusivamente sobre o Parceiro Privado.

Em relação ao licenciamento ambiental, informamos que, por meio de revisões da Tarifa Básica de Pedágio (1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - 2016, 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária – 2017), a Concessionária foi reequilibrada tendo em vista as perdas reconhecidas em relação ao atraso no licenciamento ambiental, cujas

licenças foram emitidas em 06/07/2016 para o trecho de Goiás e DF, e em 13/04/2018 para o trecho de Minas Gerais.

Sem embargo, os trechos atualmente pendentes de transferência do licenciamento não interferem na consecução da primeira meta anual para ampliação de capacidade e melhorias, prevista no item 3.2.1.1 do Programa de Exploração da Rodovia – PER, integrante do instrumento de outorga.

Diante de tal, cenário, considerando que mesmo liberado para execução de obras a Concessionária deixou de cumprir com as obrigações contratuais, as quais permanecem hígidas, razão pela qual a tarifa de pedágio sofreu desconto de reequilíbrio com vistas a evitar que os usuários do sistema rodoviário pagassem por obras não concluídas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis.

b) a ANTT deixou de apreciar pedidos de revisão do Contrato de Concessão n. 006/2013? Em caso positivo, por quais razões?
R.: Não. Todos os pleitos apresentados pela Concessionária, em sede de processos para revisão ordinária ou extraordinária do Contrato de Concessão nº 006/2013, foram devidamente analisados, seja para deferir ou indeferir, tendo os resultados sido aprovados pela ANTT por meio dos seguintes normativos:

- 1ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.699, de 13 de maio de 2015
- 2ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.787, de 17 de julho de 2015
- 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.143, de 15 de julho de 2016
- 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.392, de 27 de julho de 2017
- 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária - Deliberação nº 523, de 14 de agosto de 2018

c) houve o reconhecimento da ANTT do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão n. 006/2013?
R.:Não houve reconhecimento de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em questão.

O expediente utilizado pela Concessionária para tal tese se trata de Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT, de 18/09/2018, anexo, encaminhado a diversos órgãos relacionados às concessões rodoviárias federais, bem como sua fiscalização, no qual se faz um diagnóstico e se propõem alternativas, frente à queda de desempenho das Concessões rodoviárias federais, a partir das reflexões apresentadas por esta Agência em Audiência Pública realizada junto à a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos deputados, no dia 14/08/2018.

Todavia, o documento tem caráter meramente informativo, não se confundindo em nenhum momento com a fiel aplicação das normas regulatórias e contratuais por parte da ANTT.

d) qual a motivação utilizada para a redução tarifária por meio da 3ª Revisão Ordinária e da 5ª Revisão Extraordinária?
R.: Basicamente, a redução tarifária aplicada na 3ª RO e 5ª RE deve-se à aplicação do Fator D (desconto de reequilíbrio) referente à não execução das obrigações e parâmetros contratuais previstos até aquele ano concessão, especialmente por não cumprimento das metas anuais de ampliação e capacidade da rodovia, inclusive nos casos de atraso na emissão de Licença de Instalação para as obras de duplicação, cuja responsabilidade é do Poder Concedente.

A aplicação do Fator D, conforme estabelece o Contrato de Concessão, na cláusula 22.6.4, transcrita a seguir, deve ser aplicada inclusive em caso de enquadramento na cláusula 21.2 do contrato (riscos alocados ao poder concedente, como é o caso da obtenção das Licenças ambientais), a saber:

> 22.6.4 A Concessionária declara ter pleno conhecimento e reconhece que:
> i) considerando o caráter objetivo da avaliação realizada pela ANTT, o seu resultado indicará as condições físicas do Sistema Rodoviário e a sua conformidade com os Parâmetros de Desempenho, com o cumprimento do prazo de execução das obras e demais exigências do Contrato e do PER, observados os Parâmetros Técnicos e os Escopos;
> (ii) o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio, determinado pela avaliação anual de desempenho e execução de obras, é um mecanismo pactuado entre as Partes para reequilibrar o Contrato nos casos de atraso ou inexecução de obras e serviços ou no caso de antecipação de determinadas obras, e será aplicado de forma imediata e automática pela ANTT;
> (iii) **a redução ou aumento do valor da Tarifa Básica de Pedágio em decorrência da aplicação do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio não constitui penalidade contratual** ou receita adicional, mas sim mecanismo preestabelecido no Contrato para manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro;
> (iv) a avaliação do desempenho da Concessão e a aplicação do Desconto de Reequilíbrio não prejudicam a verificação, pela ANTT, de inadimplemento contratual da Concessionária e consequente aplicação das penalidades previstas no Contrato e na regulamentação da ANTT;
> (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**. (**grifo nosso**)

Diante do exposto, nos casos em que houve atraso na execução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviço decorrente de eventos que foram reconhecidos pela ANTT

ANTT
FL N.º 965
SUINF

como de responsabilidade do Poder Concedente – como no caso das Licenças de Instalação -, foi aplicado o Desconto de Reequilíbrio, mas não foi aplicada a penalidade de advertência, multa ou qualquer outra espécie.

e) a concessionária deve algum valor à ANTT a título de multas contratuais ou outras rubricas?
R.: Não. As multas devidas pela Concessionária encontram-se em parcelamento.

Isto posto, sugerimos restituição dos autos à PRG.

DANIEL LINDER
Coordenador de Instrução Processual

De acordo, à PRG.

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – Substituto

ANTT
FL N.º 966
SUINF

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Gabinete do Diretor-Geral
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco G, 3º andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1990

Ofício-Circular nº 001 /2018/DG/ANTT

Brasília, 17 de setembro de 2018.

Ao
Presidente da Comissão de Viação e Transportes – CVT
Presidente do Tribunal de Contas da União – TCU
Ministro Bruno Dantas do Tribunal de Contas da União – TCU
Ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA
Procurador Frederick Lustosa de Melo - Ministério Público Federal – MPF
Secretário da SeinfraRodoviaAviação do Tribunal de Contas da União – TCU
Secretário Especial do Programa de Parcerias de Investimentos – SPPI
Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias – ABCR
Presidente da Confederação Nacional de Transportes – CNT
Presidente da Confederação Nacional da Agricultura – CNA
Presidente da Confederação Nacional da Indústria – CNI

Assunto: **Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais**

Referência: **Encaminhamentos da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14/08/2018**

1. Servimo-nos do presente para encaminhar o Memorando nº 876/2018/SUINF, de 12 de setembro de 2018, o qual traz anexo documento intitulado "Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais", a partir das reflexões apresentadas por esta Agência na audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, no dia 14 de agosto de 2018.

2. O texto apresenta um diagnóstico da superveniência da crise e como as concessões rodoviárias tiveram o seu desempenho afetado pela queda acentuada do tráfego, bem como pela restrição de acesso às linhas de crédito ofertadas previamente à crise.

3 São apresentadas também as alternativas à disposição do poder concedente: caducidade, relicitação ou revisão contratual. Ao analisar os desdobramentos de cada uma dessas hipóteses, conclui-se que a revisão contratual ampla – incluindo revisões extraordinária e quinquenal – é o único caminho que, de fato, soluciona o problema, uma vez que permite a retomada dos investimentos no prazo mais curto, não onera o orçamento público e a capacidade institucional federal, assim como

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES
Gabinete do Diretor-Geral
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco G, 3º andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1990

não acarreta descontinuidade na prestação do serviço público. Tais ajustes contratuais, quando processados, permitirão a redução imediata das tarifas de pedágio, por meio da aplicação dos redutores tarifários previstos contratualmente.

4. Por fim, entende-se que uma solução satisfatória para o problema somente será atingida por meio de amplo debate, envolvendo sociedade, usuários, órgãos de controle e fiscalizadores, parlamento, setor regulado e demais órgãos de governo, com vistas a aperfeiçoar o modelo de revisão contratual ora proposto, de forma a melhor satisfazer o interesse público.

5. Certo de contarmos com vossa atenção e disposição de contribuir para que seja alcançada uma solução efetiva para a questão, renovamos nossos préstimos de distinta consideração.

Atenciosamente,

SÉRGIO DE ASSIS LOBO
Diretor-Geral
Substituto

Protocolo - SUINF
50501.325083/2018-10
Em: 12/09/18 Hora: ___:___

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 - Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF - CEP: 70.200-003
(61) 3410-1711

ANTT
FL N.º 967
SUINF

Memorando nº 876 /2018/SUINF

Brasília, 10 de setembro de 2018.

Ao Gabinete do Diretor Geral

Assunto: **Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais**

Referência: Encaminhamentos da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14/08/2018

1. Servimo-nos do presente para encaminhar o documento intitulado "Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais", elaborado por esta Superintendência em decorrência da audiência pública realizada na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara dos Deputados, no dia 14 de agosto de 2018.

2. Trata-se de análise do momento crítico vivido pelo pela infraestrutura rodoviária concedida, a qual vem apresentando desempenho aquém do previsto desde a emergência da recessão econômica no ano de 2015. O documento faz um mapeamento da crise sob a ótica de cada uma das etapas de concessão, evidenciando, por meio de inferência estatística, a imprevisibilidade da severa queda no volume de tráfego das rodovias concedidas, a qual está relacionada diretamente à retração na atividade econômica.

3. Efeitos indiretos do baixo desempenho da economia também são reportados, sobretudo no tocante à deterioração das condições das linhas de

financiamento subsidiadas dos bancos públicos, o que teve o efeito de frustrar o planejamento das concessionárias de rodovias.

4. Os impactos da combinação desses efeitos diretos (queda no tráfego) e indiretos (condições de financiamento) são apresentados, demonstrando-se que, atualmente, as obras de grande vulto encontram-se praticamente paralisadas. Acumulam-se multas e inexecuções, que tendem a se agravar com a aplicação dos devidos descontos tarifários, levando a uma situação de insolvência generalizada.

5. Diante desse diagnóstico, são apresentadas as alternativas à disposição do poder concedente – caducidade, relicitação ou revisão contratual. Analisando vantagens e desvantagens sob o ponto de vista dos usuários, entende-se que a revisão contratual ampla – incluindo revisões extraordinária e quinquenal – é o único caminho que, de fato, soluciona o problema, uma vez que permite a retomada dos investimentos no prazo mais curto, não onera o orçamento público e a capacidade institucional federal e não acarreta descontinuidade na prestação do serviço público.

6. Demonstra-se, na sequência, uma proposta inicial do modelo de revisão contratual, contemplando a modernização dos contratos e a inclusão de desincentivos a novos descumprimentos. Por meio de uma revisão extraordinária, seriam feitos os ajustes da curva de tráfego do momento atual em diante, considerando a superveniência da crise e compartilhando ganhos futuros com os usuários; e, por meio da revisão quinquenal, proceder-se-ia ao ajuste do conjunto e do cronograma de investimentos de cada concessão, de acordo com as suas reais necessidades. Ambos os processos estão lastreados na legislação nacional (Leis nº 8.666/1993, 8.987/1995, 10.233/2001), na Resolução ANTT nº 675/2004 e na matriz de risco dos contratos de concessão.

7. Cabe mencionar, ainda, que o resultado desses ajustes tem o potencial de reduzir, de forma imediata, da tarifa de pedágio praticada nas

ANTT
FL N.º 968
SUINF

rodovias concedidas, compensando os efeitos dos ajustes por meio da aplicação de redutores tarifários previstos em contrato.

8. Destarte, sugere-se que o documento anexo sirva como fomentador do debate sobre a situação dos contratos de concessão de rodovias, dando sequência ao que foi exposto por esta Superintendência na Audiência Pública realizada no âmbito da CVT. Tendo em vista a relevância e sensibilidade do tema, recomenda-se que o assunto seja amplamente discutido com sociedade, usuários, órgãos de controle e fiscalizadores, parlamento e setor regulado, além dos demais órgãos de governo, com o objetivo de se chegar a um consenso sobre o melhor modelo de revisão contratual a ser empregado.

9. Certo de contarmos com vossa atenção, sobretudo no que tange à busca por soluções efetivas para a queda de desempenho experimentada pelas concessões rodoviárias federais, renovamos nossos préstimos de distinta consideração.

Atenciosamente,

FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

DIAGNÓSTICO E ALTERNATIVAS FRENTE À QUEDA DE DESEMPENHO DAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS FEDERAIS

1. INTRODUÇÃO

O presente documento tem o objetivo de apresentar diagnóstico dos impactos da conjuntura econômica nacional sobre as concessões rodoviárias federais e comparar as alternativas existentes para o seu tratamento. Considera-se o impacto da queda na atividade econômica sobre o tráfego das concessões, sua receita majoritária, e seus efeitos diretos e indiretos no desempenho dos contratos. Tomando essa realidade como ponto de partida, são analisadas as alternativas disponíveis, evidenciando suas particularidades e propondo caminhos de solução para o momento crítico do setor.

2. DIAGNÓSTICO DO PROBLEMA

O Brasil enfrentou uma das piores crises econômicas da sua história no período 2015-2016, ao registrar dois anos seguidos de quedas severas no seu Produto Interno Bruto (PIB) real. Tal situação é somente comparável à vivida nos anos 1930-1931, único momento da história em que o mesmo fenômeno de quedas sucessivas foi experimentado. Os números da recente recessão são expressivos, com quedas de 3,8% e 3,6%, (acumulando 7,2% em dois anos)[1].

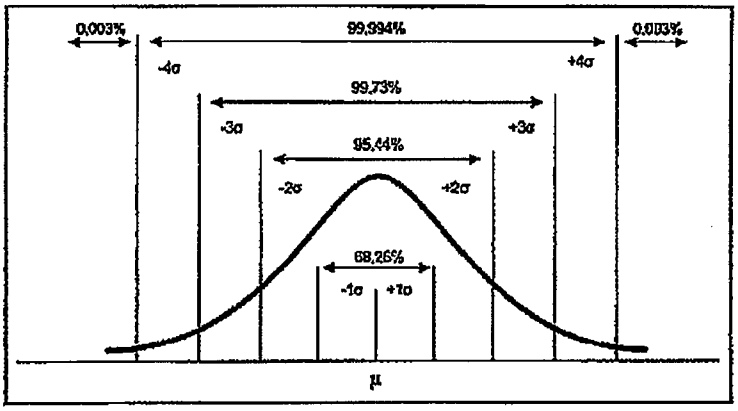
Agrava essa situação, o fato da lenta retomada que vem sendo verificada no momento atual da economia brasileira, tendo sido registrada leve expansão de 0,98% em 2017 e previsão de 1,47% para 2018. Diferentemente do comportamento mais frequente internacionalmente percebido em períodos pós-crise, em que há substancial movimento no sentido positivo, a exemplo de 2009 e 2010, momento em que o PIB foi de -0,13% em 2009 e de 7,53% em 2010, na conjuntura atual do Brasil essa retomada mostra-se pouco dinâmica.

Considerando a série histórica de crescimento do PIB real de 1994 a 2013, ano em que foram arrematadas as concessões da terceira fase da 3ª Etapa de concessões rodoviárias, verifica-se que as taxas de crescimento dos anos de 2015 e 2016 estão fora de 99,73% dos casos esperados, considerando a distância superior a três desvios-padrão em uma distribuição de probabilidades semelhante à normal. O mesmo fenômeno pode ser verificado se considerado o período 1994 a 2007, ano em que ocorreram os leilões da 2ª etapa de concessões federais.

Essas inferências estatísticas apontam para uma forte imprevisibilidade da recessão econômica vivida entre 2015 e 2016. Quando se toma por base a série histórica desde a estabilização da economia brasileira decorrente do Plano Real, evidencia-se a impossibilidade de se prever quedas nesse patamar daqueles que assumiram concessões de rodovias federais nesse período. Mesmo nos cenários mais pessimistas que poderiam balizar as propostas econômicas ofertadas nos leilões das rodovias, é pouco provável que se considerasse hipóteses com menos de 0,27% de probabilidade de ocorrência. A seguir, uma distribuição normal de probabilidades ilustra o caso. Os anos de 2015 e 2016 estariam somente no extremo das caudas.

[1] Fonte IBGE: www.ibge.gov.br.

ANTT
FL N.º 969
SUINF



Essa análise é fundamental para entendermos o efeito dessa queda econômica sobre as concessões brasileiras, tendo em vista a conjuntura em que foram realizadas as ofertas de tarifas para a prestação do conjunto de obras e serviços rodoviários e a ligação entre o PIB e o tráfego das rodovias brasileiras. Com o intuito de demonstrar essas relações, cabe resgatar o histórico que constitui o programa de concessões federais do país.

2.1. AS ETAPAS DE CONCESSÃO E A CAPACIDADE DE PREVISÃO DO NÍVEL DA ATIVIDADE ECONÔMICA BRASILEIRA

2.1.1. 1ª ETAPA – 1993-1998

A primeira etapa de concessões rodoviárias foi estruturada ainda sob a condução do Ministério dos Transportes, criado em 1993, o qual contava com a participação do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), responsável pela gestão do programa. As primeiras concessões foram contratadas pelo DNER entre 1994 e 1997, as quais se somaram a uma concessão contratada pelo Estado do Rio Grande do Sul, por delegação, e posteriormente transferida à União, a Ecosul, compondo a lista que consta da tabela a seguir.

Julho/2009

RODOVIA(S)	TRECHO(S)	EXTENSÃO (km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INÍCIO DO CONTRATO	PRAZO	COBRANÇA DE PEDÁGIO	FIM DO CONTRATO
BR-101 RJ	Ponte Rio - Niterói	13,2	Ponte	29/12/1994	01/08/1995	20 anos	17/09/1996	31/05/2015
BR-116 RJ	Além Paraíba - Teresópolis - Entr. BR-040/RJ	142,6	CRT	22/11/1995	22/03/1996	25 anos	02/09/1996	21/03/2021
BR-040 RJ/MG	Rio - Juiz de Fora	179,9	Concer	31/10/1995	01/03/1996	25 anos	20/08/1996	28/02/2021
BR-116 SP/RJ	Rio - São Paulo	402,0	Nova Dutra	31/10/1995	01/03/1996	25 anos	01/08/1996	28/02/2021
BR-290 RS	Porto Alegre - Osório	121,0	Concepa	04/03/1997	04/07/1997	20 anos	26/10/1997	03/07/2017
BR-116 RS BR-293 RS BR-392 RS	Camaquã - Pelotas Pelotas - Jaguarão Santana da Boa Vista - Pelotas Pelotas - Rio Grande Pelotas - Bagé	623,8	Ecosul	15/07/1998	24/07/1998	27,3 anos	04/03/2001	03/03/2026
	TOTAL	1.482,4						

Fonte: ANTT - Relatório Anual 2007

* A extensão total da concessão, considerando-se os 10,1 km de acessos, é de 23,3 km

O contexto dos leilões dessa que foi denominada primeira etapa de concessões era de instabilidade econômica, decorrente de período de hiperinflação característico do final da década de 1980 e início da década de 1990. Os projetos estruturados à época embutiam essas

condições e refletiam, em grande medida, os contratos de obras do DNER, não contendo definição clara de alocação de riscos e de parâmetros de desempenho. Foram contratos de 20 a 25 anos de prazo, com pequenas extensões (média de 247 km). Tratavam-se de corredores rodoviários consolidados, localizados nas regiões sul e sudeste.

No caso dessas concessões, o entrante assumiu elevado grau de risco relativo à sustentabilidade econômico-financeira da concessão, o que se mostrava precificado pelas taxas internas de retorno dos projetos, que chegavam a 24% ao ano. Uma análise estatística considerando o desempenho da economia brasileira desde os anos 1980, colocava o investidor diante de uma média de crescimento do PIB de 2% com desvio-padrão de 4,54%, mais do que o dobro do encontrado quando analisadas as demais etapas de concessões, o que demonstra a elevada volatilidade a que o investidor estava submetido. Com grau de confiança de 68% (um desvio-padrão), poder-se-ia prever cenários de recessão anual da ordem -2,5%. Assim, para o caso da primeira etapa, a qual caminha para o encerramento dos contratos na década de 2020, percebe-se certa previsibilidade em relação a potenciais riscos de fortes quedas na atividade econômica e, por consequência, a sua devida precificação no modelo de negócio.

2.1.2. 2ª ETAPA – 2007-2009

A segunda etapa de concessões federais já é resultado do trabalho de fortalecimento regulatório do país, com o desenvolvimento das agências reguladoras. A Agência Nacional de Transportes Terrestres, criada em 2001, foi responsável pela condução na sua estruturação, tendo leiloado sete concessões em 2007 e uma em 2009. A marca dessa etapa foi a primazia da modicidade tarifária sobre os demais outros itens da modelagem, sustentado pela seleção de rodovias com nível elevado de tráfego e a previsão de poucos investimentos contratualmente vinculados. Os trechos são apresentados na tabela a seguir.

setembro/2009

RODOVIAS	TRECHO(S)	EXT. (km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INÍCIO DO CONTRATO	PRAZO	COBRANÇA DE PEDÁGIO	FIM DO CONTRATO
BR-116 PR/SC	Curitiba - Divisa SC/RS	412,7	Autopista Planalto Sul	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR-376 PR BR-101 SC	Curitiba - Florianópolis	382,3	Autopista Litoral Sul	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	22/02/2009	14/02/2033
BR-116 SP/PR	São Paulo - Curitiba	401,6	Autopista Régis Bittencourt	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	28/12/2008	14/02/2033
BR-381 MG/SP	Belo Horizonte - São Paulo	562,1	Autopista Fernão Dias	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR-393 RJ	Divisa MG/RJ - Ent. BR-116/RJ (Via Dutra)	200,4	Rodovia do Aço	26/03/2008	27/03/2008	25 anos	05/03/2009	26/03/2033
BR-101 RJ	Ponte Rio-Niterói - Divisa ES/RJ	320,1	Autopista Fluminense	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	02/02/2009	14/02/2033
BR-153 SP	Divisa MG/SP - Divisa SP/PR	321,6	Transbrasiliana	14/02/2008	15/02/2008	25 anos	18/12/2008	14/02/2033
BR-116 BA BR-324 BA	Feira de Santana - Divisa BA/MG Salvador - Feira de Santana	667,3 *	Viabahia	03/08/2009	04/09/2009	25 anos	(a iniciar)	03/09/2034
	TOTAL	3.268,1						

Fonte: www.anr.gov.br

* A extensão total da concessão, considerando-se os 13,3 km de rodovias estaduais delegados ao Governo Federal, é de 680,6 km

Expandia-se consideravelmente o programa de concessões, agregando mais 3.268,1 km de rodovias à rede concedida. Além de contemplar as tradicionais regiões sul e sudeste, estendeu-se o modelo de parceria de investimento ao nordeste ao englobar a BR-116/324/BA. Os contratos foram formulados com extensões superiores às da 1ª etapa, atingindo a média de 408,5 km de extensão, e tiveram o prazo fixado em 25 anos. A modelagem passou a contemplar regulação mais avançada com a introdução de matriz de riscos, investimentos a valores globais, duplicações por gatilhos volumétricos e penalidades melhor definidas.

ANTT
FL.N.º 970
SUINF

Quanto ao cenário macroeconômico da época, apresentava-se bastante favorável, com média de 3,5% de crescimento nos quatro anos que antecedem o momento da licitação dos sete lotes iniciais (2003-2006). Já para o último lote, a média dos quatro últimos anos (2005-2008) sobe para 4% de crescimento. Com o *boom* de *commodities* no seu auge, o Brasil melhorava os seus indicadores econômicos, controlando a inflação e imprimindo consistente ritmo de crescimento do produto. A reboque dessas condições e considerando a elasticidade existente, a movimentação de cargas crescia fortemente, propiciando excelentes perspectivas para o programa de concessões, o que se refletiu na taxa interna de retorno dos projetos de 8,95% ao ano.

O ofertante que considerasse a série desde 1994 constataria uma média de crescimento de 3% com desvio-padrão de 1,83%. Considerando uma distribuição de probabilidades de uma curva normal, não seriam esperadas quedas anuais superiores a -2,5% em 99,73% dos casos, que dirá por dois anos consecutivos, como se vivenciou em 2015-2016. Destarte, pode-se inferir que a recente recessão econômica era imprevisível para as concessões leiloadas entre 2007 e 2009.

2.1.3. 3ª ETAPA – 2012-2013

A etapa mais recente de concessões federais teve a sua primeira licitação em meados de 2012 com a o trecho da BR-101/ES/BA, tendo sido completada posteriormente com mais seis leilões no final do ano de 2013. O modelo concebido nessa etapa privilegiava a execução de vultuosas obras de duplicação e outras melhorias nos primeiros cinco anos de contrato, independentemente do nível de serviço verificado, refletindo política pública de caráter indutor e desenvolvimentista. A seguir, apresenta-se os sete lotes concedidos nessa época:

RODOVIA(S)	TRECHO(S)	EXT.(km)	CONCESS.	ASSINATURA CONTRATO	INICIO DO CONTRATO	PRAZO	FIM DO CONTRATO
BR-101/ES/BA	Divisa RJ/ES - Entr. BA-698	475,9	ECO 101	17/04/2013	18/04/2013	25 anos	17/04/2038
BR-050/GO/MG	Entr.com BR-040 - Divisa MG/SP	436,6	MGO RODOVIAS	05/12/2014	05/12/2014	30 anos	05/12/2044
BR-060-153-262/DF/GO/MG	Entr. BR-251/DF – Entr. BR-381/MG	1176,5	CONCEBRA	31/01/2014	01/02/2014	30 anos	31/01/2044
BR-163/MS	Divisa MT/MS – Divisa MS/PR	847,2	MS VIA	12/03/2014	13/03/2014	30 anos	12/03/2044
BR-163/MT	Entr.o MT-220 – Divisa MT/MS	850,9	ROTA DO OESTE	12/03/2014	13/03/2014	30 anos	12/03/2044
BR-040/DF/GO/MG	Entr. BR-251/DF – Juiz de Fora/MG	936,8	VIA 040	12/03/2014	13/03/2014	30 anos	12/03/2044
BR-153/TO/GO	Entr. da BR-060 em Anápolis - Entr.com a TO-070	624,8	GALVÃO	11/09/2014	12/09/2014	30 anos	11/09/2044
	TOTAL	5348,7					

A viabilidade dos projetos associava-se à política de financiamento extremamente ousada, com grau de alavancagem de 65 a 80% dos investimentos previstos, com taxas de juros subsidiadas com base na oferta de crédito por bancos públicos (BNDES, CAIXA e Banco do Brasil). Os trechos modulados possuíam elevado porte em termos de extensão, com média de 764,1 km, e localizavam-se também na região centro-oeste, reflexo da tentativa de fazer integrar a fronteira agrícola nacional com a região sudeste. O prazo contratual foi estabelecido em 30 anos.

Em termos regulatórios, foram introduzidas diversas melhorias no contrato, com destaque pela substituição do plano de negócios como instrumento de gestão para a adoção de fatores parametrizados com base nos estudos de viabilidade, com base nos quais são realizados

os reequilíbrios ao longo da execução contratual. Contou como inovação também a execução de 10% das duplicações previstas como requisito para o início da cobrança.

Quanto à conjuntura dos leilões realizados, percebe-se um cenário de extrema euforia quanto ao crescimento nacional. Nos quatro anos que antecedem os leilões, as médias de crescimento do país bateram 4,1% ao ano (2008-2011 e 2010-2013). Os indicadores econômicos mostravam-se resilientes no país, mesmo após a crise internacional de 2008, que afetou fortemente os países desenvolvidos. A taxa interna de retorno do fluxo de caixa não alavancado, como era esperado, convergiu no mesmo sentido, tendo sido reduzida para 7,2% nesta etapa.

Diante dessa perspectiva extremamente positiva foram realizadas as ofertas de tarifa no âmbito da 3ª etapa. Considerando o período de 1994 a 2013 como referência (os leilões ocorreram no final de 2013), identifica-se média de crescimento anual de 3,3% e desvio-padrão de 2,1%. Sob a ótica comparativa do momento da oferta em relação à crise de 2015-2016, conclui-se que era de baixíssima probabilidade – 0,27% dos casos – uma previsão de queda anual superior a 3%.

Cabe registrar ainda que a terceira etapa teve uma última licitação realizada no início de 2015, a nova concessão da Ponte Rio-Niterói. A despeito de possuir diversas particularidades com os demais casos da 3ª etapa em termos de modelagem e condições de financiamento, sua oferta foi realizada em momento diverso se comparado ao das anteriores. Desde o segundo trimestre de 2014 já se configurava o cenário de recessão com base no dado trimestral do PIB nacional. Contudo, mesmo considerando um ano na amostra (1994-2014), verifica-se que o nível de queda do PIB nos anos 2015-2016 não era previsível. Tem-se a média de crescimento de 3,21% com desvio-padrão de 2,14%, formando banda com grau de confiança de 99,73% (três desvios-padrão) entre -3,23% e 9,64%.

2.2. OS IMPACTOS DA CRISE ECONÔMICA SOBRE AS CONCESSÕES DE RODOVIAS

Este tópico objetiva apresentar os motivos pelos quais as concessões de rodovias são extremamente impactadas por oscilações nas taxas de crescimento do PIB, fazendo com que movimentos inesperados desse número afetem tão fortemente a sua saúde financeira. Esse fenômeno ocorre por três razões: (i) participação majoritária das receitas tarifárias na receita total da concessão; (ii) elasticidade - crescimento tráfego/PIB - superior a 1; (iii) efeitos indiretos sobre as condições de financiamento.

Em relação ao primeiro tópico tem-se que a quase totalidade das receitas das concessões são oriundas da cobrança de pedágio. Além dessas, as concessões dispõem também de uma baixíssima arrecadação de receitas acessórias, as quais são majoritariamente revertidas à modicidade tarifária, resultado da exploração de atividades adicionais relacionadas à prestação do serviço, como de publicidade, compartilhamento de fibra ótica e uso geral da faixa de domínio. Essa constatação demonstra que as concessões dependem essencialmente do tráfego da rodovia que cruza as suas praças de pedágio, contribuindo para a concessão por meio do pagamento da tarifa fixada.

Assim, uma oscilação na demanda da rodovia é quase que integralmente transferida para a receita total da concessão. No momento em que há crescimento da demanda além das expectativas, aumentam as suas margens entre receitas e despesas e, inversamente, no sentido

ANTT
FL N.º 971
SUINF

contrário, pode-se chegar a um ponto em que as despesas superem as receitas, tendo em vista a existência de custos fixos que não podem ser reduzidos.

No que tange ao segundo ponto, verifica-se que há uma evidente relação entre PIB e tráfego. Ou seja, o tráfego tende a acompanhar as movimentações do PIB, inclusive com elasticidade superior a 1. Essa particularidade torna as concessões rodoviárias ainda mais sensíveis aos movimentos do produto nacional. Percebe-se ainda que essa sensibilidade é ainda maior em rodovias com espectro de tráfego em que há maior participação de veículos comerciais. Diferenças podem ser percebidas também entre rodovias que são afetadas por diferentes atividades produtivas.

Quanto ao terceiro ponto, acerca das condições de financiamento, configura-se um impacto indireto, derivado não do PIB diretamente, mas da oscilação do tráfego. A receita projetada da concessão é a principal variável de análise em processos de financiamento em contratos do tipo *project finance*. Incertezas na previsão das entradas do projeto, geram, por consequência, risco e piora nas condições de financiamento.

Para fins exemplificativos, tomaremos o caso das concessões da 3ª etapa, licitadas em 2013. Na divulgação do Programa de Investimentos em Logística (PIL) em 2012 e nas cartas de intenção assinadas pelos bancos públicos em 2013, três condições fundamentais estavam postas:

- Alavancagem de 65% até 80% (na carta até 70%);
- Índice de Cobertura do Serviço da Dívida maior ou igual a 1,2; e
- Possibilidade de provisão de garantias por meio de Contratos de Suporte de Acionistas (ESA).

Com a recessão dos anos 2015-2016, houve uma redução das projeções de tráfego concebidas nos estudos de viabilidade que pautaram os processos licitatórios realizados. A constatação da mudança de patamar de tráfego foi registrada, inclusive, após a liberação dos empréstimos-ponte, atingindo as condições dos financiamentos de longo prazo. Dada a incerteza instaurada, os bancos públicos buscaram proteger-se com alterações nas suas políticas operacionais, de forma a tornar mais rigorosos os requisitos para a liberação das tranches de financiamento. A partir de 2015, passou-se a adotar as seguintes condições, diante dos casos concretos das concessões da 3ª etapa:

- Alavancagem média próxima de 50%;
    - Parcialmente contingenciados, os quais somente seriam liberados no ano seguinte, caso os tráfegos apresentados nas projeções das concessionárias se confirmassem;
- Índice de Cobertura do Serviço da Dívida maior ou igual a 1,3; e
- Garantias somente por meio de fiança bancária.

Essas condições tiveram o efeito de reduzir o nível de subsídios que a modelagem original pressupunha, tendo ainda o efeito prático de que essa diferença de crédito – de 20% a 30% do investimento previsto – tivesse que ser aportada diretamente pelos acionistas, a partir de operações financeiras de custo superior.

Dessa forma, a queda na atividade econômica impactou duplamente as concessões, não somente com a queda nas suas próprias receitas provenientes da cobrança de pedágio, mas também da sua capacidade de obter financiamento subsidiado por meio dos bancos públicos.

Essa realidade é claramente demonstrada pelo exemplo das concessões da 3ª etapa, uma vez que haviam sido divulgadas condições de financiamento imediatamente antes dos leilões. Cabe, destacar, contudo, que o enrijecimento das políticas operacionais e de crédito dos bancos públicos estendeu-se a todo o setor rodoviário, debilitando que estes sejam o motor financeiro para a execução das obras em concessões.

O BNDES divulgou, ainda em 2017, nova política operacional que traz a substituição da Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP), subsidiada pelo Tesouro Nacional, pela Taxa de Longo Prazo (TLP), que convergirá para a taxa de juros referenciada nos títulos públicos NTN-B no prazo de cinco anos a partir de 2018. A partir das operações de financiamento fechadas em 2018, portanto, o subsídio será gradualmente reduzido, até convergir para patamar próximo das taxas de mercado. Assim, o crédito subsidiado até então disponível às concessões rodoviárias será gradativamente eliminado.

Nota-se que a alteração das condições de financiamento produziu maior impacto sobre os contratos que ainda possuíam elevado volume de obras a executar. Comparando as etapas, tem-se que essa é a realidade da 2º etapa e 3ª etapa. Deve se ponderar também que estavam previstos elevados desembolsos para o exato período em que se processou a crise, os quais seriam destinados a custear obras de vulto, como contornos e duplicações. A retração dos bancos públicos, ao reduzir severamente a oferta de crédito barato, acabou por frustrar o planejamento do setor de concessões rodoviárias, inviabilizando a execução da maior parte das obras de grande porte previstas.

2.2.1. A QUEDA DE DESEMPENHO DAS CONCESSIONÁRIAS APÓS A CRISE ECONÔMICA

Diante do cenário acima relatado, observou-se nos últimos anos uma relevante queda no desempenho das concessões federais, sobretudo em relação às obras de grande vulto de responsabilidade das concessionárias. Embora as obrigações operacionais e de manutenção sigam ocorrendo conforme o pactuado, incluindo os atendimentos médico e mecânico, o monitoramento da rodovia e a conservação do pavimento, houve praticamente a paralisação das obras de ampliação de capacidade, que contempla as duplicações, adequações de travessias urbanas e dispositivos viários (interconexões e acessos).

Como exemplo, tem-se a situação das duplicações em concessões da 3ª etapa:

- **VIA 040 - BR-040 DF/GO/MG (Brasília-DF - Juiz de Fora – MG)** – Previsão de duplicar 557,2 km até abril de 2019, dos quais 69,5 km foram liberados ao tráfego até o momento (12%);

- **MGO - BR-050 GO/MG (Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO)** - Divisa MG/SP) – Previsão de duplicar 218,5 km até janeiro de 2019, dos quais 122 km foram liberados ao tráfego até o momento (56%);

- **CONCEBRA - BR-060-153-262 DF/GO/MG (DF – Divisa com MG/SP)** – Previsão de duplicar 647,8 km até março de 2019, dos quais 69 km foram liberados ao tráfego até o momento (11%);

ANTT
FL N.º 972
SUINF

- **MSVIA - BR-163 MS - (Início na divisa com o estado do MT e término na divisa com o PR)** – Previsão de duplicar 806,3 km até abril de 2019. Hoje essa obra de duplicação encontra-se com 150 km liberados ao tráfego até o momento (19%); e

- **CRO - BR-163/MT - BR-163 e MT-407 (do MS até o entroncamento com a MT-220)** – Previsão de duplicar 453,6 km até março de 2019, dos quais 116,7 km foram liberados ao tráfego até o momento (26%).

Em decorrência dessa performance aquém da prevista contratualmente, as concessões passaram a receber descontos tarifários em função do instrumento contratual do Desconto de Reequilíbrio (Fator D), que resultaram nos seguintes descontos, de acordo com o ano da revisão tarifária executada:

ANO	VIA040	MGO	CONCEBRA	MSVIA	CRO
2016	0,88%	0,14%	0,83%	0,27%	-1,88%
2017	2,65%	1,19%	1,77%	2,17%	0,00%
2018	9,10%	6,33%	9,48%	9,45%	5,68%

Os percentuais de redução tarifária acima mencionados representam majoritariamente descontos oriundos da não execução de duplicações, considerando as metas previstas para os primeiros três anos de contrato, cujos marcos contratuais se deram em 2017. Quando forem apurados os valores dos marcos contratuais dos anos quatro e cinco, 2018 e 2019 respectivamente, caso persistam sem avanço de execução, esses descontos serão substancialmente aumentados.

A partir do aumento percentual desse redutor tarifário, potencializar-se-á a tendência de formação de um círculo vicioso de debilitação da capacidade de execução das concessões, tendo em vista que esse efeito impactará drasticamente as receitas das concessionárias, que, por sua vez, prejudicarão a liberação de novos recursos pelos financiadores dos projetos. O resultado esperado é o agravamento das condições de solvência da terceira etapa.

A título de acompanhamento da saúde financeira das concessões, a ANTT utiliza como indicador o termômetro de Kanitz, cuja metodologia demonstra o grau de solvência financeira de uma empresa a partir de indicadores econômico-financeiros com base em uma escala de -7 (máxima insolvência) a 5 (máxima solvência). A aplicação dessa metodologia nas concessões consideradas no exemplo acima, para o ano de 2017, resultou em valores negativos na maior parte dos casos. A escala de Kanitz é apresentada a seguir:

			-3	-2	-1	0					
Insolvência			Penumbra				Solvência				

O patamar encontrado no indicar representa situação de penumbra, o que recomenda postura de alerta. Ocorre que esse número ainda será impactado pela redução das receitas da concessão, considerando a aplicação do Fator D nos níveis registrados em 2017 e 2018. Quando o termômetro for medido com base nas informações dos anos 2018 e 2019, a tendência é uma

deterioração considerável, levando à caracterização de insolvência. Essa condição funcionaria como gatilho para o avanço do processo de extinção antecipada dos contratos.

Em que pese essa situação de inadimplemento contratual em relação às duplicações previstas, cabe ressalvar que os serviços operacionais não apresentam nenhum descumprimento de grande monta, tendo sido, em termos gerais, atendidos os parâmetros de desempenho. Na prática, verifica-se com base no acompanhamento realizado pela ANTT, que as administradoras dos trechos, diante da insuficiência de recursos para o cumprimento contratual, optaram por direcionar os recursos existentes para o custeio das atividades essenciais da rodovia, que compreendem a sua operação, conservação e manutenção, deixando em segundo plano as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas.

Cabe mencionar que o diagnóstico ora realizado tem como conclusão que os efeitos de queda no tráfego impactam – em maior ou menor magnitude – todas as rodovias federais concedidas, devido à baixíssima probabilidade de que os ofertantes nos leilões pudessem prever quedas anuais do PIB superiores a 3%. Quanto menor o tempo entre a licitação e o efeito da inflexão da economia nacional, maior a sensibilidade do projeto à queda nas suas receitas. Sobre esse aspecto, recorda-se que tal fenômeno produziu seus efeitos dentro do primeiro terço das concessões da 2ª e 3ª etapas.

Em um modelo como o de *project finance*, em que é utilizada uma taxa de desconto para a geração do equilíbrio econômico-financeiro do empreendimento, o período inicial do projeto é extremamente sensível para a sua sustentabilidade, podendo definir o seu fracasso ou sucesso. Há que se ponderar ainda que a concentração de obras de grande vulto nos primeiros anos da concessão torna tais projetos ainda menos resilientes a oscilações na sua capacidade de execução.

3. ALTERNATIVAS DE SOLUÇÃO

Diante do contexto evidenciado na seção anterior, impõe-se a necessidade de discutir alternativas no âmbito legal e regulatório para tratar da queda de performance verificada no programa de concessões rodoviárias federais. Conforme se demonstrou, são notórios os impactos da recente crise econômica sobre a execução dos contratos de concessão.

Em face das possibilidades legais e regulatórias à disposição, serão exploradas três diferentes hipóteses e os seus desdobramentos sob a ótica da prestação do serviço público. São elas a caducidade, a relicitação e a revisão contratual, cujas características serão apresentadas nesta seção.

Embora a legislação e os contratos tragam, ainda, a possibilidade de encampação da concessão ou de intervenção pela ANTT na concessionária, reconhece-se antecipadamente que essas medidas seriam de caráter extremista, com elevada repercussão sobre a credibilidade do poder concedente. Portanto, opta-se por descartá-las desta reflexão.

Não obstante o reconhecimento da recorrência de descumprimentos contratuais por algumas concessionárias, sobretudo na execução das obras de grande vulto previstas, as alternativas de solução devem, necessariamente, ser pautadas pelo potencial de gerarem maiores benefícios aos usuários e ao poder concedente no curto e médio prazo.

ANTT
FL N.º 973
SUINF

Essa abordagem faz-se mister diante do que se observa no âmbito do poder público federal atualmente. A reconhecida restrição orçamentária e de pessoal vivenciadas na gestão pública brasileira impõe restrições severas à capacidade estatal de prover serviços de boa qualidade aos cidadãos, favorecendo que se busque caminhos que não onerem ainda mais o já comprometido orçamento público, as quais passam por soluções possivelmente não tradicionais.

Há que se pensar também na capacidade institucional dos órgãos envolvidos na gestão da infraestrutura rodoviária, os quais atuam no limite das suas capacidades, com recursos orçamentários escassos para serem dotados de melhores condições humanas e tecnológicas.

Em suma, defende-se que a decisão sobre qual das soluções é a mais adequada deve ser avaliada caso a caso, tomando por referência a maximização do interesse público. Deve-se resguardar, ainda, os princípios constitucionais da eficiência, transparência, impessoalidade e da vinculação ao instrumento convocatório.

Passa-se, então, à análise das alternativas consideradas tecnicamente viáveis.

3.1. CADUCIDADE

A caducidade da concessão é alternativa prevista na Lei nº 8.987/1995 e já contemplada nos contratos de concessão. Trata-se de uma rescisão unilateral do contrato de concessão, a critério do poder concedente, em função da constatação reiterada de elevados índices de inexecução ou descumprimento das obrigações contratuais.

Um aspecto relevante a ser avaliado ao se partir para a abertura de um processo administrativo ordinário para apuração desses inadimplementos, que pode resultar na caducidade da concessão, é a demonstração de incapacidade técnica e econômica da concessionária de entregar as obrigações previstas no contrato. Isso, inclusive, está previsto no inciso IV, parágrafo 1º, do art. 38 da Lei de Concessões.

Um ponto relevante dessa alternativa é o prazo de tramitação de um processo de caducidade, previsto entre 18 e 24 meses, o que impacta seriamente no cronograma para solução definitiva da questão. A título de exemplo, tem-se o processo de caducidade do contrato de concessão da BR-153/TO/GO, a primeira experiência desse tipo na história das concessões brasileiras de infraestrutura.

Tomando esse caso como exemplo, verifica-se que o contrato foi assinado em setembro de 2014, mas nunca houve a prestação efetiva do serviço previsto, não tendo sido sequer instaladas as praças para realizar a cobrança da tarifa de pedágio. Em abril de 2015, já se configurava a situação de insolvência iminente da concessionária, a qual havia ingressado em processo de recuperação judicial. A partir desse momento, iniciaram os trabalhos de apuração dos inadimplementos, os quais levaram mais 28 meses, para em agosto de 2017, culminarem na decretação da caducidade pelo poder concedente, por meio de ato do presidente da república.

Somente após a emissão do decreto presidencial é possível dar início aos estudos de viabilidade para nova concessão do trecho, que, por sua vez, consome em torno de 24 a 36 meses adicionais, de acordo com a experiência dos estudos recentemente desenvolvidos. Tem-se, com isso, um prazo total de 4 a 5 anos desde o início do processo de caducidade até a assunção da rodovia por uma nova concessionária. Destaca-se ainda que em caso de judicialização, situação com alto risco de materialização, tais prazos tornam-se indefinidos.

Com isso, um cenário de declaração de caducidade generalizado para as concessões existentes mostra-se extremamente prejudicial sobretudo aos usuários das rodovias, que ficarão totalmente desassistidos, vez que haverá interrupção na prestação do serviço público, bem como terão frustradas suas expectativas de ter acesso a melhores serviços nas rodovias no curto prazo e, a depender das previsões dos novos estudos, até no médio prazo.

Do ponto de vista do equilíbrio fiscal do país, o atual cenário indica a inexistência de recursos orçamentários e financeiros para cobrir os custos de manutenção rodoviária atualmente sob responsabilidade das concessionárias. Com base em custos médios, estima-se que cerca de R$ 430 milhões anuais seriam necessários para realizar a manutenção dos trechos atualmente concedidos da 3ª etapa, gasto que perduraria enquanto se estruturassem as novas concessões.

Outro ponto de atenção é que os investimentos em bens reversíveis já realizados pelas concessionárias da 3ª etapa estão somente no início da sua amortização contratual (linear pelo prazo dos contratos). Isso faz com que a União, caso decrete a caducidade dessas concessões, contraia imediatamente uma dívida com essas empresas. A estimativa, que ainda não considera eventuais compensações de custos sociais, feita com base em dados contábeis das concessões, indica que esse valor deve superar R$ 5 bilhões, cujos pagamentos teriam de ser assumidos pelo Tesouro Nacional, pela sistemática de indenização estabelecida pela Lei nº 8.987/1995.

Adicionalmente, cabe mencionar que o atual teto dos gastos públicos, instituído pela Emenda Constitucional nº 95/2016, tem efeito prático de fazer com que esses recursos precisem ser realocados de outras áreas da política pública, tendo em vista a indisponibilidade de recursos dentro do setor de transportes. Assim, debilitar-se-ia não somente a logística, mas outros serviços possivelmente essenciais à população. Além disso, caso não sejam destinados os devidos recursos para a manutenção dessas rodovias, haverá necessariamente uma precarização desses trechos, resultando na degradação do patrimônio público.

Deve-se destacar, por fim, que um cenário de generalizadas declarações de caducidade compromete, colateralmente, todo o programa de novas concessões rodoviárias do governo federal, vez que a já restrita capacidade administrativa da ANTT e outros órgãos de governo na estruturação de novas outorgas deverá ter os seus esforços redirecionados a conceder novamente os trechos que foram objeto de caducidade. Diante dos diversos efeitos apontados, conclui-se que os custos de um cenário de caducidade seriam elevados.

3.2. RELICITAÇÃO

A relicitação da concessão é alternativa instituída pela Lei nº 13.448/2017, no Capítulo III. Trata-se de uma rescisão amigável do contrato de concessão, por iniciativa da concessionária, em que a empresa reconhece não haver mais condições técnicas, econômicas e operacionais para fazer frente às obrigações contratuais assumidas originalmente. Foi desenhada para os casos em que o projeto não possui mais viabilidade e é necessária a reformulação integral da modelagem contratual, que será alvo de um processo de relicitação.

Embora prevista em Lei, os termos e prazos para a efetivação do instituto da relicitação aguardam publicação de atos do Poder Executivo para que o instituto ganhe eficácia, nos termos do *caput*. do seu Art. 14. Considerando o atual estágio de desenvolvimento dessa regulamentação, estima-se ser necessário prazo de 8 a 12 meses até que se tenham todos os normativos devidamente formalizados, incluindo, decreto presidencial, portaria ministerial e resoluções regulatórias.

ANTT
FL N.º 974
SUINF

No processo de relicitação, por meio de termo aditivo ao contrato, são definidas as obrigações mínimas de manutenção e conserva que serão mantidas pela atual concessionária, assim como serviços de atendimento ao usuário, até que haja a seleção, após procedimento licitatório, do novo concessionário que administrará o trecho. Dessa forma, o usuário não fica totalmente desassistido até a contratação da nova empresa, tal qual ocorre com o processo de caducidade. Por outro lado, o usuário é penalizado por não receber as melhorias esperadas nas condições pactuadas no contrato original.

Em se tratando da realização de novos estudos de viabilidade para subsidiar o novo processo licitatório, deve-se considerar a utilização de dados de entrada e caracterização do lote de concessão atualizados. Para tanto, lança-se mão de dados atualizados de tráfego, projeção de demanda, preços dos insumos, taxa de retorno do projeto e condições de financiamento e disponibilidade de recursos de terceiros.

Dados oriundos do Sistema de Custos Médios Gerenciais do DNIT demonstram que o custo/km de restauração do pavimento rodoviário teve um acréscimo de 72,7% nos últimos quatro anos. Nesse mesmo período, o custo/km de conservação rodoviária variou 23,2% positivamente, assim como o custo/km de duplicação da rodovia, que ficou 51,1% superior. A título comparativo, o IPCA, utilizado no reajuste das tarifas de pedágio, teve, nesse interregno, variação positiva de 33,2%. Nota-se, portanto, que a variação do custo das obras e serviços tem crescido a taxas superiores que o próprio IPCA. No caso de novos contratos de concessão, esse custo será integralizado na tarifa de pedágio.

O mesmo ocorre com o tráfego, conforme exposto na seção de diagnóstico deste documento, que sofreu forte impacto da crise econômica vivenciada pelo Brasil nos anos de 2015 e 2016. Esse ajuste na curva de demanda estará refletido nos dados atuais e nas premissas de projeção de tráfego, o que impactará no resultado da tarifa de pedágio e no rol de obras a serem executadas, com base em análises do nível de serviço da rodovia. Esse último fator, inclusive, pode levar a reduzir o rol de obras em relação à previsão dos contratos originais.

Soma-se ainda, aos encargos da nova concessão, o montante a ser repassado ao antigo concessionário a título de indenização pelas obras e pelos bens investidos e não amortizados, os chamados bens reversíveis, o que impacta significativamente a nova tarifa de pedágio a ser cobrada, sobretudo pelo seu impacto no fluxo de caixa do projeto se dar no início da concessão.

No que diz respeito ao prazo processual, estima-se de 18 a 24 meses o prazo necessário entre a formalização do termo aditivo e a assunção do trecho pela nova concessionária. Deve-se, ainda, acrescer o prazo necessário para publicação dos atos do Poder Executivo (9 a 12 meses), bem como o período necessário de negociação entre a ANTT e a concessionária das condições a serem pactuadas em termo aditivo (9 a 12 meses). O prazo total para solução definitiva da questão pode variar de 3 a 4 anos.

Importante considerar que o risco de judicialização do processo é baixo, visto tratar-se de rescisão amigável do contrato de concessão, proposta pela própria concessionária, bem como a previsão de arbitragem para solução de controvérsias. Tal característica mostra-se vantagem relevante frente à alternativa da caducidade.

Por fim, destaca-se que no caso em que várias concessionárias decidam pelo processo de relicitação, haverá, por consequência, grande demanda por novos estudos em trechos que atualmente já se encontram concedidos. Corre-se, assim como na caducidade, o risco de se comprometer o avanço do programa de novas concessões rodoviárias do governo federal, vez

que a já restrita capacidade administrativa da ANTT na estruturação de novas outorgas será consideravelmente afetada.

3.3. REVISÃO CONTRATUAL

A terceira alternativa que se vislumbra para a solução dos problemas atualmente enfrentados remete à revisão dos contratos de concessão, adequando-os às reais necessidades da rodovia objeto da concessão e do cenário econômico vivenciado, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro contratual correspondente.

Nessa alternativa, portanto, reconhecer-se-ia que a concessionária demonstra capacidade técnica e operacional para continuar à frente da concessão. O processo de revisão contratual visaria viabilizar técnica e economicamente a concessão, de modo que os usuários sejam minimamente impactados. Em outras palavras, o objetivo é adequar o contrato de concessão de modo que os usuários passem a usufruir das melhorias da maneira mais eficiente possível.

A Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172/2016, dentre outras alterações, instituiu o conceito de revisão quinquenal. Nesse processo, a cada cinco anos, serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades identificadas em decorrência da dinâmica da rodovia.

Essa mesma resolução traz ainda o conceito de revisão extraordinária, oportunidade em que serão consideradas as repercussões decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato ou fato do príncipe, que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.

Em ambos os casos, visando a segurança jurídica do processo, tem-se como prerrogativa a formalização de termo aditivo adequando o contrato de concessão às condições e necessidades atuais da rodovia. Além disso, tem-se a possibilidade de adequar o contrato vigente aos avanços regulatórios obtidos com os novos contratos de concessão, bem como estabelecer procedimentos mais severos de controle da execução contratual.

Nesse sentido, a revisão contratual abarcaria uma combinação dos dois conceitos, de revisão quinquenal e extraordinária. Seriam feitas adequações à realidade atual da rodovia, reavaliando o conjunto e o cronograma das obras, priorizando-as de acordo com o nível de serviço de cada um dos trechos da rodovia, além de prever obras necessárias não mapeadas à época da elaboração dos estudos de viabilidade. Concomitantemente, seria reconhecida a situação atual de desequilíbrio contratual, a partir da caracterização da imprevisibilidade do tráfego, ensejando a recomposição dos impactos da crise econômica de 2015-2016 sobre as concessões rodoviárias.

A necessidade de ajuste/revisão extraordinária dos contratos de concessão, visando adequá-los a situações imprevisíveis que afetem o equilíbrio econômico-financeiro, foi objeto de manifestação pelo Tribunal de Contas da União, no relatório que fundamentou o voto do Exmo. Ministro Relator Ubiratan Aguiar, nos autos do TC-016.189/2008-9, que culminou com o Acórdão nº 2104/2008-TCU-Plenário. Naquela oportunidade, transcreveu o nobre relator, do subcapítulo 4.2.3.10 da instrução técnica que subsidiou o relatório:

ANTT
FL.N.º 975
SUINF

236. Também, pode ocorrer a redução do custo de oportunidade do negócio devido a melhora das variáveis macroeconômicas que afetam o empreendimento.

237. Nesses casos, a lucratividade do empreendimento será maior do que aquela considerada justa para esse tipo de empreendimento. Assim, a apropriação por parte da Concessionária de todo o lucro adicional não condiz com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Somente parte desse lucro caberia à Concessionária, como incentivo à eficiência. A outra parte deveria ser revertida para a modicidade tarifária, em conformidade com os preceitos da regulação por incentivos.

[...]

239. Por outro lado, o aumento extraordinário dos custos e/ou das despesas da Concessionária também pode ocorrer. É lógico que parte desse aumento será automaticamente compensado nos reajustes anuais. Porém, dependendo da magnitude do aumento, a parte excedente poderá onerar em demasia o empreendimento e em certos casos inviabilizá-lo.

240. Também poderá ocorrer um aumento do custo de oportunidade do negócio em virtude da deterioração da situação econômica do País.

241. Desta forma, não seria justo a Concessionária arcar com um aumento desproporcional de seus custos e, também, o investidor deve ter a segurança de que seu investimento será adequadamente remunerado. Assim, a revisão periódica seria o momento adequado para reestabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento.

242. A revisão periódica da tarifa tem amparo legal no § 2º do art. 9º e no inciso V do art. 29, ambos da Lei nº 8.987, de 1995, *in verbis*:

[...]

243. O objetivo da revisão tarifária é a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Para que esse objetivo seja atingido, é necessário que na revisão seja feita uma avaliação quantitativa e também qualitativa das mudanças, tanto para mais como para menos, ocorridas nos custos, nas despesas e nas receitas da Concessionária.

Indo adiante, a instrução produzida pela área técnica do Tribunal conclui pela necessidade de se prever, nos contratos de concessão de rodovias, dispositivos que permitam equacionar os eventos causadores de desequilíbrio, buscando evitar prejuízos tanto para as concessionárias quanto para os usuários, conforme excerto a seguir:

245. A instituição da revisão periódica da tarifa de que trata a lei geral das concessões, Lei nº 8.987, de 1995, é, especificamente no setor rodoviário, imprescindível, em razão do longo prazo de concessão, da imprevisibilidade de variáveis impactantes no empreendimento e da suscetibilidade às variações das condições iniciais do contrato, tendo em vista a prestação do serviço adequado em conformidade com os princípios da continuidade, da eficiência e da modicidade da tarifa.

246. A possibilidade do risco do empreendimento tornar-se oneroso ao ponto de inviabilizá-lo fere frontalmente vários princípios, entre eles, o da continuidade e eficiência do serviço público. Por outro lado, o não repasse dos ganhos extraordinários decorrentes da prestação do serviço afronta à modicidade tarifária.

247. O Acórdão nº 2154/07-TCU-Plenário, exarado no TC 026.385/2007-4, representação que trata do desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos concernentes à 1ª Etapa do Programa de Concessão Rodoviária Federal, vem reforçar o entendimento de que é necessária a revisão periódica da tarifa.

248. O relatório que fundamentou o voto condutor cita que o desequilíbrio se deu em um momento em que o Brasil vivia situação de instabilidade econômica e de incertezas quanto ao futuro. Atualmente o Brasil vive em uma estabilidade econômica, mas a longo prazo, 25 anos no caso da presente concessão, ninguém pode garantir que essa estabilidade perdurará.

249. Tal situação, portanto, pode vir a se repetir nessa e em qualquer outra concessão de longa duração.

250. No referido Acórdão, o TCU determinou à ANTT que realize estudos com o objetivo de verificar se as atuais concessões de rodovias federais estão em equilíbrio econômico-financeiro

> diante da atual conjuntura econômica, uma vez que as condições macroeconômicas hoje são muito diferentes daquelas da época.
>
> 251. Caso se verifique desequilíbrio, o TCU determinou que a ANTT adote as providências necessárias a fim de promover o equacionamento dos contratos.
>
> 252. Deve ser observado que a referida representação trata de uma situação em que as condições econômicas melhoraram, causando uma redução significativa no custo de oportunidade do empreendimento. Nesse caso, o desequilíbrio enseja a redução da tarifa básica para o restabelecimento da relação entre as receitas e os investimentos da Concessionária, visando sua justa remuneração.
>
> 253. Mas, poderia ter ocorrido o contrário, as condições macroeconômicas poderiam ter se deteriorado, aumentando o custo de oportunidade do empreendimento, nesse caso, o desequilíbrio ensejaria um aumento da tarifa básica.
>
> 254. Referida determinação, portanto, estabeleceu a realização de uma revisão extraordinária para equacionar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Tal medida, no entanto, seria desnecessária se fossem realizadas periodicamente revisões da tarifa. Desta forma, seriam evitados prejuízos tanto para a Concessionária quanto para os usuários.
>
> 255. É necessária, portanto, a criação de um mecanismo de revisão periódica da tarifa. Esse mecanismo deverá assegurar uma remuneração justa à Concessionária, levando em consideração a estrutura de custos e receitas, bem como, o atual custo de oportunidade do negócio. Assim, ao longo da execução do contrato, os usuários compartilharão com a Concessionária os ganhos e os custos extraordinários advindos da exploração da rodovia, bem como, os benefícios e ou prejuízos advindos da situação econômica do País.

Além desse viés econômico-financeiro, o processo de revisão serviria também como oportunidade para realizar a modernização contratual, adotando boas práticas desenvolvidas para as novas outorgas, a exemplo dos avanços que constaram da Rodovia de Integração do Sul (RIS), cujo edital foi publicado recentemente. Nessa linha, poderia ser atualizado, por exemplo, o anexo 5 do contrato, que rege a aplicação dos descontos de reequilíbrio, retirando imprecisões na sua metodologia.

Além da atualização contratual, seriam adicionadas regras que desincentivem a inexecução contratual, os quais funcionariam como salvaguardas, diante do reconhecimento do desequilíbrio contratual atual. Essas condições teriam o condão de estimular uma postura responsável dos que aderirem, pois acarretariam em prejuízos econômicos de grande monta no caso de novas ocorrências de descumprimentos contratuais e de eventual caducidade ou relicitação. Alguns exemplos dessas novas regras são elencados a seguir:

- agravamento das penalidades previstas no contrato;
- previsão de *fast track* para a caducidade, com a supressão das etapas de correção;
- aumento das garantias contratuais; e
- desconto da indenização a que a concessionária faria jus em caso de extinção antecipada do contrato.

Como já é previsto pela Resolução ANTT nº 675/2004 para as revisões quinquenais, previamente à formalização, o processo deverá ser submetido ao Processo de Participação e Controle Social a fim de garantir o direito de manifestação de todos os interessados quanto às alterações propostas, visando colher subsídios para auxílio à tomada de decisão.

Sendo um processo de adesão com diretrizes e condições definidas *a priori* pela ANTT, espera-se um baixo risco de judicialização ao processo. As regras do processo seriam definidas após a realização de amplas rodadas de discussão contando com a participação dos órgãos de controle e do Ministério Público Federal (MPF), além dos órgãos de governo responsáveis pelas

ANTT
FL N.º 976
SUINF

concessões rodoviárias, garantindo a devida transparência ao processo e permitindo a construção de uma solução que se sustente técnica e juridicamente.

Importante destacar que durante o processo de revisão contratual não haveria interrupção na prestação do serviço público aos usuários, nos moldes contratuais atuais. Ressalva seja feita para os casos de obras de grande vulto, cujo cronograma de execução esteja sendo discutido no âmbito do processo de revisão contratual por não se adequar mais às necessidades atuais da rodovia. O tempo estimado do processo, contado a partir do início do processo pela ANTT até a formalização do termo aditivo, é de 6 a 12 meses.

3.4. COMPARANDO AS ALTERANTIVAS DE SOLUÇÃO

Para facilitar a comparação entre as alternativas de solução, a tabela a seguir demonstra as particularidades de cada um dos caminhos:

PROCESSOS	Caducidade	Relicitação	Revisão Contratual
Previsão Normativa	Lei nº 8.987/1995	Lei nº 13.448/2017 (pendente regulamentação)	Lei nº 8.987/1995, Lei nº 10.233/2001 e Resolução ANTT nº 675/2004
Pagamento de Indenização	Pagamento via OGU (estimado em mais de R$ 5 bi para a 3ª etapa)	Pagamento pela futura concessão (estimado em mais de R$ 5 bi para a 3ª etapa)	Não
Obras de Duplicação	De acordo com o nível de serviço (gatilho)	De acordo com o nível de serviço (gatilho)	Duplicação obrigatória (cronograma priorizado)
Continuidade na Prestação do Serviço	Descontinuidade (tempo de transição de 4 a 5 anos)	Continuidade em nível mínimo (tempo de transição de 3 a 4 anos)	Continuidade
Nível Tarifário	Alto	Alto	Baixo
Impacto Orçamentário (DNIT)	R$ 430 mi/ano (3ª etapa)	Não	Não
Oneração da Capacidade Administrativa	Alta	Alta	Baixa

Diante das características das alternativas de solução acima expostas, considera-se que a opção pela revisão contratual é a que melhor preserva o interesse público, tendo em vista os menores impactos em termos de prazo para a normalização das concessões, a não geração de despesas extras para o orçamento público, a inexistência de descontinuidade na prestação do serviço, a manutenção de tarifas baixas, a previsão de obras de duplicação obrigatórias e a baixa oneração da capacidade administrativa dos órgãos que estruturam as concessões.

Demonstrada a preservação inequívoca do interesse público, o processo de revisão dos contratos deverá guardar estreita ligação com o objeto contratual essencial, afastando-se alegações de rompimento dos princípios da vinculação ao instrumento convocatório, da moralidade e da impessoalidade, com foco na segurança jurídica ao procedimento. Deve-se frisar que a atividade de fiscalização e gestão dos contratos vigentes pela ANTT não está, de modo algo, sendo posta em cheque. Muito pelo contrário. Ao partir para a revisão dos contratos, em detrimento à caducidade, a Agência exerce seu poder de regulador, sopesando os interesses dos usuários, do poder público e do ente privado, decidindo pela alternativa que melhor atende às necessidades atuais.

A opção pela relicitação da concessão continua sobre a mesa, visto que a escolha é, por conceito, prerrogativa da concessionária. É sabido que alguns contratos de concessão não são viáveis mesmo que revisados nos termos apresentados.

A recente audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados em 14 de agosto de 2018, contando com a participação de parlamentares e de membros do MPF, do TCU, da ANTT, do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA) e da Associação Brasileiras de Concessionárias de Rodovias (ABCR), explorou a situação das concessões de rodovias federais, tendo sido discutidas as alternativas descritas neste documento. Foi consenso entre os debatedores nesse encontro a necessidade da construção de uma solução inovadora – considerando a sensibilidade da questão – com segurança e transparência.

A solução buscada, nesse sentido, é compatível com a revisão quinquenal da rodovia em um sentido amplo, que permita também incluir revisão extraordinária do contrato, conforme a Resolução ANTT nº 675/2004 prevê. Naturalmente, o avanço por esse caminho carece do envolvimento de todos os órgãos acima mencionados, além da ampla participação social. Cabe destacar em relação a esse ponto, que a própria Resolução da ANTT dispõe sobre a obrigatoriedade da promoção de Processo de Participação e Controle Social (PPCS) para a realização desse tipo de processo.

Sopesando as vantagens que a revisão contratual traz sobre as demais alternativas, uma proposta de solução será detalhada na seção a seguir, com a descrição dos ajustes regulatórios necessários nos contratos de concessão.

4. MODELO DE REVISÃO CONTRATUAL

Nesta seção serão detalhados o fundamento e o rito do processo de revisão contratual, o que reflete um conceito amplo de revisão quinquenal, combinado com uma revisão extraordinária, nos termos da Resolução ANTT nº 675/2004. Primeiramente, serão

ANTT
FL N.º 977
SUINF

apresentados os pilares jurídicos e legais do procedimento e, na sequência, será aprofundada a metodologia a ser aplicada aos contratos de concessões rodoviárias federais.

4.1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS PARA A REVISÃO CONTRATUAL AMPLA

Os elementos basilares que sustentam a realização da revisão contratual no sentido amplo estão calcados em diversos normativos e na doutrina. Vale registrar, de pronto, que a política pública de concessões de rodovias federais está intimamente ligada à segurança viária, exercida, segundo o art. 144, § 10, *caput*, da Constituição da República, "para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas".

Entre os diplomas legais que tratam do tema, estão a Lei nº 8.666/1993, a Lei nº 8.987/1995 e a Lei nº 10.233/2001. Vejamos os trechos de interesse para fins desta análise:

> **Lei nº 8.666/1993**
>
> Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:
>
> (...)
>
> II - por acordo das partes:
>
> (...)
>
> d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. (Redação dada pela Lei nº 8.883, de 1994)
>
> **Lei nº 8.987/1995**
>
> Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.
>
> (...)
>
> § 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.
>
> (...)
>
> Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.
>
> § 1º A caducidade da concessão poderá ser declarada pelo poder concedente quando:
>
> (...)
>
> III - a concessionária paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
>
> **Lei nº 10.233/2001**
>
> Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:
>
> (...)

> VII – proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

Além das previsões legais que amparam a realização da revisão contratual aqui conceituada, a regulamentação da ANTT que dispõe sobre "as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais", retrata de forma mais detalhada o procedimento. Vejamos o que diz a Resolução ANTT nº 675/2004 sobre os tipos de revisão tratados nesta análise:

> Art. 1º Estabelecer os procedimentos das revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, de modo a recompor a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, no âmbito das concessões rodoviárias federais reguladas pela ANTT, em conformidade com as disposições constantes dos respectivos contratos de concessão. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 1º As revisões ordinárias serão realizadas com frequência anual, por ocasião dos reajustes tarifários. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 2º As revisões extraordinárias podem ser realizadas a qualquer momento, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> § 3º As revisões quinquenais serão realizadas a cada 5 (cinco) anos, sendo seus efeitos financeiros considerados na revisão ordinária subsequente. (Alterado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> (...)
>
> Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> Art. 2º-B Nas revisões quinquenais serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)
>
> Parágrafo único. Quinquenalmente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato deverá ser submetida ao Processo de Participação e Controle Social a fim de garantir o direito de manifestação de todos os interessados. (Acrescentado pela Resolução nº 5172, de 25.8.16)

Depreende-se da leitura combinada da Lei nº 8.666/1993 e da Lei nº 8.987/1995 que a alteração dos contratos administrativos de concessões de serviços públicos, nesse caso de infraestrutura rodoviária, podem ser alvo de alterações, desde que exista acordo entre as partes. Outra lição é a de que há regras de tratamento contratual diferenciado em função da superveniência de fatos imprevisíveis ou que se caracterizem como álea extraordinária econômica. Compete à ANTT dentro da sua esfera de atuação, delimitada pela Lei nº 10.233/2001, promover revisão das tarifas de pedágio, considerando, para tanto, os aspectos contratuais. Embuída dessa missão institucional, em 2004, a Agência editou resolução nesse sentido, caracterizando os tipos de revisão contratual, as quais compreendem – além da revisão ordinária anual – as revisões extraordinária e quinquenal.

No ordenamento estabelecido pelo poder normativo da Agência, a revisão extraordinária contempla "repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da

ANTT
FL N.º 978
SUINF

concessionária", ao passo que a revisão quinquenal trata de "repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário".

No campo da doutrina jurídica, cumpre considerar a chamada teoria da imprevisão. Essa corrente origina-se nas cláusulas de *rebus sic stantibus*, contemplando também a evolução das teorias da pressuposição, da superveniência e das bases do negócio jurídico, as quais tratam da possibilidade de adequação na execução dos contratos em decorrência de uma mudança fundamental de circunstâncias posteriormente ao ajuste. Cunha (1995)[2] relata o posicionamento dos doutrinadores Caio Tácito e José Carlos Ferreira de Oliveira sobre a aplicação da teoria da imprevisão a contratos administrativos de empreitada:

> Apesar de afirmar que não é incompatível com os contratos administrativos, a condição implícita da permanência do Estado de coisas contemporâneas à convenção, traduzida na cláusula *rebus sic stantibus*, o Professor Caio Tácito afirma que a "Teoria da imprevisão é uma ressalva extraordinária à regra do cumprimento obrigatório dos contratos. A sua invocação pressupõe um estado de crise, uma transfiguração inaudita [I] da matéria de fato que submeta o empreiteiro inesperadamente a um prejuízo intolerável".
>
> (...)
>
> Para o Professor José Carlos Ferreira de Oliveira, apesar de alguns autores sustentarem a inaplicabilidade da teoria da imprevisão aos contratos administrativos de obra por empreiteira, esse ponto de vista está superado pela melhor doutrina e jurisprudência oficial. Afinal, o risco assumido pelo empreiteiro no contrato de empreitada é o risco normal e próprio do contrato, e não o risco criado contra a vontade e a intenção das partes, por acontecimento extraordinário e inevitável que elas não poderiam prever e que se estivesse na sua previsão, teria impedido a formação do contrato.

Em termos de jurisprudência, o próprio Plenário do TCU, debruçando-se sobre consulta feita por autarquia federal sobre os efeitos de uma crise econômica sobre a valorização de moeda estrangeira, deixou registrado o seguinte no Acórdão nº 1431/2017 (Rel. Ministro Vital do Rêgo, ata: 25/2017, sessão: 05/07/2017, publicação do DOU em 21/07/2017):

> 51. A doutrina [...] se posiciona quase que uniformemente no sentido de reconhecer que os efeitos de uma crise econômica, cuja consequência imediata seja a alta exacerbada da moeda estrangeira, podem ser causas para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos.
>
> 52. Alexandre Wagner Nester defende, tomando por base a doutrina de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, Caio Tácito e Marçal Justen Filho, que fenômenos de instabilidade econômica ou social (desvalorização da moeda, guerras, crises econômicas) podem ser causas do estado de imprevisão, tanto pela importância do impacto de seus efeitos, como pela imprevisibilidade de suas consequências, conforme se observa no seguinte excerto (in Crise Econômica e Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato Administrativo, disponível em http://www.portaldelicitacao.com.br/site/artigos/variacao-cambial-nos-contratos-de-licitacao, acesso em 7/2/2017):
>
> Conforme já exposto por este autor (A tutela ao equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo. Informativo Justen, Pereira, Oliveira e Talamini, Curitiba, nº 18, ago. 2008), o risco extraordinário pode ter natureza administrativa ou econômica (ver: MARIA SYLVIA ZANELLA DI PIETRO. Direito Administrativo. 15. ed. São Paulo: Atlas, 2003, p. 264).
>
> No primeiro caso (álea administrativa), estão abrangidas as modificações unilateralmente impostas pela Administração Pública: tanto as medidas governamentais gerais que repercutem indiretamente sobre o contrato (fato do príncipe) quanto as medidas administrativas diretamente dirigidas ao contrato, que venham a retardar, impedir ou agravar sua execução (fato da Administração).

[2] Cunha, Thadeu Andrade da. A Teoria da Imprevisão e os Contratos Administrativos. *Revista de Direito Administrativo*, Jul./set. 1995, Rio de Janeiro, 201: 35-44.

> No segundo (álea econômica), estão os eventos econômicos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis (conforme expressamente previsto na Lei), independentes da vontade das partes, que alteram a situação econômica em que se insere o contrato.
>
> A álea econômica não se confunde com os riscos ordinários inerentes à atuação do agente, eis que "é, por natureza, extraordinária, excedente aos riscos normais admitidos pela natureza do negócio. Os fenômenos de instabilidade econômica ou social (guerras, crises econômicas, desvalorização da moeda) são as causas principais do estado de imprevisão, tanto pela importância do impacto de seus efeitos, como pela imprevisibilidade de suas consequências. (...) A imprevisibilidade não se refere, necessariamente, ao elemento perturbador em si mesmo, mas aos seus efeitos que ultrapassam à razoável previsão humana." (CAIO TÁCITO, "O equilíbrio financeiro na concessão de serviço público". Temas de Direito Público. Vol. I, Renovar, 1997, p. 209).
>
> Discute-se, diante dessas concepções, a possibilidade de uma grave crise econômica ensejar o reequilíbrio de contratos administrativos em curso. E, embora haja por parte da administrativa, a doutrina e os tribunais têm reconhecido a procedência do raciocínio. Ou seja, que a alteração drástica no cenário econômico, que afete a situação do particular contratado (aumentando custos e insumos, ou mesmo dificultando sua operação em condições normais) se enquadra na moldura legal para a álea econômica extraordinária, passível de justificar o reequilíbrio da equação econômico-financeira do contrato administrativo.
>
> É o que explica MARÇAL JUSTEN FILHO quando afirma que "o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro poderá decorrer de outros fatos, totalmente alheios à Administração. Assim, a crise econômica poderá produzir uma extraordinária elevação de preço de determinados insumos; uma greve poderá acarretar a impossibilidade de fabricação dos produtos; uma crise internacional poderá acarretar a impossibilidade de fabricação dos produtos; uma crise internacional poderá provocar elevação extraordinária dos preços dos combustíveis; etc." (Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 13. ed. São Paulo: Dialética, 2009, p. 749). (itálico e grifos presentes no original)
>
> 53. É pacífico o entendimento de que o risco extraordinário pode ser classificado em duas áleas, a administrativa e a econômica. A álea administrativa abrange as modificações unilateralmente impostas pela Administração Pública. Já na álea econômica estão os eventos econômicos imprevisíveis ou previsíveis, porém de consequências incalculáveis.

Assim, é inegável que uma grave crise econômica, causadora de efeitos negativos drásticos nos contratos celebrados pela Administração, pode suscitar a redefinição de obrigações contratuais.

A doutrina e jurisprudência, nesse sentido, separam os riscos ordinários dos extraordinários, diferenciando o seu tratamento. A matriz de risco dos contratos de concessão também atua dessa forma em relação ao risco de tráfego dos contratos. Apresenta-se, nesse sentido, como essas regras estão dispostas nos contratos da 3ª etapa, de um lado alocadas ao concessionário (riscos ordinários) e de outro ao poder concedente (riscos extraordinários):

> **Risco Ordinário**
>
> **21 Alocação de Riscos**
>
> 21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente 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;

> **Risco Extraordinário**
>
> **21 Alocação de Riscos**
>
> 21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados À Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:
>
> (...)

ANTT
FL N.º 979
SUINF

21.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

Cabe ainda mencionar que a solução de uma revisão contratual ampla não é inovação no cenário internacional. Soluções desse tipo foram adotadas recentemente no âmbito da União Europeia, em decorrência da crise instaurada a partir de 2008. Além de ser comum os contratos internacionais preverem cláusulas de revisão periódica, como as revisões quinquenais ora em discussão, sendo estabelecidas regras específicas para as revisões originadas em função da situação de desaceleração na economia.

Pode-se mencionar nesse espírito, a Diretiva 23/14/EU, a qual trouxe diretrizes para a revisão e modernização das normas vigentes sobre contratações públicas, as quais são aplicáveis a contratos de concessão. O instrumento prevê a possibilidade de as autoridades promoverem modificações nos contratos ao longo da sua execução. Ressalva deve ser feita de que a possibilidade de alteração não deve ser ilimitada, devendo preservar o objeto contratual na sua essencialidade.

Embora os países da União Europeia sejam livres para seguirem ou não as diretivas do bloco, é comum que sejam produzidas leis nacionais que as incorporam. Esse foi o caso da Espanha, que internalizou a Diretiva 23/2014/EU por meio da Lei nº 9/2017. Dentre as hipóteses de alterações permitidas nos contratos, o seu art. 205 autoriza tal ocorrência em função de circunstâncias supervenientes e imprevisíveis no momento da modelagem contratual. Entre as restrições para a aplicação desse dispositivo, estão a não alteração da natureza global do contrato e um limite de modificações, que não podem exceder 50% do seu valor inicial do contrato.

Diante do exposto, nota-se que há extensivos fundamentos jurídicos e boas práticas internacionais que sustentam a alteração contratual nos moldes desenhados como alternativa de solução para a queda de desempenho das concessões rodoviárias federais. A seguir, serão relatados os passos que seriam dados no âmbito das revisões extraordinária e quinquenal.

4.2. REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

Nesta tipologia de revisão estão abarcadas as alterações contratuais relativas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do reconhecimento da imprevisibilidade do nível de queda na atividade econômica nacional em 2015 e 2016.

Os ajustes na matriz de tráfego serão realizados no modelo econômico-financeiro dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) que embasaram os processos licitatórios dos trechos concedidos ou, quando houver, no Plano de Negócios vencedor da licitação, substituindo-se o tráfego projeto pelo tráfego real verificado.

Inicialmente, será efetuada a substituição do tráfego projetado pelo tráfego real pagante verificado, a partir de 2014. Como exemplo, no caso da terceira fase da 3ª etapa, o tráfego projetado será substituído pelo real nos seguintes anos de concessão: 2015/2016 (início da cobrança), 2016/2017 e 2017/2018.

Considerando que os EVTEAs foram elaborados previamente à Lei nº 13.103/2015 e, portanto, previam a cobrança dos eixos suspensos, será necessário ajustar o tráfego real pagante observado a partir de 17 de abril de 2015 (data da publicação do Decreto nº 8.433/2015

que regulamentou a referida Lei e momento em que se passou a aplicar a isenção), de forma a adicionar ao tráfego pagante a parcela de eixos suspensos observada em cada ano concessão.

Observa-se que o Art. 17º da Lei 13.103/2015, dispunha o seguinte:

> "Art. 17 Os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos."

Recentemente, a Lei nº 13.711, de 24 de agosto de 2018 (conversão da Medida Provisória nº 833/2018), alterou o referido artigo para prever que, em todo o território nacional, os veículos de transporte de cargas que circularem vazios nas vias terrestres federais, estaduais, distritais e municipais ficarão isentos da cobrança de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos. Não houve, contudo, alterações no tocante à prática nas rodovias concedidas pela União.

A nova projeção de tráfego partirá, portanto, do tráfego real verificado nas concessões para os primeiros cinco anos da concessão e desse ponto em diante seguirá a projeção de crescimento que constou dos EVTEAs até o fim da concessão, a qual representa a taxa de crescimento do PIB fornecida pelo Banco Central (FOCUS - Relatório de Mercado – Expectativas de Mercado) de 2,5% ano, mantendo a elasticidade de cada projeto.

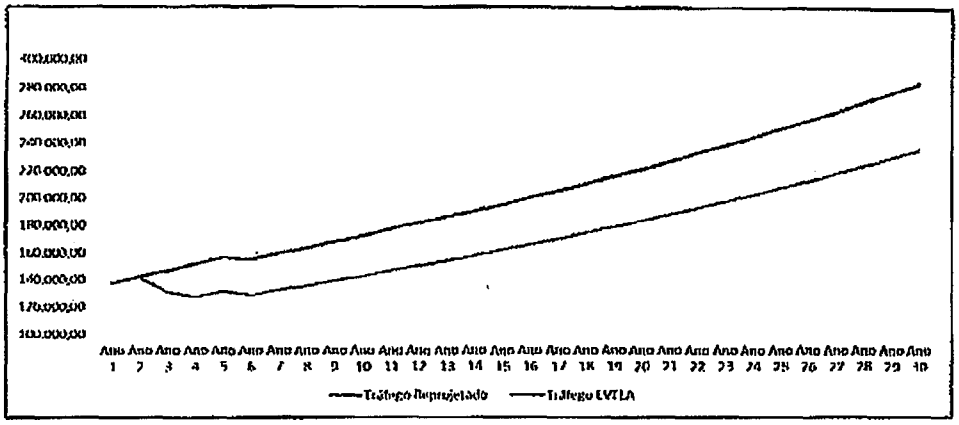
Na nova projeção será excluída a incidência de perda de tráfego em razão de possíveis fugas no início da concessão, tendo em vista que o tráfego real já considera essas fugas. Uma vez estabelecida esta nova projeção, anualmente, o tráfego projetado será comparado com o real verificado.

Se o tráfego total anual pagante (somatório de todas as praças de pedágios), em veículos equivalentes, superar a projeção, a diferença será revertida à modicidade tarifária. Caso seja o oposto, a tarifa será majorada. Essa compensação poderá ser feita quinquenalmente, a critério da ANTT, de forma a suavizar oscilações pontuais na demanda. Dessa forma, a partir desse momento o risco de tráfego passará a ser do poder concedente.

Para os contratos de concessão em que houve a apresentação do plano de negócios no leilão, a reversão à modicidade se dará dentro do próprio plano de negócios (Fluxo de Caixa Original – FCO). Já para os contratos em que não houve apresentação de plano de negócios a compensação tarifária se dará via aplicação do Fator C (reversão da receita arrecadada a maior ou a menor), conforme previsão contratual para este tipo de desequilíbrio, sendo diluída nos cinco anos seguintes.

Diante do exposto, apresenta-se, a seguir, exemplo de gráfico que mostra a curva de tráfego original (EVTEA) e curva de tráfego reprojetada, em veículos equivalentes.

ANTT
FL N.º 980
SUINF



A revisão da tarifa básica de pedágio (TBP) seria realizada com base no modelo econômico-financeiro do EVTEA ou do plano de negócios, se existente. A partir do ajuste realizado na matriz de tráfego, seria calculada uma nova TBP quilométrica (nova TBP de contrato).

No caso de contratos sem plano de negócios, sobre esta TBP quilométrica, aplicar-se-ia o deságio ofertado no leilão, sendo adicionado o percentual de perda de receita em razão da não cobrança de pedágio dos eixos suspensos (Lei 13.103/2015). O quadro a seguir demonstra simulação desses efeitos na tarifa, a título de exemplo:

TBP de contrato (R$ a preços iniciais)	Deságio ofertado no Leilão (%)	Perda de receita em razão dos eixos suspensos (%)	Nova TBP de contrato - reequilibrada (R$ a preços iniciais)	(%)
0,04381	52,74%	6,79%	0,05637	28,68%

Apesar de constar uma nova TBP de contrato no modelo econômico-financeiro, desde o início da cobrança de pedágio, não seria feita correção sobre as TBPs cobradas anteriormente à aprovação da revisão quinquenal. A primeira incidência da nova TBP seria considerada no ano concessão 2019-2020. Conforme prevê a Resolução ANTT nº 675/2004, os efeitos financeiros das revisões quinquenais devem ser considerados na revisão ordinária subsequente.

Ademais, em decorrência do reconhecimento da situação de álea extraordinária, os processos de penalidades que estiverem em trâmite administrativo em relação às obras de ampliação de capacidade e melhorias, as quais tiveram a sua execução impactada pelos fatos supervenientes decorrentes da queda na atividade econômica nacional, deverão ter os seus processos arquivados, considerando a sua nulidade. Somente aqueles cujo trâmite tenha alcançado a fase de execução, com o devido trânsito em julgado administrativo, seguiriam vigorando.

Por fim, entende-se que a efetivação do reequilíbrio somente poderá se justificar se, a partir da sua efetivação, ocorra o compartilhamento dos ganhos com aumentos na demanda com os usuários. O racional é simples, como o risco de tráfego dos primeiros anos dos projetos passará a ser absorvido pelo poder concedente, os anos seguintes assim deverão ser também, de forma a manter a simetria entre as partes.

Propõe-se, destarte, alterar a matriz de risco, de forma a estabelecer que o risco de demanda passe a ser do poder concedente. Assim, eventual evolução do tráfego em patamares superiores ao reprojetado passarão a ser revertidos à modicidade tarifária, assim como eventual *performance* que fique abaixo da nova previsão. Com isso, blinda-se o projeto contra novas oscilações negativas na demanda, ao passo que se permite uma compensação futura aos usuários caso a economia nacional volte a crescer com vigor. Sugere-se que tal aferição e a corresponde reversão à tarifa seja feita a cada 5 anos, por ocasião das revisões quinquenais.

4.3. REVISÃO QUINQUENAL

Nessa tipologia de revisão, trata-se da alteração do conjunto de investimentos, incluindo o seu cronograma de execução, de forma a melhor atender às reais necessidades do sistema rodoviária em questão, conforme consigna a Resolução nº 675/2004.

A distribuição dos investimentos, nessa lógica, deverá seguir as especificidades de cada uma das rodovias. Com vistas à obtenção da sustentabilidade econômico-financeira do projeto, entende-se que esse prazo poderá ser estendido até no máximo 5 anos antes do término da concessão. De forma a assegurar o objeto essencial do contrato, indica-se manter inalterado o rol de obras de duplicação, comportando a duplicação integral da rodovia.

Como é sabido, a programação de investimentos em concessões rodoviárias muitas vezes se apresenta desajustado, quando ponderado o tempo da concessão e os reais níveis de serviços. Este fato foi agravado devido ao cenário econômico observado nos últimos anos, que tornou a realidade bem diferente dos cenários simulados quando dos estudos para realizar as concessões. As concessões da 3ª etapa, por exemplo, foram concebidas sob a diretriz de crescimento econômico acentuado e, nesse sentido, consideraram altos níveis de investimentos nos primeiros anos de contrato, uma vez que a realidade à época apresentava grande disponibilidade de recursos financeiros. Diante disso, esses contratos preveem a obrigação de duplicação integral dos trechos das rodovias no período inicial de cinco anos de concessão. Entretanto, a realidade se mostrou diferente, apresentando insuficiência de financiamentos e variação negativa da demanda.

Nesse diapasão, a reprogramação dos investimentos com manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, observando as exigências de nível de serviço e parâmetros técnicos é, por óbvio, a melhor solução do ponto de vista do interesse público visando manter a viabilidade dos atuais contratos. Para a reprogramação de investimentos de ampliação de capacidade é necessário que se estabeleçam critérios técnicos, uma vez que tem sua motivação baseada em níveis de serviços observados e/ou esperados para a rodovia. Para embasar tais reprogramações, as concessionárias deverão apresentar seus pleitos tendo como base estudos técnicos e econômicos, sendo que o início de tudo é a realização de um completo estudo de tráfego.

A ANTT, por sua vez, para analisar estes pleitos, não se limitará às análises técnicas dos estudos apresentados, assim fará também checagem dos *inputs* considerados nos estudos. Para tanto realizará um estudo de tráfego independente, em que serão efetuadas contagens de tráfego em pontos estratégicos visando verificar os dados apresentados pelas concessionárias. Logo, a ANTT, no que se refere aos estudos de tráfego, não se limitará a verificação quanto aos aspectos normativos e técnicos dos estudos apresentados, a Agência também irá realizar trabalhos de campo para avaliar a aderência dos estudos às características do tráfego nos

ANTT
FL N.º 981
SUINF

respectivos segmentos, suas características volumétricas e classificatórias, ou seja, avaliará a adequabilidade dos segmentos homogêneos e respectivo tráfego quanto aos seus aspectos volumétricos e classificatórios. Assim, terá uma visão independente dos estudos e pleitos, no que se refere aos dados e estudos de tráfego e nível de serviço elaborados pelas concessionárias.

Para efeitos de simulação preliminar, uma vez que não se dispõe ainda dos estudos de tráfegos acima mencionados, os investimentos ainda não executados foram redistribuídos até o 20º ano de concessão em parcelas iguais. Compõe esse grupo os seguintes investimentos: obras de ampliação de capacidade obrigatórias; obras de implantação de vias marginais; melhorias previstas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), como por exemplo, acessos, diamantes, passarelas, trevos, trombetas e retornos; e contornos rodoviários obrigatórios.

Não foram considerados nesta análise preliminar a reprogramação dos investimentos relativos à recuperação e manutenção da rodovia, bem como aqueles relativos às obras de fluidez e conforto. No que tange aos investimentos relativos à recuperação e manutenção da rodovia, poderá ser estabelecido mecanismo com vistas a captar o efeito econômico-financeiro dos ajustes, se a mesma for considerada.

Para efeito de reequilíbrio serão comparadas as metas de investimentos originais do PER com as novas metas. O reequilíbrio econômico-financeiro dessas alterações dar-se-á por meio da aplicação do fator D – redutor tarifário previsto contratualmente – nas concessões em que não houve apresentação de plano de negócios e diretamente no plano de negócios (FCO) para os demais contratos. O desconto incidirá sobre a tarifa de pedágio no ano subsequente à sua apuração. Considera-se ainda a aplicação dos descontos de reequilíbrio relativos aos descumprimentos sucessivos das metas dos anos concessão 4 e 5 (23,30% e 34,90%), recuperando a defasagem entre o fim do ano concessão e a revisão da tarifa de pedágio.

Para exemplificar o procedimento, toma-se o caso da curva apresentada acima como base. Considerando a nova TBP quilométrica de contrato após a aplicação da revisão extraordinária nos moldes descritos, a nova TBP quilométrica seria de R$ 0,05637/km a preços iniciais. Considerando o desconto imediato no fator D de 34,90% (referente às metas previstas para execução até o ano 5), teríamos uma nova TBP de R$ 0,03670/km, computando uma queda de 16,23% em relação à TBP de contrato (R$ 0,04381/km), a preços iniciais, como pode se ver no quadro a seguir:

TBP de contrato (R$ a preços iniciais)	Nova TBP de contrato – reequilibrada (R$ a preços iniciais)	Nova TBP de contrato – com Fator D ano 5 (R$ a preços iniciais)	(%) Diferença TBP de contrato e nova TBP – com Fator D ano 5
0,04381	0,05637	0,03670	-16,23%

Para se ter uma melhor noção do que seria o impacto das alterações ao usuário, na demonstração a seguir, atualiza-se monetariamente o valor pelo índice de reajustamento tarifário (IRT = 1,54239), acrescenta-se parcela de tarifa constante do Fluxo de Caixa Marginal (FCM = R$ 0,00581/km) e aplica-se a tarifa quilométrica à taxas de cobertura de cada uma das praças da concessão, permitindo a comparação real entre os valores de tarifa atualmente praticados e os novos valores após a revisão contratual ampla, conforme o quadro abaixo:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Atual	Nova Tarifa	% Variação

P1	72,34	5,10	4,70	-7,84%
P2	99,00	7,00	6,50	-7,14%
P3	99,49	7,00	6,50	-7,14%
P4	100,49	7,10	6,60	-7,04%
P5	111,47	7,80	7,30	-6,41%
P6	86,24	6,10	5,70	-6,56%
P7	84,40	5,90	5,50	-6,78%
P8	110,63	7,80	7,30	-6,41%
P9	83,15	5,80	5,50	-5,17%
			Média	**-6,72%**

Há também a necessidade de se aplicar o fator D ano 4 (23,30%), ainda não aplicado devido à defasagem do ano concessão em relação ao momento da revisão/reajuste. Contudo, nesse caso, o redutor não seria permanente na tarifa, vigorando apenas durante o período necessário para compensar a defasagem existente. Após esse período a tarifa retornaria ao patamar do quadro acima. Caso esse desconto fosse aplicado em 5 anos, em parcelas iguais de -4,66% (desconsiderando efeitos financeiros e de evolução do tráfego), a diferença entre a tarifa atual e a nova tarifa nas praças chegaria a -12,61%, conforme apresentado a seguir:

Praças de Pedágio	TCP	Tarifa Atual	Nova Tarifa	% Variação
P1	72,34	5,10	4,40	-13,73%
P2	99,00	7,00	6,10	-12,86%
P3	99,49	7,00	6,10	-12,86%
P4	100,49	7,10	6,20	-12,68%
P5	111,47	7,80	6,90	-11,54%
P6	86,24	6,10	5,30	-13,11%
P7	84,40	5,90	5,20	-11,86%
P8	110,63	7,80	6,80	-12,82%
P9	83,15	5,80	5,10	-12,07%
			Média	**-12,61%**

Observa-se que quando da incidência dos efeitos da revisão a tarifa pode sofrer pequenas alterações, pois não foram considerados os eventos ordinários de fatores D e C que poderão incidir na próxima revisão ordinária.

Adicionalmente, será realizado amplo levantamento de todas as necessidades de investimentos da rodovia. Caso se verifique a necessidade de novos investimentos, submeter-se-á proposta de inclusão desse conjunto de investimentos a audiências públicas, apresentando à população impactada todos os seus efeitos em termos tarifários, bem como se observarão os procedimentos regulamentares vigentes. Dentre esses itens, considera-se inclusive eventuais obras em travessias urbanas ou contornos de trechos urbanos.

4.4. APRIMORAMENTOS CONTRATUAIS

O conceito de revisão contratual amplo ora em discussão deve contemplar também ajustes/adequações que modernizem os contratos, levando-os ao patamar mais moderno das

ANTT
FL N.º 982
SUINF

práticas regulatórias nacionais. Nesse sentido, cabe aproximá-los dos avanços realizados nas novas outorgas recentemente estruturadas no país, a exemplo da RIS e da BR-364/365/GO/MG. Nesse aspecto, caberiam diversos aperfeiçoamentos redacionais e a introdução de novas regras, as quais atuam na melhoria da gestão contratual, a exemplo das seguintes:

- Atualização do anexo 5 do contrato – Desconto e Acréscimo de Reequilíbrio:
  - atualização das tabelas de referência do fator D, com maior abrangência de itens e considerando efeitos indiretos de manutenção sobre itens não executados;
  - introdução do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), que recupera os valores anteriormente previstos na tarifa de pedágio, diante de inexecuções identificadas posteriormente;
  - inclusão do Coeficiente de Ajuste Adicional (CAA), que ajusta o efeito financeiro da conclusão antecipada de obras, mediante autorização da ANTT;

- Atualização do anexo 6 do contato – Fator C – para corrigir inconsistência no seu regramento;

- Inclusão de regras de *compliance*, orientando a adoção das melhores práticas de governança corporativa (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa e Novo Mercado), incluindo política de transações com partes relacionadas;

- Supressão dos fatores Q (disponibilidade e nível de acidentes) e X (ganhos de produtividade e eficiência), os quais mostraram-se instrumentos inadequados para a finalidade que se propunham;

- Atualização da regra de inclusão de contornos e substituição de investimentos, inserindo a necessidade de autorização da ANTT e da comparação entre projetos executivos com reequilíbrio somente da diferença de valores;

- Obras de estoque de melhorias com ampla conversibilidade entre diferentes dispositivos (para contratos sem plano de negócios); e

- Compatibilização da cláusula de transferência do controle acionário com as novas obrigações do contrato.

Além dessas medidas de atualização do modelo regulatório, no processo de revisão do contrato, convém também criar desincentivos ao comportamento oportunista, sobretudo em relação ao compromisso pela execução das obras de grande vulto. Sugere-se, nesse sentido, o agravamento das consequências de eventuais novos inadimplementos. Essas condições deverão ser colocadas como obrigatórias para a assinatura do termo aditivo que regulará as novas relações contratuais. Entre essas medidas, elencam-se algumas dessas possibilidades:

- Alteração da matriz de risco relativa ao tráfego para alocá-la ao poder concedente, o que fará com que eventuais oscilações futuras da demanda além da curva de demanda reprojetada sejam revertidas à modicidade tarifária;

- Agravamento das multas relativas às obras de ampliação de capacidade e melhorias em 20%, em caso de descumprimento do novo cronograma;

- Em caso de adesão à relicitação ou em caso de caducidade por descumprimento contratual, previsão contratual de redução de 15% e 25%, respectivamente, sobre o valor de indenização que a concessionária tem direito pelos investimentos realizados em bens reversíveis não amortizados ou depreciados;

- Simplificação do procedimento para a decretação de caducidade, com a supressão acordada do prazo para a correção de falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, permitindo a instauração imediata do processo administrativo de inadimplência; e

- Reforço das garantias contratuais, duplicando o valor previsto, enquanto não estiverem concluídas todas as obras de ampliação de capacidade e melhorias previstas originalmente nos contratos.

5. CONCLUSÃO

A presente análise debruçou-se sobre a situação de queda no desempenho das concessões rodoviárias federais, apontando as suas motivações e avaliando as alternativas à disposição para a solução do problema evidenciado. Diante das reflexões realizadas, podem ser extraídas algumas conclusões.

Primeiramente, resta evidenciada a incapacidade – tanto do poder concedente quanto das concessionárias – de se prever a queda do PIB nos patamares verificados no Brasil nos anos de 2015 e 2016. A inferência estatística demonstra que, diante de uma distribuição normal, a probabilidade de uma ocorrência de mais de 3% de queda na atividade econômica em um ano era de menos de 1% quando da realização dos leilões da 2ª e 3ª etapas. Tal consideração não pode ser feita, contudo, para os ingressantes na 1ª etapa, tendo em vista o contexto de instabilidade macroeconômica ao qual estavam submetidos ao formularem as suas propostas.

Essa constatação agrava-se ainda mais pela ampla dependência de recursos oriundos da cobrança de pedágio, dada a realidade de essa fonte de recursos responder pela quase totalidade de receitas nas concessões rodoviárias. Tendo em mente ainda a forte relação do PIB com o tráfego, sobretudo de veículos comerciais, nota-se os efeitos drásticos de uma queda acumulada de 7,2% no PIB sobre a receita das concessões, ao alterar o patamar da sua curva de demanda.

Os efeitos dessa conjuntura traduziram-se na redução no ritmo de execução das obras de grande vulto previstas nas concessões rodoviárias. Com recursos insuficientes, foram priorizados serviços básicos, como a operação e manutenção da rodovia, relegando a um segundo plano os investimentos em ampliação de capacidade e melhorias. Um forte agravante sobre a capacidade de execução das concessionárias foi o efeito da crise sobre as condições de financiamento ofertadas pelos bancos públicos. O enrijecimento das políticas operacionais desses bancos tornou a obtenção de crédito mais restrita e dispendiosa, inviabilizando o planejamento de execução previamente traçado.

Diante dessa realidade, restam três alternativas ao poder concedente: declarar a caducidade das concessões, avançar na relicitação mediante a concordância dos privados ou promover uma ampla revisão contratual, reconhecendo a superveniência da crise. Esse último caminho oferece diversas vantagens em relação aos dois primeiros, mormente em função da

ANTT
FL N.º 983
SUINF

continuidade na prestação do serviço, do curto prazo para a normalização dos contratos, da inexistência de impactos ao orçamento público e da possibilidade de manutenção das baixas tarifas obtidas nos processos licitatórios prévios.

Assim, resta evidente que a revisão contratual no seu sentido amplo, que combine os conceitos de revisão extraordinária e de revisão quinquenal, permitindo, assim, reequilibrar os contratos e ajustar a concessão às reais necessidades da rodovia em termos de investimentos, é inegavelmente a única alternativa que, de fato, soluciona o problema, traduzindo da melhor forma o interesse público envolvido.

Esse processo utilizaria os estudos de viabilidade ou planos de negócios (quando existirem) como referência, além da aplicação do desconto de reequilíbrio (fator D) para reprogramar as obras no tempo. Simulações da aplicação desses ajustes demonstram a possibilidade de redução imediata das tarifas de pedágio, compensando esses efeitos para os usuários. No caso exemplificado nesta análise, atinge-se redução de mais de 12% em relação à tarifa atualmente praticada nas praças de pedágio.

Como contrapartida às alterações a serem pactuadas, as regras de *enforcement* do contrato – multas, garantias e extinção – seriam agravadas, desincentivando novos inadimplementos e gerando salvaguardas aos usuários. Paralelamente, poder-se-ia introduzir diversas melhorias contratuais que aproximassem os contratos vigentes às melhores práticas regulatórias, as quais estão sendo utilizadas nos novos contratos.

Diante dos motivos acima expostos, conclui-se que a revisão contratual ampla é a solução que melhor atende ao interesse público diante do problema que está posto. Contudo, entende-se que a construção da solução final deve ser produto de ampla discussão com sociedade, parlamentares, TCU, MPF e demais órgãos de governo. Somente com segurança jurídica e transparência será atingido um resultado satisfatório.

Nesse sentido, este documento funciona apenas como norteador inicial, a partir do qual devem ser discutidos aperfeiçoamentos, de forma a mitigar eventuais riscos e ampliar as potenciais vantagens dessa alternativa.

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Procuradoria-Geral
Entrada

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
Procuradoria-Geral
Entrada 5.11.18 / 16:02 nº fl. 983

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Enviado em: terça-feira, 4 de dezembro de 2018 18:19
Para: Daniel Ricardo Lemos Linder
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: Solicita documentos para defesa / arbitragem BR 040
Anexos: Ofício n.º 434_2018_SUINF.pdf

Prioridade: Alta

Prezado Daniel, boa noite.

Para instruir a defesa na arbitragem da rodovia BR 040, na Câmara de Comércio Internacional (CCI ou ICC, em inglês), peço o envio dos seguintes documentos:

(a) Cópia do pedido de parcelamento das multas/processos nº 50510.048765/2016-14, 50510.038721/2014-14 e 50500.132086/2015-61;

(b) Cópia do aviso de recebimento (AR) do Ofício nº 434/2018/SUINF, doc. anexo.

Considerando que o prazo está em curso, também peço sua resposta até amanhã (05.12).
Desde já muito obrigado.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 3 – Lote 10 – Polo 8 do Projeto Orla
70.200-003 – Brasília/DF
(61) 3410-1721

Ofício nº 1134 /2018/SUINF

Brasília-DF 25 de outubro de 2018.

Ao Senhor
Tulio Toledo Abi-Saber
Diretor Presidente
Concessionária BR-040 S.A
Rua Niágara, 350, Jardim Canadá
CEP: 34.007-652 – Nova Lima/MG

Assunto: **Parcelamento de débitos**

Prezado Senhor,

1. Informamos que vencido o prazo regulamentar de 30 (trinta) dias para pagamento, não foi constatado o adimplemento dos débitos relativos a multas aplicadas ao final dos seguintes Processos Administrativos Simplificados - PAS:

Processo	Auto de Infração	Valor Original	Vencimento
50510.048765/2016-14	00590	R$ 1.238.400,00	30/01/2017
50510.038721/2014-14	00905	R$ 322.528,00	23/11/2015
50500.132086/2015-61	NI N° 048/2015	R$ 1.265.000,00	07/03/2016

2. No entanto, em atenção às missivas OF.GCC.0097.2013, de 04 de março de 2016 e OF.GCC.0440.2016, de 16 de setembro de 2016, nas quais foi solicitado o parcelamento de débitos e, considerando o lapso temporal transcorrido desde então, necessária se faz a manifestação da Concessionária para reiterar sua adesão, ou não, ao parcelamento atualmente disciplinado pela nova Resolução nº 5830, de 10/10/2018.

3. Caso a Concessionária reitere seu interesse no parcelamento, deverá adequar-se aos requisitos estabelecidos pela Resolução n° 5830, de 10/10/2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 3 – Lote 10 – Polo 8 do Projeto Orla
70.200-003 – Brasília/DF
(61) 3410-1721

4. Isto posto, solicitamos informar, no prazo de 30 (trinta) dias, se permanece o interesse em aderir ao parcelamento de débitos relacionados às multas aplicadas nos PAS listados acima.

Atenciosamente,

FÁBIO LUIZ LIMA FREITAS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES

Coordenação de Instrução Processual – Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1° Andar
Brasília/DF – CEP: 70.200-003
(61) 3410-1716

DESPACHO nº 732/2018/CIPRO/SUINF

Destinatário: SUINF

Referência: Processo n° 50500.132086/2015-61

Interessado: Concessionária BR-040 S.A

Assunto: Parcelamento de débitos

Data: 25/10/2018

Trata o presente de Processo Administrativo Simplificado ao final do qual se aplicou multa pecuniária à Concessionária, em que não foi identificado o adimplemento dos débitos.

No entanto, diante das missivas OF.GCC.0097.2013, de 04 de março de 2016 e OF.GCC.0440.2016, de 16 de setembro de 2016, foi solicitado o parcelamento de débitos e, considerando o tempo transcorrido desde então, se faz necessária a manifestação da Concessionária para reiterar o interesse no parcelamento, de modo a cumprir os requisitos impostos pela Resolução n° 5830, de 10/10/2018.

Desse modo, sugerimos oficiar a Concessionária para que, no prazo de 30 (trinta) dias, para que informe se permanece o interesse em aderir ao parcelamento de débitos relacionados às multas aplicadas no PAS transcrito acima.

KAREN PAIVA
Estagiária

De acordo, à SUINF.

DANIEL LINDER
Coordenador de Instrução Processual

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Daniel Ricardo Lemos Linder
Enviado em: quarta-feira, 5 de dezembro de 2018 15:25
Para: Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho
Assunto: RES: Solicita documentos para defesa / arbitragem BR 040
Anexos: AR_VIA040_Parcelamentos.pdf; Páginas de Documento n.º 50500.065984_2016-87.pdf; Páginas de Documento n.º 50510.013878_2017-80.pdf

Prezados,

Segue o AR do Ofício 434/2018, bem como as Cartas originais da Concessionária.

Destacamos que o processo nº 50510.038721/2014-14 não possui pedido específico, tendo sido incluído em virtude de sistemática para parcelamento vigente sob o art. 5º da Resolução nº 3.561/2010, que demandava reunião de todos os débitos do interessado.

At.te

Daniel Linder
Coordenador de Instrução Processual

Coordenação de Instrução Processual - CIPRO
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF
Tel.: +55 (61) 3410-1592

De: Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Enviada em: terça-feira, 4 de dezembro de 2018 18:19
Para: Daniel Ricardo Lemos Linder <daniel.linder@antt.gov.br>
Cc: Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>
Assunto: Solicita documentos para defesa / arbitragem BR 040
Prioridade: Alta

Prezado Daniel, boa noite.

Para instruir a defesa na arbitragem da rodovia BR 040, na Câmara de Comércio Internacional (CCI ou ICC, em inglês), peço o envio dos seguintes documentos:

(a) Cópia do pedido de parcelamento das multas/processos nº 50510.048765/2016-14, 50510.038721/2014-14 e 50500.132086/2015-61;

(b) Cópia do aviso de recebimento (AR) do Ofício nº 434/2018/SUINF, doc. anexo.

Considerando que o prazo está em curso, também peço sua resposta até amanhã (05.12).
Desde já muito obrigado.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

AR

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

INVEPAR - Concessionária BR-040 S.A
Rua Niagara, 350 - Jardim Canadá
Nova Lima – 34007-652
Ilmo Sr. TULIO TOLEDO ABI-SABER

ANTT
FL N.º
SUINF

UF | PAÍS / *PAYS*

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / *DISCRIMINACION*

Of. nº 434/2018/SUINF

NATUREZA DO ENVIO / *NATURE DE L'ENVOI*

- ☐ PRIORITÁRIA / *PRIORITAIRE*
- ☐ EMS
- ☐ SEGURADO / *VALEUR DÉCLARÉ*

ASSINATURA DO RECEBEDOR / *SIGNATURE DU RÉCEPTEUR*

Nemora C. Monteiro

DATA DE RECEBIMENTO / *DATE DE LIVRATION*

30/10/18

CARIMBO DE ENTREGA / UNIDADE DE DESTINO / *BUREAU DE DESTINATION*

CDD NOVA LIMA
30 OUT 2018
MG

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / *NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR*

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO / *SIGNATURE DE L'AGENT*

RONILDO JOSÉ SOARES
Agente de Correios
Matrícula: 8.655.150-7
CDD NOVA LIMA

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / *ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERS*

75240203-0 FC0463 / 16 114 x 186 mm

Correios
Brasil

AVISO DE RECEBIMENTO
AVIS CN07

AR

JT 54646794 6 BR

ECT Setor Comercial Sul
26 OUT 2018
Brasília - DF

DATA DE POSTAGEM / *DATE DE DÉPÔT*

UNIDADE DE POSTAGEM / *BUREAU DE DÉPOT*

TENTATIVAS DE ENTREGA / *TENTATIVES DE LIVRAISON*

__/__/____ : h	__/__/____ : h
__/__/____ : h	__/__/____ : h

ANTT
FL N.º
SUINF

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO
RETOUR

NOME OU RAZÃO SOCIAL DO REMETENTE / *NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPÉDITEUR*

FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Agência Nacional de Transportes Terrestres
SCES TRECHO 3, LOTE 10, POLO 8 - PROJETO ORLA
BLOCO C - 1º ANDAR - BRASÍLIA – DF
CEP: 70200-003

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

ENDER

CIDADE

UF

BRASIL
BRÉSIL

☐☐☐☐☐-☐☐☐

Agência Nacional de Transportes Terrestres -

50500.065984/2016-87

07/03/2016 13:47

Nova Lima, 04 de março de 2016

OF.GCC.0097.2016

ANTT
FL. Nº 176
SUINF

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

A/C.: **Ilmo. Sr. Luiz Fernando Castilho**

Assunto: **Solicitação de Parcelamento de Multa**

Ref.: **Processo Nº: 50500.132086/2015-61**
Notificação de Infração 048/2015/GEFOR de 20/05/2015
Ofício n.º 356.2015/GEFOR/SUINF de 20/05/2015
Ofício 609/2015/GEFOR de 22/09/2015
Carta PC 413/2015 de 05/10/15
Ofício 121/2016/SUINF de 05/02/16

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, tendo recebido o Ofício 121/2016/SUINF datado de 28/01/2016 e recebido em 05/02/16, o qual apresenta **DECISÃO EM DEFINITIVO**, negando provimento ao Recurso interposto por meio da Carta PC 413/2015 de 05/10/15, e aplicando a penalidade de multa no valor de R$ 1.265.000,00 (um milhão, duzentos e sessenta e cinco mil reais), vem solicitar o parcelamento do valor total, a ser dividido em 59 (cinquenta e nove) parcelas mensais, e portanto, apresenta documento anexo, **DOC.: 01**, o qual foi elaborado nos moldes do formulário constante no Anexo II da Resolução ANTT nº 3561.

Sem mais para o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Willer Campos
Gerente do Contrato de Concessão

Agência Nacional de Transportes Terrestres -
50510.013878/2017-80
13/02/2017 11:15

Nova Lima, 06 de fevereiro de 2017

OF.GCC.0089.2017

À

Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT)

Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, lote 10, trecho 03, Projeto Orla Polo 8

CEP: 70200-003 – Brasília/DF

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF

Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias - GEFOR

A/C.: **Ilmo. Sr. Marcelo Alcides dos Santos**

Assunto: Solicitação de Parcelamento – Envio de GRU

Referência: Ofício nº 074/2017/GEFOR/SUINF

Processo nº 50510.048765/2016-14

Ilustríssimo Senhor,

A Concessionária Via 040, cumprimentando-o cordialmente e, em razão do ofício nº 074/2017/GEFOR/SUINF, que encaminhou, após desistência expressa da interposição de recurso administrativo contra a decisão proferida pela GEFOR, a GRU para fins de pagamento da multa devida, nos termos do art. 86 da Resolução n 5083/2016, vem se manifestar conforme abaixo.

De acordo com o ofício circular nº 027/2014/SUINF e, nos termos da Resolução nº 3.561/2010, a Via 040, através de seu representante legal (doc. 1), vem solicitar o parcelamento da multa aplicada, nos termos do modelo anexo (doc. 2), em 59 prestações mensais.

Assim, pelo exposto, a Via 040 solicita o envio de GRU´s mensais à Concessionária para que possa iniciar a quitação do presente débito.

Sendo o que se apresenta até o momento, renovamos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Cordialmente,

Guilherme Campos

Gerente do Contrato de Concessão

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De:	Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em:	quinta-feira, 6 de dezembro de 2018 15:08
Para:	ica10; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc:	artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto:	Encaminha resposta ao pedido de instauração | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos:	RESPOSTA ANTT PEDIDO INSTAURAÇÃO ARB BR 040.pdf

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
Câmara de Comércio Internacional - CCI
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com a resposta da Requerida.
A versão impressa segue nesta data aos cuidados da Secretaria via Correios.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

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

Ao(s)
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Arbitragem 23932/GSS
Requerente: Concessionária de Rodovia BR 040 S.A. - BR 040
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, Requerida no Procedimento Arbitral em epígrafe, vem apresentar **resposta ao requerimento de arbitragem** através de seus Procuradores Federais infra-assinados.

I. INTRODUÇÃO

1. O litígio entre as Partes tem como objeto questões relativas à execução do Contrato de Concessão ("Contrato" ou "Concessão") da rodovia federal BR 040/DF/GO/MG, conforme Edital nº 006/2013 – Parte VII, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG, com extensão de 936,8 km e prazo de 30 anos.

2. A Requerente se insurge contra o método de reequilíbrio contratual, nos moldes pactuados no Contrato, que resultou na redução tarifária em razão da aplicação do Fator D (desconto de reequilíbrio) decorrente da não conclusão dos investimentos no exercício previsto no Plano de Exploração da Rodovia (PER), considerando que, para a execução dos investimentos, era necessária a obtenção de licença ambiental, obrigação a cargo do Poder Concedente.

3. E, por esta razão, não foi possível a entrega das obras de ampliação de capacidade e melhorias da rodovia previstas no curso da Concessão. Assim sendo, por não ter dado causa ao atraso, entende serem desarrazoadas a redução da tarifa básica de pedágio que vem refletindo na saúde financeira da Requerente enquanto Concessionária de serviços públicos, motivo pelo qual requer a recomposição integral da tarifa, bem como o afastamento da aplicação do Fator D porque esta dependeria da comprovação de culpa.

4. O atraso e a fragmentação do licenciamento ambiental para realizar obras previstas no Contrato, cuja obrigação assumida pelo Poder Concedente, nos termos das cláusulas 5.1. e 5.2, que só foi

emitida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), 1 ano e 2 meses após o prazo contratual, ensejando custos de mobilização e desmobilização, dentre outros prejuízos, que só contribuíram para majorar o desequilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

5. A Requerente também consigna que as condições de financiamento para os investimentos previstos no Contrato — que serviram de fundamento para o lance no certame licitatório realizado pela sociedade de propósito específico VIA 040, constituída para a execução do referido contrato de concessão — não se confirmaram, impactando as bases negociais do ajuste firmado entre as Partes, sem gerar a esperada contrapartida financeira em benefício da concessionária.

6. Todavia, conforme será demonstrado ao longo da presente resposta e mais detalhadamente ao longo do procedimento arbitral, tais argumentos, contudo, são absolutamente improcedentes, como iremos demonstrar ao longo da presente resposta.

II. SOBRE AS CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO PELO GOVERNO FEDERAL E OUTROS ASPECTOS

7. No que tange ao suposto desequilíbrio em razão da alteração das condições do financiamento, também não devem ser acolhidos os argumentos da requerente.

8. O edital de licitação e respectivo contrato são bastante claros ao alocar como risco do Concessionário a obtenção de financiamento. Inclusive, à época da licitação, a então licitante declarou expressamente dispor de capacidade de obter recursos financeiros suficientes para cumprir as obrigações de aporte de recursos próprios ou de terceiros.

9. Dessa forma, não há evidências mínimas quanto: (a) desequilíbrio no Contrato; (b) riscos imprevisíveis ou impactantes; (c) justificativas para isenção de responsabilidades exclusivas da Requerente.

10. Não há, portanto, razão para reequilíbrio por fatos que estavam dentro do risco assumido pelo requerente.

III. A QUESTÃO DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL

11. No tocante ao fracionamento do licenciamento ambiental, as licenças foram emitidas em 06.07.2016 para o trecho de Goiás e Distrito Federal, e em 13.04.2018, para o trecho de Minas Gerais.

12. Sem embargo, os trechos atualmente pendentes de transferência do licenciamento não interferem na consecução da primeira meta anual para ampliação da capacidade e melhorias, prevista no item 3.2.1.1 do PER, integrante do instrumento de outorga.

13. Não é demais esclarecer que, por meio de revisões de tarifa básica de pedágio (1ª Revisão Ordinária - 2016 e 3ª Revisão Extraordinário - 2017), a Concessionária foi reequilibrada tendo em vista as perdas reconhecidas em relação ao atraso no licenciamento ambiental. Acarretando posterior perda do objeto quanto a tese de desequilíbrio econômico-financeiro.

14. Desse cenário, mesmo liberada para execução de obras a Requerente deixou de cumprir com as obrigações contratuais, as quais permanecem hígidas, razão pela qual a tarifa de pedágio sofreu desconto de reequilíbrio com vistas a evitar que os usuários do sistema rodoviário pagassem por obras não concluídas, sem prejuízo das sanções administrativas cabíveis.

IV. DA CORRETA APLICAÇÃO DO FATOR D COMO FERRAMENTA DE MANUTENÇÃO DO CONTRATO

15. O Contrato firmado entre as partes é claro ao estabelecer o Fator D (desconto de reequilíbrio) como ferramenta de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão.

16. A definição do Fator D já é suficiente para, por si só, infirmar todas as alegações da Requerente, deixando claro tratar-se de forma de "manutenção da equivalência contratual entre os serviços prestados e sua remuneração", em função da "inexecução de obras e serviços da frente de ampliação de capacidade".

17. A aplicação do Fator D é OBJETIVA, ou seja, independe da apuração de culpa da Concessionária, servindo simplesmente como mecanismo de equilíbrio contratual, a partir da ponderação entre serviços efetivamente executados e sua remuneração.

18. É irrelevante a apuração de culpa na causação do atraso, ou na não realização dos investimentos previstos, pois o Fator D não constitui penalidade pelo inadimplemento contratual voluntário (doloso ou culposo).

19. No mesmo sentido dispõe o inciso V da subcláusula 22.6.4 que a Requerente enquanto Concessionária declara ter pleno conhecimento de que, em caso de atraso na execução das obras de ampliação de capacidade decorrente de eventos que sejam comprovados e reconhecidos expressamente pela ANTT como risco do Poder Concedente, será aplicado o desconto de reequilíbrio, de forma imediata e automática pela Agência, razão pela qual qualquer reclamação nessa vertente está vazia de substrato jurídico-contratual e deve ser rechaçada, de pronto.

V. DOS PEDIDOS DE REVISÃO CONTRATUAL E RESPECTIVAS AVALIAÇÕES

20. A citada revisão contratual pela Requerente nos processos de revisão ordinária ou extraordinária do Contrato foram devidamente analisados, seja para deferir ou indeferir, tendo os resultados aprovados pela ANTT por meio dos seguintes atos administrativos:

- 1ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.699, de 13.05.**2015**;
- 2ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 4.787, de 17.05.**2015**;
- 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.143, de 15.07.**2016**;
- 2ª Revisão Ordinária e 4ª Revisão Extraordinária - Resolução nº 5.392, de 27.07.**2017**;
- 3ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária - Deliberação nº 523, de 14.08.**2018**.

21. Some-se a isso o fato de que tais análises foram apuradas para todas as ocasiões em que a Requerida foi provocada, em reforço a regularidade de desenvolvimento dos processos administrativos, de acordo com a Lei nº 9.784/1999, que regula os atos praticados no processo administrativo.

22. Nesse sentido, é dizer que, a uma, os argumentos ventilados pela Requerente não condizem à realidade; a duas, obviamente inexiste qualquer indício de mora administrativa. Inclusive sobre esse evento causa estranheza o 'desconhecimento' dos instrumentos normativos pela Concessionária comparado a extensa e desnecessária dogmatização propagada nas alegações iniciais.

VI. SUPOSTA INÉRCIA DA REQUERIDA NAS TENTATIVAS ENGENDRADAS DE RENEGOCIAÇÃO

23. No âmbito das tentativas de renegociação, a Requerente alegou a inércia da Requerida ante a previsão de reequilíbrio econômico-financeira do Contrato, sem atentar-se aos precedentes normativos já indicados anteriormente.

24. Conquanto seu requerimento de arbitragem destaque a natureza de vítima no balanço das regras impostas às Partes, a Requerente reconheceu sua responsabilidade adotando o parcelamento para quitação das multas lavradas em virtude de sucessivas violações contratuais

25. Não obstante a tudo isso, imputar inércia no tratamento de assunto de relevância extreme à Administração Pública Indireta representada pela Autarquia Federal Requerida, desprovido de argumentos concretos,

26. Inexiste desvio de boa-fé por parte da Requerida, e a a mora administrativa não restou configurada.

VII. DOS EFEITOS DECORRENTES DO PROCEDIMENTO DE RELICITAÇÃO INSTAURADO

27. A Requerida se pronunciou acerca do requerimento de instauração de procedimento de relicitação da concessão, em estrita atenção ao desinteresse na outorga de exploração de serviço público continuado, sob os cuidados da Requerente.

28. Diferente da interpretação da lei adotada pela Requerente, a aludida legislação especial não reconhece, como motivo de sua edição, o efetivo desequilíbrio econômico desses contratos, mas sim a reprogramação dos investimentos.

29. O simples requerimento de relicitação não lhe exime de honrar os compromissos avençados **até a conclusão da relicitação e a assinatura do novo contrato**, devendo **assegurar, a continuidade da prestação dos serviços essenciais**.

30. Em outras palavras em caso de Relicitação a Requerente permanecerá responsável pela concessão **até a assinatura do novo contrato** de parceria, não cabendo a escusa pretendida.

VIII. DO PEDIDO INDENIZATÓRIO FEITO PELA REQUERENTE

31. É totalmente descabido o pedido indenizatório formulado, olvidando que a remuneração da Concessionária se dá por meio da tarifa de pedágio, das receitas extraordinárias e das respectivas receitas financeiras delas decorrentes.

32. Perfilhando as regras entabuladas de comum acordo entre as Partes, validadas com as aposições de assinatura do instrumento contratual em análise, se o Contrato estivesse viciado, naturalmente seria objeto de consulta do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão externo de auditoria nos contratos e licitações, competências estabelecidas com arrimo nos Artigos 33, §2º, 70, 71, 72, §1º, 74, §2º e 161, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988, além do Artigo 113 da Lei nº 8.666/93 (Lei de Licitações), dentre outras normas.

33. Logo, é fácil perceber, mais um vez que a Requerente não se apoia na melhor interpretação dos fatos e circunstâncias, ou provas.

34. Exige-se, dessa forma, redobrada atenção de quem vier a julgar, desde que observadas a inexistência da chamada mora administrativa ou qualquer fundamentação rarefeita insistente na não redução da tarifa de pedágio, distante do que foi expresso no Contrato.

X. INDICAÇÃO DE COÁRBITRA

35. A Requerida retifica a indicação anteriormente feita, e indica a seguinte coárbitra:

Drª Eugenia Cristina Cleto Marolla
Endereço: Rua Pamplona, 277, 5º andar, Jardim Paulista/SP, CEP: 01.405-902
Telefone: (11) 3372-6651
Correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

XI. CONCLUSÃO E REQUERIMENTO

36. Diante do exposto, a ANTT reputa improcedentes os pedidos contidos no requerimento de arbitragem, e pretende ver a Requerente condenada a suportar integralmente os ônus de sucumbência (custas e despesas da arbitragem, além dos honorários advocatícios).

37. Por fim, ainda que a Agência esteja convicta da total improcedência dos pedidos enumerados nas alegações iniciais, resguarda-se ao direito de produzir todas as provas admitidas em direito, a quais serão especificadas no momento oportuno.

Brasília, 29 de novembro de 2018.

Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituto - PF/ANTT

Artur Watt Neto
Procurador Federal

Documento assinado eletronicamente por ARTUR WATT NETO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 198142979 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): ARTUR WATT NETO. Data e Hora: 04-12-2018 21:30. Número de Série: 13898499. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 198142979 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 05-12-2018 10:47. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

06/12/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: sexta-feira, 7 de dezembro de 2018 15:31
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley
Cc: ica10
Assunto: RES: Encaminha resposta ao pedido de instauração | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS
Anexos: 20181207 23932 GSS Correspondência da Secretaria para Eugenia Marolla.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Confirmo o recebimento da via eletrônica da resposta da Requerida de 6 de dezembro de 2018.

Aguardo o recebimento das vias físicas da Resposta para encaminhar uma carta formal da Secretaria.

Aproveito a oportunidade para enviar cópia da correspondência da Secretaria encaminhada à Dra. Eugenia na presente data.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Enviada em: quinta-feira, 6 de dezembro de 2018 15:08
Para: ica10 <ica10@iccwbo.org>; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br;

bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco <flavia.franco@invepar.com.br>
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha resposta ao pedido de instauração | Arbitragem BR 040 | Procedimento nº 23932/GSS

REF.: ***CONCESSIONÁRIA BR 040 – BR 040 x AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT***
Câmara de Comércio Internacional - CCI
Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheira Adj.: Srª Patrícia Figueiredo Ferraz
Procedimento nº 23932/GSS

Prezados, boa tarde.

Por favor, confiram o arquivo anexo com a resposta da Requerida.
A versão impressa segue nesta data aos cuidados da Secretaria via Correios.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

7 de dezembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Eugenia Cristina Cleto Marolla
Rua Pamplona 277, 5º andar
São Paulo - SP
01405-902
Brasil

Por correio eletrônico: eumarolla@gmail.com

Prezada Dra. Eugenia Marolla,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI ("Secretaria") informa que a Senhora foi designada pelas Requeridas para confirmação como coárbitra na presente arbitragem.

Documentos a serem fornecidos à Secretaria

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico para ica10@iccwbo.org, em até **17 de dezembro de 2018**, os formulários anexos, em formato PDF, de (i) Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência ("Declaração"), de (ii) *curriculum vitae*, e de (iii) Instruções Bancárias que recomendamos preencher em formato eletrônico.

Ao preencher os dados da sua Declaração, solicitamos especial atenção para a pergunta relativa à sua disponibilidade, no alto da página 2. O campo deve ser preenchido com a indicação das datas já eventualmente ocupadas em sua agenda e que, assim, não estariam disponíveis para audiências ou reuniões nesta arbitragem.

Informações sobre a arbitragem

Pedimos que nos sejam fornecidas todas as informações pertinentes, nos formulários acima mencionados.

Recomendamos a leitura cuidadosa dos anexos com as Informações sobre o Procedimento e com a Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI ("Nota").

Pedimos observar que, nas correspondências futuras, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(artigo ***)".

.../…

Instruções bancárias

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico, no prazo acima citado, o formulário eletrônico anexo de Instruções Bancárias em formato PDF, para que a Secretaria possa reembolsar suas despesas e pagar-lhe os honorários, com a maior rapidez possível.

Solicitamos que nos informe imediatamente qualquer alteração em suas instruções bancárias, para evitar que os pagamentos sejam efetuados conforme instruções anteriores ou sofram atrasos.

Suas instruções bancárias serão mantidas sob sigilo.

Em caso de dúvida, pedimos que entre em contato conosco.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Informações sobre o Procedimento
- Tabela Financeira
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org)*
- Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org*)
- Formulário em PDF da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade
- Formulário em PDF de *Curriculum vitae*
- Formulário em PDF de Instruções Bancárias

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Artur Watt Neto *Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br*
- Emanoel G. de Carvalho *Por correio eletrônico: emanoel.carvalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto A. M. Ramalho *Por correio eletrônico: paulo.ramalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto Wanderley *Por correio eletrônico: paulo.wanderley@antt.gov.br*

Por correio eletrônico: contencioso.pfantt@antt.gov.br

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

10/12/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 11 de dezembro de 2018 09:20
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 11.12.2018

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria de 11.12.2018.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions***: click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017***: click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration***: click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications***: Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 11 de dezembro de 2018 09:21
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 11.12.2018
Anexos: 20181211 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf

Agora com o anexo.
Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

De: FERRAZ Patricia
Enviada em: terça-feira, 11 de dezembro de 2018 09:20
Para: 'abasilio@basilioadvogados.com.br' <abasilio@basilioadvogados.com.br>; 'bmarino@basilioadvogados.com.br' <bmarino@basilioadvogados.com.br>; 'bfernandes@basilioadvogados.com.br' <bfernandes@basilioadvogados.com.br>; 'tlins@basilioadvogados.com.br' <tlins@basilioadvogados.com.br>; Flavia Franco <flavia.franco@invepar.com.br>; 'artur.watt@agu.gov.br' <artur.watt@agu.gov.br>; 'emanoel.carvalho@antt.gov.br' <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; 'paulo.ramalho@antt.gov.br' <paulo.ramalho@antt.gov.br>; 'paulo.wanderley@antt.gov.br' <paulo.wanderley@antt.gov.br>; 'Coordenação de Contencioso - PF/ANTT' <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Cc: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 11.12.2018

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria de 11.12.2018.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

11 de dezembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por SEDEX e por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento de via eletrônica e **6** vias físicas da Resposta de 10 de dezembro de 2018, diretamente enviada à Requerente. Anexamos uma via física para Requerente.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Resposta de 10 de dezembro de 2018 (*somente para a Requerente*)

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

11/12/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: quarta-feira, 19 de dezembro de 2018 18:37
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 19.12.2018
Anexos: 20181219 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS Cv Eugenia Cristina Cleto Marolla.pdf; 23932 GSS CV pessoal Eugenia Cristina Cleto Marolla.pdf; 23932 GSS DADII Eugenia Cristina Cleto Marolla.pdf; 23932 GSS DADII Revelação Eugenia Cristina Cleto Marolla.pdf; 23932 GSS errata revelação Eugenia Cristina Cleto Marolla.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos anexos.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de dezembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla, designada pela Requerida para confirmação como coárbitra na presente arbitragem.

Considerando que a potencial árbitra apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pela candidata até **7 de janeiro de 2019.**

.../…

Caso as partes não apresentem comentários dentro do prazo concedido, consideraremos que elas não se opõem à confirmação da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla como coárbitra na presente arbitragem.

Coárbitro designado pela Requerente

Notamos que a Requerida até a presente data não apresentou comentários sobre as revelações do coárbitro designado pela Requerente. Assim, entendemos que a Requerida não se opõe à confirmação do Dr. Sérgio Guerra como coárbitro na presente arbitragem.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla; e
- *Curriculum vitae* da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla.

c.c: *(sem anexos)*
- Eugenia Cristina Cleto Marolla *Por correio eletrônico: eumarolla@gmail.com*

Aceitação com revelação – Eugenia Cristina Cleto Marolla.

1) A controladora da requerente possui 100% da participação societária de uma concessionária de rodovias do Estado de São Paulo. Quando chefiei a Consultoria Jurídica da ARTESP há 5 anos, entre abril de 2011 e dezembro de 2013, eu analisei processos administrativos, emiti e aprovei pareceres relativos a essa concessionária sobre os mais diversos assuntos envolvendo concessão de rodovias.

2) Fui indicada como coárbitra pela requerente em outra arbitragem envolvendo concessão de rodovia e equilíbrio econômico-financeiro do contrato. O procedimento arbitral ainda está em fase inicial, não tendo ainda havido a minha confirmação.

3) Entendo que estes fatos não afetam a minha independência e imparcialidade para julgar esta causa.

São Paulo, 14 de dezembro de 2018.

Eugenia Marolla

Aceitação com revelação – Eugenia Cristina Cleto Marolla

No item 2 da revelação indiquei, por equívoco, que a Requerente teria me indicado como coárbitra em outra arbitragem. O correto é a Requerida.

São Paulo, 14 de dezembro de 2018.

Eugenia Cristina Cleto Marolla.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: CLETO MAROLLA

Nome: EUGENIA CRISTINA

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

◉ **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividad no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI.

Não Aceitação

○ **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

☐ **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens			4
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbitragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

Excetuada a segunda quinzena de julho e a segunda quinzena de dezembro dos anos de 2019 e 2020 e a segunda quinzena de dezembro de 2018, confirmo que tenho disponibilidade para participar de audiências nesta arbitragem em qualquer data.
Datas em que, a princípio, não tenho disponibilidade:

17 a 31 de dezembro de 2018
17 a 31 de julho de 2019 e 14 a 31 de dezembro de 2019
17 a 31 de julho de 2020 e17 a 31 de dezembro de 2020

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No cas de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevante. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da **Nota** às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

○ **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

◉ **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

Folha anexa.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 14/12/2018 **Assinatura:** EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854

Assinado de forma digital por EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=AR IMPRENSA OFICIAL, cn=EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854
Dados: 2018.12.14 17:26:38 -02'00'

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2018

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

○ Sr. ◉ Sra. ○ Srta.

Sobrenome: CLETO MAROLLA

Nome: EUGENIA CRISTINA

Data de nascimento: 17-09-1975

Nacionalidade(s): BRASILEIRA/ITALIANA

Endereço residencial

Endereço: RUA OSCAR FREIRE, 1477 - APTO 61 - PINHEIROS

CEP / Cidade: 05409-010- SÃO PAULO

País: BRASIL

Telefone: 55-11-99697-5705 Fax:

E-mail: EUMAROLLA@GMAIL.COM

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: PROCURADORIA DO ESTADO DE SÃO PAULO

Endereço: RUA PAMPLONA, 227 - 5o ANDAR - BELA VISTA - SÃO PAULO

CEP / Cidade: 01405-902

País: BRASIL

Telefone: 55-11- 3372-6651 Fax: Celular: 55-11-99697-5705

E-mail: EMAROLLA@SP.GOV.BR

Website: WWW.PGE.SP.GOV.BR

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

◉ Residencial ○ Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

◉ Residencial ○ Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Formação acadêmica / Qualificação *(utilizar outra folha se necessário)*

Dados em anexo.

Atividades profissionais e cargo(s) atuais *(utilizar outra folha se necessário)*

Procuradora do Estado designada para atuar junto à Subprocuradoria Geral da Área da Consultoria Geral, classificada na Procuradoria de Assuntos Tributários. Coordenadora do curso de Direito do Estado da Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo.

Experiência profissional *(utilizar outra folha se necessário)*

Atuou junto à Assessoria de Arbitragens da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. Foi Procuradora do Estado Chefe da Consultoria Jurídica da Agência Reguladora dos Serviços de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP (2011-2014). Assessora no gabinete da Subprocuradoria Geral da Área do Contencioso Tributário-Fiscal (2009-2011). Sub-Coordenadora do Curso de Especialização em Direito do Estado da Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo (2011-2014). Sub-Coordenadora

Informações adicionais *(utilizar outra folha se necessário)*

A partir de janeiro de 2019 meu cargo na Procuradoria Geral do Estado de São Paulo será de Subprocuradora Geral da Área da Consultoria Geral.

Idiomas

Indicar todos os idiomas, inclusive a língua materna, em que se considera capaz de conduzir uma arbitragem e redigir uma sentença arbitral, sem ajuda de intérprete ou tradutor:

☒ Inglês	☒ Francês	☐ Alemão	☒ Italiano
☐ Espanhol	☒ Português	☐ Russo	☐ Polonês
☐ Árabe	☐ Chinês	☐ Japonês	
☐ Outros			

Favor indica outros idiomas que conheça bem:

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 14/12/2018 **Assinatura:** EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854

Assinado de forma digital por EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854
DN: c=BR, o=ICP-Brasil, ou=Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, ou=RFB e-CPF A3, ou=(EM BRANCO), ou=AR IMPRENSA OFICIAL, cn=EUGENIA CRISTINA CLETO MAROLLA:15776354854
Dados: 2018.12.14 17:24:28 -02'00'

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Eugenia Cristina Cleto Marolla
Curriculum Vitae

Formação acadêmica/titulação

2011 - 2015 Doutorado em Direito.
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC/SP, São Paulo, Brasil
Título: A arbitragem e os contratos da Administração Pública, Ano de obtenção: 2015
Orientador: Dinorá Adelaide Musetti Grotti

2006 - 2010 Mestrado em Direito.
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC/SP, São Paulo, Brasil
Título: Equilíbrio Econômico-Financeiro nas concessões de serviços públicos regidas pela Lei 8.987/95, Ano de obtenção: 2010
Orientador: Dinorá Adelaide Musetti Grotti

2003 - 2005 Especialização em Direito – Processo Tributário.
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, PUC/SP, São Paulo, Brasil
Título: SIGILO FISCAL E BANCÁRIO

1994 - 1998 Graduação em direito.
Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, Brasil

Atividades Profissionais e Cargos Atuais

Procuradora do Estado designada para atuar junto à Subprocuradoria Geral da Área da Consultoria Geral, classificada na Procuradoria de Assuntos Tributários. Coordenadora do curso de Direito do Estado da Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo.

Experiência Profissional

Atuou auxiliando a Assessoria de Arbitragens da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo entre nov./2017 a jan./2018. Foi Procuradora do Estado Chefe da Consultoria Jurídica da Agência Reguladora dos Serviços de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP (2011-2014). Assessora no gabinete da Subprocuradoria Geral da Área do Contencioso Tributário-Fiscal (2009-2011). Sub-Coordenadora do Curso de Especialização em Direito do Estado da Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo (2011-2014). Sub-Coordenadora do Curso de Especialização em Direito Tributário da Escola Superior da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo (2007-2011).

Tem experiência concentrada na área de Direito Público Econômico, com experiência em regulação de serviços públicos, especialmente no setor de transporte rodoviário e de passageiros, bem como na modelagem, licitação e acompanhamento da execução de contratos de concessão de serviços públicos, parcerias público-privadas e permissões de serviços públicos do Estado de São Paulo. Atuou no aconselhamento jurídico da Administração Pública estadual no âmbito tributário e administrativo, especialmente quanto aos contratos administrativos.

Formação complementar

2017 - 2017 Curso de curta duração - Program on International Commercial Arbitration. (Carga horária: 60h).
Washington College of Law - American University, WCL, Estados Unidos

2010 - 2010 Curso de curta duração em Direito Administrativo Contratual. (Carga horária: 62h).
GVlaw da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, GVLAW, Brasil

2009 - 2009 Curso de curta duração em macroeconomia para advogados. (Carga horária: 30h).
GVlaw da Escola de Direito de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, GVLAW, Brasil

Projetos

Projetos de pesquisa

2015 - Atual Regulação Administrativa
Descrição: As pesquisas destinam-se a estudar os múltiplos aspectos da regulação estatal contemporânea. Nesse campo incluem-se os mecanismos inerentes à regulação (produção normativa, fiscalização, controle de outorgas para atuação em setores regulados), as maneiras de estrutura da Administração para fins de regulação (constituição de organismos de fiscalização e de empresas para atuação direta na economia), e, finalmente, a utilização de modelos indutivos para o mesmo fim de regular (como a fixação de condições para contratações públicas, por exemplo).
Situação: Em andamento Natureza: Projetos de pesquisa
Alunos envolvidos: Graduação (4); Mestrado acadêmico (1).

Idiomas

Inglês Compreende Bem , Fala Bem , Escreve Bem , Lê Bem

Espanhol Compreende Bem , Fala Pouco , Escreve Pouco , Lê Bem

Francês Compreende Bem , Fala Bem , Escreve Bem , Lê Bem

Italiano Compreende Bem , Fala Bem , Escreve Bem , Lê Bem

Português Compreende Bem , Fala Bem , Escreve Bem , Lê Bem

Produção bibliográfica

Artigos completos publicados em periódicos

1. A revogação do artigo 25 da Lei de Arbitragem e suas consequências nas arbitragens envolvendo a Administração Pública. *Revista de Direito dos Procuradores do Estado do Rio de Janeiro,* v. XXVI: Arbitragem na Administração Pública. Rio de Janeiro: APERJ, 2016, p. 211-228.

2. Os contratos administrativos e seu equilíbrio econômico-financeiro. Revista Zênite de Licitações e

Contratos-ILC. , v.243, p.452 - 457, 2014.

3. Breves notas sobre o equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de serviços públicos. Revista da Procuradoria Geral do Estado de São Paulo. , v.77/78, p.189 - 215, 2013 (em coautoria).

Livros publicados

1. A arbitragem e os contratos da Administração Pública. Rio de Janeiro: Lumen Iuris, 2016, v.1. p.296.

2. Concessões de serviço público: a equação econômico-financeira do contrato. São Paulo : Editora Verbatim, 2011, v.1. p.160.

Capítulos de livros publicados

1. Breves notas sobre o equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de serviços públicos In: Parcerias Público-Priivadas.1 ed. São Paulo : Centro de Estudos da PGE/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2014, v.1, p. 1-363 (em coautoria).

2. Processo administrativo e pareceria público-privada - as manifestações de interesse da iniciativa privada In: Teoria Geral do Processo Administrativo.1a ed.São Paulo : Editora Verbatim, 2013, v.1, p. 757-771.

3. Imunidade Tributária Recíproca In: Tratado das Imunidades e isenções tributárias.1a ed.São Paulo : Editora Verbatim, 2011, v.1, p. 39-55.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

20/12/2018

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

02/01/2019

EMANOEL GONÇALVES DE CARVALHO

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De:	Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em:	quinta-feira, 20 de dezembro de 2018 17:37
Para:	ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc:	artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto:	Encaminha manifestação ANTT acerca da revelação Dra. Eugenia Marolla | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos:	MANIFESTA ANTT SOBRE ÁRBITRA ARB BR 040.pdf

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue manifestação acerca da revelação apresentada pela potencial árbitra, Dra. Eugenia Marolla, cf. anexo.
A versão impressa seguirá aos cuidados da i. Secretaria via Correios.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, informar que está ciente da revelação apresentada pela Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla, bem como não se põe à sua indicação para atuar como coárbitra nesta arbitragem.

Brasília, 20 de dezembro de 2018.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, informar que está ciente da revelação apresentada pela Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla, bem como não se põe à sua indicação para atuar como coárbitra nesta arbitragem.

Brasília, 20 de dezembro de 2018.

Atenciosamente,

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 210139778 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 20-12-2018 15:38. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

19 de dezembro de 2018/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla, designada pela Requerida para confirmação como coárbitra na presente arbitragem.

Considerando que a potencial árbitra apresentou uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação apresentada pela candidata até **7 de janeiro de 2019.**

.../…

Caso as partes não apresentem comentários dentro do prazo concedido, consideraremos que elas não se opõem à confirmação da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla como coárbitra na presente arbitragem.

Coárbitro designado pela Requerente

Notamos que a Requerida até a presente data não apresentou comentários sobre as revelações do coárbitro designado pela Requerente. Assim, entendemos que a Requerida não se opõe à confirmação do Dr. Sérgio Guerra como coárbitro na presente arbitragem.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla; e
- *Curriculum vitae* da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla.

c.c: *(sem anexos)*
- Eugenia Cristina Cleto Marolla *Por correio eletrônico: eumarolla@gmail.com*

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: quinta-feira, 20 de dezembro de 2018 18:28
Para: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; ica10; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto: RES: Encaminha manifestação ANTT acerca da revelação Dra. Eugenia Marolla | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Confirmo o recebimento da via digital da correspondência da Requerida de 20 de dezembro de 2018.

Informo que não é necessário o envio de vias físicas. A via digital é suficiente.

Finalmente, após o fim do prazo indicado na correspondência da Secretaria de 19 de dezembro de 2018, encaminharemos nova correspondência formal.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions**: *click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017**: *click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration**: *click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications**: *Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Enviada em: quinta-feira, 20 de dezembro de 2018 17:37
Para: ica10 <ica10@iccwbo.org>; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco

<flavia.franco@invepar.com.br>
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>
Assunto: Encaminha manifestação ANTT acerca da revelação Dra. Eugenia Marolla | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue manifestação acerca da revelação apresentada pela potencial árbitra, Dra. Eugenia Marolla, cf. anexo.
A versão impressa seguirá aos cuidados da i. Secretaria via Correios.
Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
PERFIS OFICIAIS DA ANTT

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Thiago Lins <tlins@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: segunda-feira, 7 de janeiro de 2019 13:03
Para: Ica10@iccwbo.org; Patrícia.ferraz@iccwbo.org; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; Bruna Fernandes; Mona Carolina Sodré
Assunto: VIA 040 X ANTT - Manifestação 7.1.2019 acerca de revelação da Dra. Eugênia Cleto
Anexos: ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Dra Eugenia Cleto - 7 1 2019.doc; ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Dra Eugenia Cleto - 7 1 2019.pdf

Prezados Senhores, boa tarde,

Em atenção à mensagem eletrônica, enviada em 19.12.2018, submetemos a V. Sas. a manifestação da Invepar sobre a revelação apresentada pela Dra. Eugênia Cristina Cleto Marolla.

Atenciosamente,

Thiago Drummond de Paula Lins
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 11º/12º/13º andares, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 19.12.2018, informar a V. Sas. que está ciente das revelações apresentadas pela Dra. Eugenia Cristina Cleto, bem como não se opõe à sua indicação para atuar como coárbitra nesta arbitragem.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra
Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro

Marcella Faria de Mendonça
Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Maria Fernanda Matheus Pimentel
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
Jéssica Wendler
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca

Gabriel de Souza Sampaio
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Maurício Sada Neto
Marcela de Castro Molinari

Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram
Alberto Parreira
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte
Fernanda Marques Ferreira
Ilan Roitman
Nicole Contardo Pereira Aló
Mona Carolina S. Rodrigues Branco
Luna Jurberg Salgado
Paula Barros Larica e Borges
Juliana Savvas Galindo Meira
Luis Filipe Rodrigues Ribeiro
Carina Kac Balassiano
Jéssica Figueiredo Tavares
Luiz Claudio Gonçalves Freire
Ana Carolina de A. e Freitas Santos

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 19.12.2018, informar a V. Sas. que está ciente das revelações apresentadas pela Dra. Eugenia Cristina Cleto, bem como não se opõe à sua indicação para atuar como coárbitra nesta arbitragem.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

16/01/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org>
Enviado em: quinta-feira, 17 de janeiro de 2019 19:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 17.01.2019
Anexos: 20190117 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; Re: 23932/GSS - Designação para atuar como árbitra

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria de 17.01.2019 e respectivo anexo.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz Dorlhiac| Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions***: click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017***: click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration***: click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications***: Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

17 de janeiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerida de 20 de dezembro de 2018, enviada diretamente à Requerente;

- Correspondência da Requerente de 7 de janeiro de 2019, enviada diretamente à Requerida; e

- Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

.../…

Tomamos nota que a Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla declinou a indicação para atuar como coárbitra no presente procedimento.

Assim, pedimos que a Requerida designe um novo coárbitro até **4 de fevereiro de 2019**.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Eugenia Marolla <eumarolla@gmail.com>
Enviado em: quinta-feira, 17 de janeiro de 2019 06:49
Para: FERRAZ Patricia; ica10
Assunto: Re: 23932/GSS - Designação para atuar como árbitra
Anexos: DO 18-12-2018.pdf

Prezados Senhores,

Ao retornar ao trabalho, após período de férias regulamentares e do recesso de final de ano, fui surpreendida com a notícia da publicação, em 18 de dezembro de 2018, da Resolução Conjunta PGE/COR 01, de 17-12-2018, que passou a proibir, entre outras, a atuação como árbitro de Procurador do Estado em exercício do cargo em confiança de Subprocurador Geral do Estado.
Considerando minha nomeação como Subprocuradora Geral do Estado da Área da Consultoria em 1º de janeiro de 2019 e a minha posse no cargo, não poderei atuar como árbitra no presente procedimento, razão pela qual dou ciência às partes do meu impedimento superveniente, escusando-me pelos transtornos porventura causados.
Cordialmente,

Eugenia Cristina Cleto Marolla

Em sex, 7 de dez de 2018 às 11:31, FERRAZ Patricia <Patricia.FERRAZ@iccwbo.org> escreveu:

> Prezada Dra. Eugenia,
>
> Informo que a Senhora foi designada pelas Requeridas para confirmação como coárbitra na presente arbitragem.
>
> Assim, encaminho correspondência da Secretaria e respectivos anexos.
>
> Atenciosamente,
>
> Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz | Conselheira Adjunta
>
> International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
>
> Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
>
> Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions***: click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017***: click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration***: click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications***: Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: sexta-feira, 18 de janeiro de 2019 11:06
Para: FERRAZ Patricia; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 17.01.2019

Prezada Dra. Patricia, bom dia.

Acuso o recebimento pela Requerida ANTT.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: FERRAZ Patricia [mailto:Patricia.FERRAZ@iccwbo.org]
Enviada em: quinta-feira, 17 de janeiro de 2019 19:52
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco <flavia.franco@invepar.com.br>; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Cc: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 17.01.2019

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria de 17.01.2019 e respectivo anexo.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz Dorlhiac| Conselheira Adjunta
International Court of Arbitration | International Chamber of Commerce
Rua Surubim, 504 – 12 andar – Cidade Monções, 04571-050, São Paulo, Brasil
Tel: +55 11 3040 8830 | E-mail: patricia.ferraz@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

---

- **Revised ICC Rules of Arbitration in force as of 1st March 2017 including the new Expedited Procedure Provisions***: click here*
- **New Scales effective as of 1st January 2017***: click here to access the Scales and here for the Cost Calculator.*
- **Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration***: click here to download the latest version of the Note dated 1st March 2017.*
- **Electronic communications***: Please send your correspondence and any documents only electronically*

This message is confidential. If you have received this message in error please delete it and notify the sender immediately. Please contact the Secretariat at +55 11 3040 8830 and email at ica10@iccwbo.org. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Esta mensagem é confidencial. Se receber essa mensagem por equivoco, por favor apague e informe ao remetente imediatamente. Por favor entrar em contato com a Secretaria pelo telefone +55 11 3040 8830 e e-mail ica10@iccwbo.org. Não conserve a mensagem, nem releve seu conteúdo.

Please consider the environment before printing this e-mail.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

28/01/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

04/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, requerer a **nomeação do coárbitro**:

Dr. GIOVANNI ETTORE NANNI (Nanni Advogados)
Endereço: Rua Cristiano Viana, 401, Conjunto 1310,
Cerqueira César, São Paulo/SP, CEP: 05411-000
E-mail 1: genanni@nanni.adv.br
E-mail 2: genanni@gmail.com
Telefone: (11) 4410-4370
Celular: (11) 98345-2265
www.nanni.adv.br

O nome surge, aliás, como indicativo de profissionalismo, independência e imparcialidade entre as Partes, sendo membro efetivo da lista de árbitros dessa Câmara Internacional.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 04 de janeiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, requerer a **nomeação do coárbitro**:

Dr. GIOVANNI ETTORE NANNI (Nanni Advogados)
Endereço: Rua Cristiano Viana, 401, Conjunto 1310,
Cerqueira César, São Paulo/SP, CEP: 05411-000
E-mail 1: genanni@nanni.adv.br
E-mail 2: genanni@gmail.com
Telefone: (11) 4410-4370
Celular: (11) 98345-2265
www.nanni.adv.br

O nome surge, aliás, como indicativo de profissionalismo, independência e imparcialidade entre as Partes, sendo membro efetivo da lista de árbitros dessa Câmara Internacional.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 04 de janeiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 217866750 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 04-02-2019 11:36. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

17 de janeiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerida de 20 de dezembro de 2018, enviada diretamente à Requerente;

- Correspondência da Requerente de 7 de janeiro de 2019, enviada diretamente à Requerida; e

- Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

.../…

Tomamos nota que a Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla declinou a indicação para atuar como coárbitra no presente procedimento.

Assim, pedimos que a Requerida designe um novo coárbitro até **4 de fevereiro de 2019**.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: segunda-feira, 4 de fevereiro de 2019 12:05
Para: ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto: Encaminha manifestação ANTT acerca de novo coárbitro | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: ANTT INDICA COÁRBITRO ARB BR 040.pdf

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue manifestação acerca da indicação de novo coárbitro, cf. anexo.
A versão impressa seguirá aos cuidados da i. Secretaria via Correios.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, requerer a **nomeação do coárbitro**:

Dr. GIOVANNI ETTORE NANNI (Nanni Advogados)
Endereço: Rua Cristiano Viana, 401, Conjunto 1310,
Cerqueira César, São Paulo/SP, CEP: 05411-000
E-mail 1: genanni@nanni.adv.br
E-mail 2: genanni@gmail.com
Telefone: (11) 4410-4370
Celular: (11) 98345-2265
www.nanni.adv.br

O nome surge, aliás, como indicativo de profissionalismo, independência e imparcialidade entre as Partes, sendo membro efetivo da lista de árbitros dessa Câmara Internacional.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 04 de janeiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 217866750 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 04-02-2019 11:36. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

17 de janeiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerida de 20 de dezembro de 2018, enviada diretamente à Requerente;

- Correspondência da Requerente de 7 de janeiro de 2019, enviada diretamente à Requerida; e

- Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

.../…

Tomamos nota que a Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla declinou a indicação para atuar como coárbitra no presente procedimento.

Assim, pedimos que a Requerida designe um novo coárbitro até **4 de fevereiro de 2019**.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência da Dra. Eugenia Cristina Cleto Marolla de 17 de janeiro de 2019

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

04/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: quarta-feira, 6 de fevereiro de 2019 09:51
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 06.02.2019
Anexos: 20190206 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 20190206 23932 GSS Correspondência da Secretaria para Dr Giovanni Nanni.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho duas correspondência da Secretaria de 06.02.2019

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE @100 years
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

6 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento da correspondência da Requerida de 4 de fevereiro de 2019, diretamente encaminhada à Requerente.

Notamos que a Requerida designou o Dr. Giovanni Ettore Nanni para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Convidaremos o Dr. Giovanni Ettore Nanni a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

6 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Giovanni Ettore Nanni
NANNI ADVOGADOS
Rua Cristiano Viana, 401, Conjunto 1310
Cerqueira César
São Paulo – SP
05411-000
Brasil

Por correio eletrônico: genanni@nanni.adv.br

Prezado Dr. Giovanni Ettore Nanni,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI ("Secretaria") informa que o Senhor foi designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Documentos a serem fornecidos à Secretaria

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico para ica10@iccwbo.org, em até **20 de fevereiro de 2019**, os formulários anexos, em formato PDF, de (i) Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência ("Declaração"), de (ii) *curriculum vitae*, e de (iii) Instruções Bancárias que recomendamos preencher em formato eletrônico.

Ao preencher os dados da sua Declaração, solicitamos especial atenção para a pergunta relativa à sua disponibilidade, no alto da página 2. O campo deve ser preenchido com a indicação das datas já eventualmente ocupadas em sua agenda e que, assim, não estariam disponíveis para audiências ou reuniões nesta arbitragem.

Publicação de sentenças

Informamos que as sentenças finais notificadas após 1º de janeiro de 2019, bem como quaisquer outras sentenças e opiniões dissidentes proferidas no caso, poderão ser publicadas na sua integralidade após dois anos contados da data de sua notificação (verificar seção III(D) da Nota às Partes e aos Tribunais Arbitrais sobre a Condução da Arbitragem conforme o Regulamento de arbitragem da CCI). As partes poderão concordar com um período maior ou menor para a publicação das sentenças.

Informações sobre a arbitragem

Pedimos que nos sejam fornecidas todas as informações pertinentes, nos formulários acima mencionados.

.../…

Recomendamos a leitura cuidadosa dos anexos com as Informações sobre o Procedimento e com a Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI ("Nota").

Pedimos observar que, nas correspondências futuras, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(artigo ***)".

Instruções bancárias

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico, no prazo acima citado, o formulário eletrônico anexo de Instruções Bancárias em formato PDF, para que a Secretaria possa reembolsar suas despesas e pagar-lhe os honorários, com a maior rapidez possível.

Solicitamos que nos informe imediatamente qualquer alteração em suas instruções bancárias, para evitar que os pagamentos sejam efetuados conforme instruções anteriores ou sofram atrasos.

Suas instruções bancárias serão mantidas sob sigilo.

Em caso de dúvida, pedimos que entre em contato conosco.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Informações sobre o Procedimento
- Tabela Financeira
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org)*
- Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org*)
- Formulário em PDF da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade
- Formulário em PDF de *Curriculum vitae*
- Formulário em PDF de Instruções Bancárias

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Artur Watt Neto *Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br*
- Emanoel G. de Carvalho *Por correio eletrônico: emanoel.carvalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto A. M. Ramalho *Por correio eletrônico: paulo.ramalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto Wanderley *Por correio eletrônico: paulo.wanderley@antt.gov.br*

Por correio eletrônico: contencioso.pfantt@antt.gov.br

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

06/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 12:07
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes
Anexos: 20190208 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 23932 GSS DADII Giovanni Ettore Nanni.pdf; 23932 GSS CV Giovanni Ettore Nanni.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

8 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Giovanni Ettore Nanni, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Considerando que o potencial árbitro fez uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação do candidato até **18 de fevereiro de 2019.**

.../…

Caso as partes não apresentem comentários dentro do prazo concedido, consideraremos que elas não se opõem à confirmação do Dr. Giovanni Ettore Nanni como coárbitro na presente arbitragem.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Giovanni Ettore Nanni; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Giovanni Ettore Nanni

c.c: *(sem anexos)*
- Giovanni Ettore Nanni *Por correio eletrônico: genanni@nanni.adv.br*

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: Nanni

Nome: Giovanni Ettore

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

(x) **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividade no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI. Aceito ainda que minha(s) sentença(s) seja(m) publicadas de acordo com a Nota.

Não Aceitação

( ) **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

[x] **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens	13	16	1
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	3

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbitragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

Dias 19-21 e 28 de março de 2019
Dias 1-5, 6-18 e 25 de abril de 2019
Dias 7 e 29-31 de maio de 2019
Dia 4 de junho de 2019
Dias 5-7 e 21-22 de agosto de 2019
Dias 17-20 de setembro de 2019
Dias 21-25 de outubro de 2019
Dias 4-7 de novembro de 2019

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No caso de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevantes. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

( ) **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

(x) **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

Embora seguro de que seja imparcial e independente em relação aos envolvidos no presente procedimento arbitral, informo que atuei como Árbitro de Emergência em procedimento já encerrado há cerca de um ano, administrado por esta Corte, em que a Agência Nacional De Transportes Terrestres - ANTT figurou como Requerida. A Requerente naquele caso era outra concessionária. Naquela oportunidade, fui indicado pelo Presidente desta Corte e decidi a questão que me foi submetida nos limites de uma cognição sumária, em caráter liminar, sem avançar no mérito do caso.

Também figuro como árbitro em três disputas envolvendo a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras (que presumo pertencer ao mesmo grupo que a acionista da controladora da Requerente - Fundação Petrobrás de Seguridade Social – Petros), englobando projetos e objetos diversificados, assim como em outra que se encerrou há cerca de um ano.

Por fim, informo que atuo como coárbitro em procedimento perante a Câmara de Arbitragem do Mercado, ligada à BM&F Bovespa, em que a FUNCEF figura como Requerida. Fui indicado para o encargo pela FUNCEF. O procedimento encontra-se em fase instrutória avançada. Informo que, diante das informações que obtive naquela disputa, a Fundação Petrobrás de Seguridade Social – Petros também é quotista da empresa que figura como Requerente no caso ora relatado, embora não seja parte naquela disputa.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 07/02/2019 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

(●) Sr. ( ) Sra. ( ) Srta.

Sobrenome: Nanni

Nome: Giovanni Ettore

Data de nascimento: 15 de março de 1971

Nacionalidade(s): brasileira

Endereço residencial

Endereço: Alameda Itu, 725, ap. 2

CEP / Cidade: 01421-001, São Paulo - SP

País: Brasil

Telefone: +55 11 3875-3858 Fax:

E-mail: genanni@gmail.com

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: Nanni Advogados

Endereço: Rua Cristiano Viana, 401, cj. 1310, Cerqueira César

CEP / Cidade: 05411-000, São Paulo - SP

País: Brasil

Telefone: +55 11 4410-4370 Fax: Celular: +55 11 98345-2265

E-mail: genanni@nanni.adv.br

Website: www.nanni.adv.br

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

( ) Residencial (●) Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

( ) Residencial (●) Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Exclusivamente para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI. Completarem português.

Experiência em arbitragem *(utilizar outra folha se necessário)*

Número de processos arbitrais em que tenha atuado como:

		Presidente do tribunal arbitral	Árbitro único	Co-árbitro	Advogado de uma das partes	Secretário / Árbitro de emergência / Outro
Arbitragem internacional institucional	CCI	1		3	3	
	Outros				2	
Arbitragem internacional *ad hoc*						
Arbitragem nacional		34	4	37	60	3

Outra(s) experiência(s) em solução alternativa de controvérsias

(utilizar outra folha se necessário)

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 07/02/2019 **Assinatura:**

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 13:02
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezados Senhores,

Boa tarde.

Acuso recebimento em nome da requerente.

Cordialmente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 12:07
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: segunda-feira, 11 de fevereiro de 2019 12:20
Para: Bruna Fernandes; ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, acuso o recebimento da mensagem e seus anexos.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PERFIS OFICIAIS DA ANTT

De: Bruna Fernandes [mailto:bfernandes@basilioadvogados.com.br]
Enviada em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 13:02
Para: ica10 <ica10@iccwbo.org>; Ana Tereza Basilio <abasilio@basilioadvogados.com.br>; Bruno Di Marino <bmarino@basilioadvogados.com.br>; Thiago Lins <tlins@basilioadvogados.com.br>; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezados Senhores,

Boa tarde.

Acuso recebimento em nome da requerente.

Cordialmente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 12:07
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.
Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.
This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

11/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

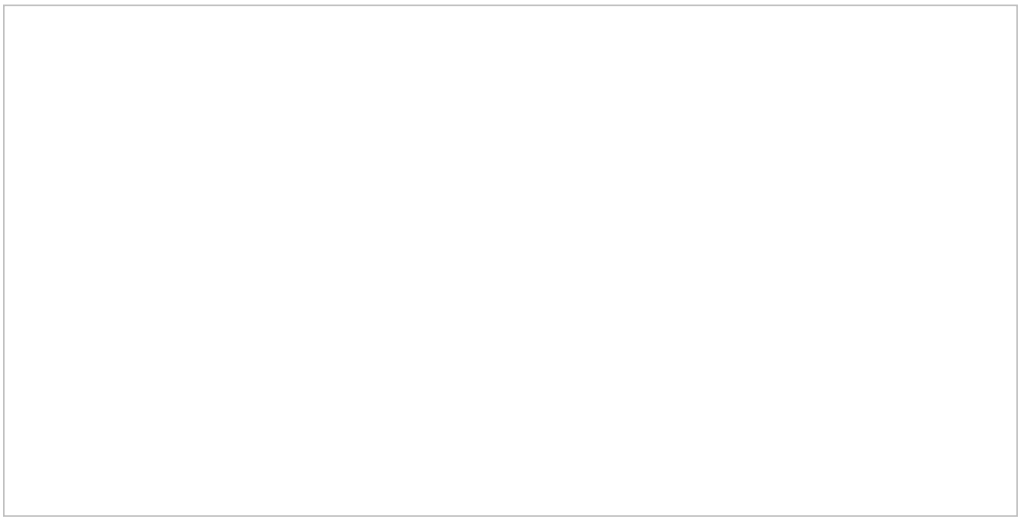
Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, ciente da revelação apresentada pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, dizer que não identifica prejuízo à sua atuação, ratificando sua indicação para a composição da tríade arbitral.

1. Examinando a revelação, entendemos que a sua atuação em outras arbitragens, encerradas ou em andamento perante a Câmara de Arbitragem do Mercado, ligada à BM&F Bovespa, terem como acionistas e/ou Partes alguns fundos de pensão entre outras sociedades que integrem o grupo econômico de Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR, controladora da Concessionária BR 040 S.A., mais conhecida como VIA 040, **são fatores que não impactam na imparcialidade e independência do potencial coárbitro**.

2. Apenas para corroborar a posição acionária acima descrita, como modelo de transparência que permeia as manifestações das Partes, apresentam-se as seguintes informações:



Fonte: http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/renda-variavel/empresas-listadas.htm

3. Somado ao exposto, considerando todo o arcabouço documental já produzido nesse procedimento, mostra-se adequado indicar esse profissional no que se refere ao exercício de privilegiada função.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 18 de fevereiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

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

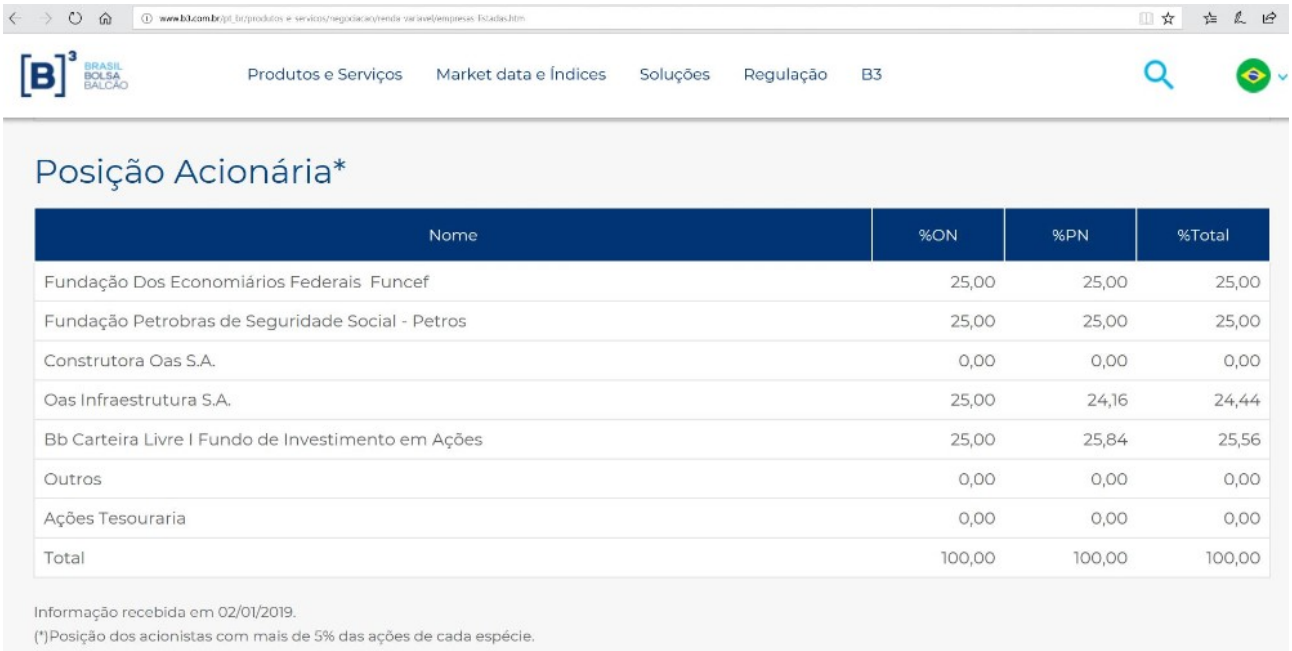
Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, ciente da revelação apresentada pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, dizer que não identifica prejuízo à sua atuação, ratificando sua indicação para a composição da tríade arbitral.

1. Examinando a revelação, entendemos que a sua atuação em outras arbitragens, encerradas ou em andamento perante a Câmara de Arbitragem do Mercado, ligada à BM&F Bovespa, terem como acionistas e/ou Partes alguns fundos de pensão entre outras sociedades que integrem o grupo econômico de Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR, controladora da Concessionária BR 040 S.A., mais conhecida como VIA 040, **são fatores que não impactam na imparcialidade e independência do potencial coárbitro**.

2. Apenas para corroborar a posição acionária acima descrita, como modelo de transparência que permeia as manifestações das Partes, apresentam-se as seguintes informações:



Posição Acionária*

Nome	%ON	%PN	%Total
Fundação Dos Economiários Federais Funcef	25,00	25,00	25,00
Fundação Petrobras de Seguridade Social - Petros	25,00	25,00	25,00
Construtora Oas S.A.	0,00	0,00	0,00
Oas Infraestrutura S.A.	25,00	24,16	24,44
Bb Carteira Livre I Fundo de Investimento em Ações	25,00	25,84	25,56
Outros	0,00	0,00	0,00
Ações Tesouraria	0,00	0,00	0,00
Total	100,00	100,00	100,00

Informação recebida em 02/01/2019.
(*)Posição dos acionistas com mais de 5% das ações de cada espécie.

Fonte: http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/renda-variavel/empresas-listadas.htm

3. Somado ao exposto, considerando todo o arcabouço documental já produzido nesse procedimento, mostra-se adequado indicar esse profissional no que se refere ao exercício de privilegiada função.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 18 de fevereiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 223757968 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 15-02-2019 17:47. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: segunda-feira, 18 de fevereiro de 2019 09:47
Para: ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto: Encaminha manifestação ANTT acerca da revelação Dr. Giovanni E. Nanni | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT SOBRE ÁRBITRO ARB BR 040.pdf

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue manifestação acerca da revelação apresentada pelo potencial coárbitro (doc. Anexo).

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

PERFIS OFICIAIS DA ANTT

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

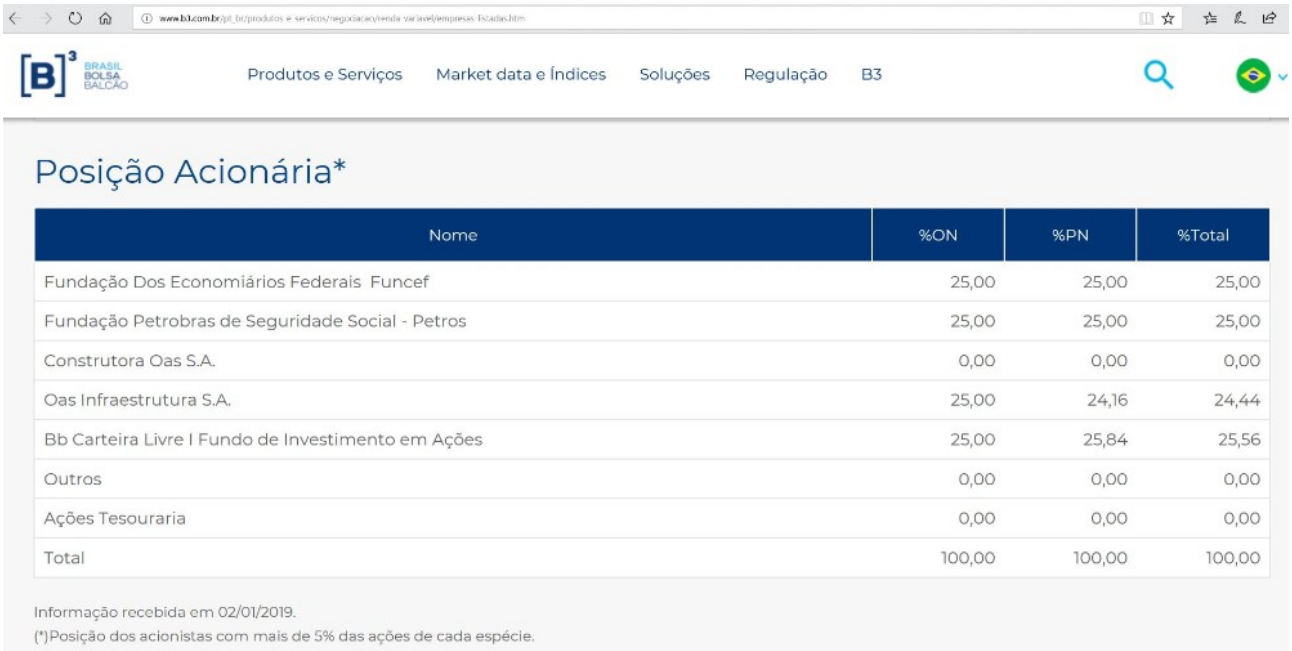
Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, em atenção à correspondência ICC (sigla em inglês de International Chamber of Commerce) anexa, vem através do Procurador Federal infra-assinado, ciente da revelação apresentada pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, dizer que não identifica prejuízo à sua atuação, ratificando sua indicação para a composição da tríade arbitral.

1. Examinando a revelação, entendemos que a sua atuação em outras arbitragens, encerradas ou em andamento perante a Câmara de Arbitragem do Mercado, ligada à BM&F Bovespa, terem como acionistas e/ou Partes alguns fundos de pensão entre outras sociedades que integrem o grupo econômico de Investimentos e Participações em Infraestrutura S.A. - INVEPAR, controladora da Concessionária BR 040 S.A., mais conhecida como VIA 040, **são fatores que não impactam na imparcialidade e independência do potencial coárbitro**.

2. Apenas para corroborar a posição acionária acima descrita, como modelo de transparência que permeia as manifestações das Partes, apresentam-se as seguintes informações:



Posição Acionária*

Nome	%ON	%PN	%Total
Fundação Dos Economiários Federais Funcef	25,00	25,00	25,00
Fundação Petrobras de Seguridade Social - Petros	25,00	25,00	25,00
Construtora Oas S.A.	0,00	0,00	0,00
Oas Infraestrutura S.A.	25,00	24,16	24,44
Bb Carteira Livre I Fundo de Investimento em Ações	25,00	25,84	25,56
Outros	0,00	0,00	0,00
Ações Tesouraria	0,00	0,00	0,00
Total	100,00	100,00	100,00

Informação recebida em 02/01/2019.
(*)Posição dos acionistas com mais de 5% das ações de cada espécie.

Fonte: http://www.b3.com.br/pt_br/produtos-e-servicos/negociacao/renda-variavel/empresas-listadas.htm

3. Somado ao exposto, considerando todo o arcabouço documental já produzido nesse procedimento, mostra-se adequado indicar esse profissional no que se refere ao exercício de privilegiada função.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 18 de fevereiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 223757968 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 15-02-2019 17:47. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

8 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Giovanni Ettore Nanni, designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Considerando que o potencial árbitro fez uma revelação, convidamos as partes a apresentar quaisquer comentários que considerem necessários sobre a revelação do candidato até **18 de fevereiro de 2019.**

.../…

Caso as partes não apresentem comentários dentro do prazo concedido, consideraremos que elas não se opõem à confirmação do Dr. Giovanni Ettore Nanni como coárbitro na presente arbitragem.

Atenciosamente,

Patrícia Sá Moreira de Figueiredo Ferraz
Conselheira Adjunta
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Giovanni Ettore Nanni; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Giovanni Ettore Nanni

c.c: *(sem anexos)*
- Giovanni Ettore Nanni *Por correio eletrônico: genanni@nanni.adv.br*

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

18/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: segunda-feira, 18 de fevereiro de 2019 19:59
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes - Manifestação da Requerente sobre revelações Dr. Giovanni Ettore Nanni - Prazo 18/2/2019
Anexos: ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Dr. Giovanni Ettore Nanni - 18 2 2019.pdf; ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR-040 - Manifestação Revelação Dr Giovanni Ettore Nanni - 18 2 2019.doc

Prezados Senhores,

Boa noite.

Em atenção à mensagem abaixo, a requerente envia, em arquivos PDF e Word, sua manifestação sobre as revelações apresentadas pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni.

As 6 (seis) vias físicas serão enviadas por *courier*.

Cordialmente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 12º andar, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 8 de fevereiro de 2019 12:07
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria para as partes

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos 2 anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 8.2.2019, informar a V. Sas. que se opõe à indicação do Dr. Giovanni Ettore Nanni para atuar como coárbitro nesta arbitragem, tendo em vista que as revelações apresentadas pelo referido profissional denotam dúvidas quanto à sua imparcialidade ou independência.

De acordo com as revelações prestadas, o Dr. Giovanni Ettore Nanni já atuou como árbitro de emergência em procedimento arbitral instaurado pela ANTT (ora requerida) contra outra concessionária, tendo decidido relevante questão liminar, o que, com a devida vênia, pode denotar dúvidas sobre sua imparcialidade e independência. Assim, é, no mínimo, oportuno que o coárbitro indicado pela requerida preste esclarecimentos sobre o segmento de atuação da referida concessionária.

No que tange às demais revelações prestadas pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, relativas à sua atuação em arbitragens, nas quais figuram como partes ou como suas acionistas, a Fundação Petrobrás de Seguridade Social – PETROS e a Fundação dos Economiários Federais – FUNCEF, não há dúvidas sobre potencial risco de independência e imparcialidade.

Isso porque, não bastasse a relevante participação acionária da PETROS e da FUNCEF na INVEPAR, controladora da VIA 040, ora requerente, cada uma com 25% da totalidade das ações da referida *holding*, é preciso ressaltar que os referidos acionistas aportaram expressivos recursos na companhia (Folha de São Paulo: "Fundos de pensão injetam mais de R$ 1 bilhão na Invepar")[1], originados das contribuições de seus associados e pensionistas. Ou seja, eventual sucumbência da VIA 040 em processo arbitral, que contou com árbitro potencialmente parcial ou desprovido de independência, afetará diretamente a economia e aposentadoria de milhares de brasileiros.

Por isso, a referida reportagem indicou a rodovia BR 040 como "*ativo valioso*" da Invepar, com destaque para o fato de que "*os fundos precisavam socorrer a empresa [no caso, a Invepar], mas não podiam aumentar sua participação, que está no limite de seus regulamentos*" (Doc. 19).

Assim, diante das revelações prestadas pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, a VIA 040 impugna a sua indicação como coárbitro nesta arbitragem, bem como requer, desde já, a sua substituição, nos termos dos artigos 14 (1) (3) e 15 (1) do Regulamento dessa ilustre Câmara de Arbitragem.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

LISTA DE DOCUMENTOS:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.
Doc. 19	Reportagem Folha de São Paulo

[1] https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/01/1728433-fundos-de-pensao-injetam-mais-r-1-bilhao-na-invepar.shtml

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra
Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro

Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Roberta Issa Maffei
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira

Rebecca Imenes Vieira
Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
Marcela Cavalcante Furrier
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Maurício Sada Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram

Alberto Parreira
Rodrigo Morsch Milan
Roberta Brasil Matte
Fernanda Marques Ferreira
Ilan Roitman
Nicole Contardo Pereira Aló
Mona Carolina S. Rodrigues Branco
Luna Jurberg Salgado
Paula Barros Larica e Borges
Luis Filipe Rodrigues Ribeiro
Carina Kac Balassiano
Jéssica Figueiredo Tavares
Ana Carolina de A. e Freitas Santos
Natália Sally Moretti
Ana Carolina Folly Leite Sampaio
Luis Henrique Santos Crepaldi

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 8.2.2019, informar a V. Sas. que se opõe à indicação do Dr. Giovanni Ettore Nanni para atuar como coárbitro nesta arbitragem,

tendo em vista que as revelações apresentadas pelo referido profissional denotam dúvidas quanto à sua imparcialidade ou independência.

De acordo com as revelações prestadas, o Dr. Giovanni Ettore Nanni já atuou como árbitro de emergência em procedimento arbitral instaurado pela ANTT (ora requerida) contra outra concessionária, tendo decidido relevante questão liminar, o que, com a devida vênia, pode denotar dúvidas sobre sua imparcialidade e independência. Assim, é, no mínimo, oportuno que o coárbitro indicado pela requerida preste esclarecimentos sobre o segmento de atuação da referida concessionária.

No que tange às demais revelações prestadas pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, relativas à sua atuação em arbitragens, nas quais figuram como partes ou como suas acionistas, a Fundação Petrobrás de Seguridade Social – PETROS e a Fundação dos Economiários Federais – FUNCEF, não há dúvidas sobre potencial risco de independência e imparcialidade.

Isso porque, não bastasse a relevante participação acionária da PETROS e da FUNCEF na INVEPAR, controladora da VIA 040, ora requerente, cada uma com 25% da totalidade das ações da referida *holding*, é preciso ressaltar que os referidos acionistas aportaram expressivos recursos na companhia (Folha de São Paulo: "Fundos de pensão injetam mais de R$ 1 bilhão na Invepar")[1], originados das contribuições de seus associados e pensionistas. Ou seja, eventual sucumbência da VIA 040 em processo arbitral, que contou com árbitro potencialmente parcial ou desprovido de independência, afetará diretamente a economia e aposentadoria de milhares de brasileiros.

Por isso, a referida reportagem indicou a rodovia BR 040 como "*ativo valioso*" da Invepar, com destaque para o fato de que "*os fundos precisavam socorrer a empresa [no caso, a Invepar], mas não podiam aumentar sua participação, que está no limite de seus regulamentos*" (Doc. 19).

[1] https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2016/01/1728433-fundos-de-pensao-injetam-mais-r-1-bilhao-na-invepar.shtml

Assim, diante das revelações prestadas pelo Dr. Giovanni Ettore Nanni, a VIA 040 impugna a sua indicação como coárbitro nesta arbitragem, bem como requer, desde já, a sua substituição, nos termos dos artigos 14 (1) (3) e 15 (1) do Regulamento dessa ilustre Câmara de Arbitragem

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

. LISTA DE DOCUMENTOS CONSOLIDADA:

Docs. 1 (1, 1.1 e 1.2)	Procuração e atos constitutivos da requerente.
Doc. 2	Contrato de Concessão – Edital nº 006/2013 – Parte VII.
Doc. 3	Nota Técnica nº 003/GEPRO/SUINF/2018.
Doc. 4	Programa de Exploração Rodoviário – PER.
Doc. 5 (5.1 a 5.20)	Processos de revisão ordinária e extraordinária.
Doc. 6	Processo de revisão – 8.7.2016.
Doc. 7	Lei nº 13.448/2017 – Relicitação.
Doc. 8	Ofício ANTT nº 271/2017/SUINF.
Doc. 9	Pedido de Relicitação – Via 040.
Doc. 10	Ofício ANTT nº 052/2018/SUINF.
Doc. 11	Ofício ANTT nº 214/2018/GEFIR/SUINF.
Doc. 12	Ofício ANTT nº 353/2018/SUINF.
Doc. 13	Petição Inicial – Ação Cautelar nº 1014300-37.2018.4.01.3400.
Doc. 14	Decisão Liminar – 17ª VFDF.
Doc. 15	Deliberação nº 523, de 15.8.2018.
Doc. 16	ANTT – Audiência Pública.
Doc. 17	Isto É, de 14.8.2018.
Doc. 18	O Globo, de 15.8.2018.
Doc. 19	Reportagem Folha de São Paulo

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

19/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quinta-feira, 21 de fevereiro de 2019 14:33
Para: ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; Flavia Franco
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto: Encaminha manifestação ANTT acerca do pronunciamento da Requerente | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT QUESTÃO DE ORDEM ARB BR 040.pdf

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue questão de ordem apresentada pela Requerida ANTT.
Por favor, confiram o arquivo anexo.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, ciente da resposta protocolada pela Requerente, vem através do Procurador Federal infra-assinado suscitar **questão de ordem** atual ora submetida à CCI, nos seguintes termos:

1. Cuida-se de objeção da Requerente de 18.02.2019 no tocante a indicação do potencial coárbitro Giovanni Ettore Nanni, sem indicar com precisão quais critérios se mostram passíveis de afetar sua imparcialidade e independência, pautado tão somente na mera alegação de ter proferido decisão de emergência em procedimento anterior envolvendo a ANTT, cujas Partes são distintas.

2. Sob esse aspecto, importa trazer à colação trecho da revelação apresentada que elucida tal preocupação:

> *"Naquela oportunidade, fui indicado pelo Presidente desta Corte e decidi a questão que me foi submetida **nos limites de uma cognição sumária**, em caráter liminar, **sem avançar no mérito do caso**. "* (Grifado)

3. Assim, considerando os argumentos acima que guardam a maturidade que se espera de neutralidade e autonomia, mesmo sem relação com a representação de pessoa jurídica de direito público, não é suficiente para o acolhimento da objeção de maneira bem simplificada que aponta concepções ventiladas com o nítido propósito de inibir o regular desenvolvimento deste procedimento, pois afronta a formação consistente do Tribunal.

4. Portanto, não foram encontrados conflitos de interesses com quaisquer das Partes neste litígio e tampouco se vislumbra qualquer abalo à imparcialidade e independência para o nome indicado julgar este caso.

5. Esse é o quadro.

6. Ao final e na melhor forma de direito, toma a presente manifestação relevância para sugerir que se decida por dar vistas a outra Parte (Requerente) para instruir a objeção feita com elementos convincentes que sustentem a tese de suspeição do potencial coárbitro indicado para exercer função imparcial e independente garantida pela homogeneidade da competência técnica que lhe é peculiar.

7. Após a manifestação da requerente requeremos que seja comunicado o coárbitro indicado pela requerida para manifestação e após, a deliberação dessa Côrte.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 20 de fevereiro de 2019.

(assinado eletronicamente)

Emanoel Gonçalves de Carvalho

Procurador Federal

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

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

contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 228100101 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 20-02-2019 17:24. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, ciente da resposta protocolada pela Requerente, vem através do Procurador Federal infra-assinado suscitar **questão de ordem** atual ora submetida à CCI, nos seguintes termos:

1. Cuida-se de objeção da Requerente de 18.02.2019 no tocante a indicação do potencial coárbitro Giovanni Ettore Nanni, sem indicar com precisão quais critérios se mostram passíveis de afetar sua imparcialidade e independência, pautado tão somente na mera alegação de ter proferido decisão de emergência em procedimento anterior envolvendo a ANTT, cujas Partes são distintas.

2. Sob esse aspecto, importa trazer à colação trecho da revelação apresentada que elucida tal preocupação:

> *"Naquela oportunidade, fui indicado pelo Presidente desta Corte e decidi a questão que me foi submetida* ***nos limites de uma cognição sumária****, em caráter liminar,* ***sem avançar no mérito do caso****. "* (Grifado)

3. Assim, considerando os argumentos acima que guardam a maturidade que se espera de neutralidade e autonomia, mesmo sem relação com a representação de pessoa jurídica de direito público, não é suficiente para o acolhimento da objeção de maneira bem simplificada que aponta concepções ventiladas com o nítido propósito de inibir o regular desenvolvimento deste procedimento, pois afronta a formação consistente do Tribunal.

4. Portanto, não foram encontrados conflitos de interesses com quaisquer das Partes neste litígio e tampouco se vislumbra qualquer abalo à imparcialidade e independência para o nome indicado julgar este caso.

5. Esse é o quadro.

6. Ao final e na melhor forma de direito, toma a presente manifestação relevância para sugerir que se decida por dar vistas a outra Parte (Requerente) para instruir a objeção feita com elementos convincentes que sustentem a tese de suspeição do potencial coárbitro indicado para exercer função imparcial e independente garantida pela homogeneidade da competência técnica que lhe é peculiar.

7. Após a manifestação da requerente requeremos que seja comunicado o coárbitro indicado pela requerida para manifestação e após, a deliberação dessa Côrte.

Nestes termos pede deferimento.
Brasília, 20 de fevereiro de 2019.

(assinado eletronicamente)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

21/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: sexta-feira, 22 de fevereiro de 2019 18:19
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 22.02.2019
Anexos: 20190222 23932 GSS Correspondência da Secretaria para Dr Giovanni Nanni.pdf; 20190222 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho duas correspondências da Secretaria de 22.02.2019.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.
Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.
This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

22 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Giovanni Ettore Nanni
NANNI ADVOGADOS
Rua Cristiano Viana, 401, Conjunto 1310
Cerqueira César
São Paulo – SP
05411-000
Brasil

Por correio eletrônico: genanni@nanni.adv.br

Prezado Dr. Giovanni Ettore Nanni,

Informamos que a Requerente apresentou objeção à sua confirmação como coárbitro na presente arbitragem. Anexamos, para informação, as correspondências da Requerente e da Requerida de 18 de fevereiro de 2019.

Convidamos o Senhor a apresentar os comentários que considerar necessários até **1 de março de 2019**.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Correspondência da Requerente de 18 de fevereiro de 2019; e
- Correspondência da Requerida de 18 de fevereiro de 2019.

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Artur Watt Neto *Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br*
- Emanoel G. de Carvalho *Por correio eletrônico: emanoel.carvalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto A. M. Ramalho *Por correio eletrônico: paulo.ramalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto Wanderley *Por correio eletrônico: paulo.wanderley@antt.gov.br*
Por correio eletrônico: contencioso.pfantt@antt.gov.br

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

22 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerente de 18 de fevereiro de 2019, diretamente enviada à Requerida; e

- Correspondência da Requerida de 18 de fevereiro de 2019, diretamente enviada à Requerente.

.../…

Notamos que a Requerente apresentou objeção à confirmação do Dr. Giovanni Ettore Nanni como coárbitro na presente arbitragem.

Assim, convidamos a Requerida a apresentar os comentários que considerar necessários a respeito da objeção da Requerente até **1 de março de 2019**.

Por carta separada, solicitaremos os comentários da Dr. Giovanni Ettore Nanni.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

26/02/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 26 de fevereiro de 2019 14:39
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 26.02.2019
Anexos: 20190226 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 22.02.2019

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivo anexo.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

26 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento da correspondência do Dr. Giovanni Ettore Nanni de 26 de fevereiro de 2019, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

Tomamos nota de que o Dr. Giovanni Ettore Nanni declinou a indicação para atuar como coárbitro no presente procedimento.

.../…

Assim, convidamos a Requerida a designar um novo coárbitro até **13 de março de 2019**.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência do Dr. Giovanni Ettore Nanni de 26 de fevereiro de 2019

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Giovanni Ettore Nanni <genanni@nanni.adv.br>
Enviado em: terça-feira, 26 de fevereiro de 2019 11:13
Para: ica10
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 22.02.2019
Anexos: 23932-GSS - Carta de Renúncia.pdf

Prezados Senhores,

Envio anexa correspondência inerente ao caso em referência.

Cordialmente,

Giovanni Ettore Nanni
genanni@nanni.adv.br

+55 (11) 4410-4370
Rua Cristiano Viana, 401, cj. 1310
Cerqueira César • São Paulo SP
05411-000

www.nanni.adv.br

Nanni Advogados

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviada em: sexta-feira, 22 de fevereiro de 2019 18:20
Para: Giovanni Ettore Nanni <genanni@nanni.adv.br>
Cc: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 22.02.2019

Prezado Dr. Giovanni Ettore Nanni,

Encaminho correspondência da Secretaria e respectivos anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Giovanni Ettore Nanni
Professor de Direito Civil da PUC-SP

São Paulo, 26 de fevereiro de 2019.

À Corte Internacional de Arbitragem (Brasil) da Câmara de Comércio Internacional – CCI

Via correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

A/C: Srs. Gustavo Scheffer da Silveira, Patrícia Figueiredo Ferraz e Gabriele Valerie Schues

Ref.: Procedimento Arbitral nº 23932/GSS, entre Concessionária BR-40 ("**Requerente**") e Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT ("**Requerida**")

Prezados Senhores,

Tendo em vista as considerações tecidas pela Requerente em manifestação datada de 18 de fevereiro de 2019, esclareço que o procedimento de Árbitro de Emergência mencionado em minha Declaração de Aceitação, datada de 7 de fevereiro de 2019, não foi iniciado pela Requerida, mas sim pela concessionária que figurava como contraparte naquela disputa.

Igualmente esclareço que não figuro como árbitro em procedimento no qual a Fundação Petrobrás de Seguridade Social – Petros ("**Petros**") é ou tenha sido parte.

Nos termos já indicados em minha Declaração de Aceitação, atuo em disputas nas quais a Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras (que presumi pertencer ao mesmo

grupo que a acionista da controladora da Requerente) é parte, assim como em disputa em que empresa da qual a Petros é quotista figura como requerente.

De todo modo, apesar de reiterar minha imparcialidade e independência em relação aos envolvidos neste procedimento arbitral, tendo em consideração o desconforto manifestado pela Requerente sobre o teor da revelação trazida ao conhecimento das Partes em minha Declaração de Aceitação, renuncio à indicação para atuar como árbitro designado pela Requerida na presente disputa, em sinal de respeito e consideração às Partes e seus patronos.

Peço, por gentileza, que essa correspondência seja prontamente enviada às Partes e aos demais árbitros do procedimento, para que possam tomar as providências que julgarem pertinentes.

Com os votos de mais elevada estima e consideração, agradeço a confiança em mim depositada.

Giovanni Ettore Nanni

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quarta-feira, 27 de fevereiro de 2019 14:36
Para: ica10; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 22.02.2019

Prezados,

Confirmo o recebimento em nome da Requerida ANTT.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 22 de fevereiro de 2019 18:19
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Cc: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Assunto: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 22.02.2019

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho duas correspondências da Secretaria de 22.02.2019.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

08/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, por motivo da ciência do constatado declínio da função de coárbitro pelo Dr. Giovanni E. Nanni, fato comunicado na correspondência ICC de 26.02.2019, resta, portanto, prejudicada a questão de ordem e consequente resposta nesse momento à objeção da Requerente, que pudesse gerar dúvida justificável sobre sua independência e imparcialidade; sem que isso comprometa o recebimento da correspondência ICC, datada de 22.02.2019.

1. Em atendimento ao disposto no artigo 12.4 do Regulamento desta Câmara , a requerida indica, para posterior confirmação da Corte:

LAURO DA GAMA E SOUZA JUNIOR
Rua Ataulfo de Paiva, 135, 410, Leblon, Rio de Janeiro/RJ,CEP: 70.675-206 ,
Correio eletrônico: contato@laurogama.adv.br
Telefone: (21) 2540-7282

2. Para que atue no presente procedimento arbitral.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 13 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Kaliane Wilma Cavalcante Lira
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituta - PF/ANTT
e-mails: kaliane.lira@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 230590409 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA. Data e Hora: 12-03-2019 15:57. Número de Série: 13357017. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

26 de fevereiro de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento da correspondência do Dr. Giovanni Ettore Nanni de 26 de fevereiro de 2019, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

Tomamos nota de que o Dr. Giovanni Ettore Nanni declinou a indicação para atuar como coárbitro no presente procedimento.

.../…

Assim, convidamos a Requerida a designar um novo coárbitro até **13 de março de 2019**.

Atenciosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência do Dr. Giovanni Ettore Nanni de 26 de fevereiro de 2019

Lauro da Gama e Souza Junior

Endereço para acessar este CV: http://lattes.cnpq.br/0967389593663820
Última atualização do currículo em 27/08/2018

Lauro Gama Jr. atuou como advogado e árbitro em mais de oitenta casos, regulados pelas regras da CCI, LCIA, UNCITRAL e de instituições arbitrais brasileiras, como a Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem da Ciesp/Fiesp, o Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem, a Câmara de Mediação e Arbitrgem da FGV e o Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá. Atualmente, é Professor Adjunto da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, onde leciona direito internacional privado, contratos e arbitragem comercial internacional. Participou do grupo de trabalho dos Princípios da UNIDROIT (2008-2010) e dos Princípios de Haia (2015). É membro do Advisory Counsil da Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias (CISG) e recentemente atuou como Rapporteur do Advisory Opinion n. 17. Lauro foi Presidente do Comitê Brasileiro de Arbitragem (CBAR) entre 2013 e 2015 e é, atualmente, membro da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI), da Academia Internacional de Direito Comparado (AIDC) e sócio do escritório Lauro Gama Advogados Associados. **(Texto informado pelo autor)**

Identificação

Nome Lauro da Gama e Souza Junior
Nome em citações bibliográficas GAMA JR., Lauro

Endereço

Endereço Profissional Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Centro de Ciências Sociais, Departamento de Direito.
Rua Marquês de São Vicente 225
Gávea
22453-900 - Rio de Janeiro, RJ - Brasil
Telefone: (21) 35271104
Fax: (21) 35271107
URL da Homepage: http://www.puc-rio.br

Formação acadêmica/titulação

1998 - 2004 Doutorado em Direito (Conceito CAPES 6).
Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
Título: Os Princípios do UNIDROIT relativos aos Contratos do Comércio Internacional - Teoria e Prática de uma Perspectiva Pós-positivista, Ano de obtenção: 2004.
Orientador: João Grandino Rodas.
Palavras-chave: contratos internacionais; pós-positivismo; direito comercial internacional; direito internacional; direito comparado; direito privado.
Grande área: Ciências Sociais Aplicadas
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Internacional Privado.
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Civil.
Setores de atividade: Outro; Assessoria Ou Consultoria Jurídica, Contábil, de

Opinião Pública e Na Gestão de Empresas; Atividades jurídicas, de contabilidade e de auditoria.

1998 - 1999 Mestrado em Direito Comparado.
McGill University, MCGILL, Canadá.
Título: Telecommunications and Regional Integration: the case of Mercosur,Ano de Obtenção: 2000.
Orientador: Richard Janda.
Palavras-chave: direito da integração; mercosul; mercosur; telecomunicações; direito do comércio internacional; omc.
Grande área: Ciências Sociais Aplicadas
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Internacional Privado.
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Comercial.
Setores de atividade: Política Econômica e Administração Pública em Geral; Assessoria Ou Consultoria Jurídica, Contábil, de Opinião Pública e Na Gestão de Empresas.

1988 - 1992 Mestrado em Relações Internacionais (Conceito CAPES 6).
Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, PUC-Rio, Brasil.
Título: Arbitragem Voluntária Interna e Internacional - O Direito Português e o Direito Brasileiro: Uma Comparação,Ano de Obtenção: 1992.
Orientador: Nadia de Araújo.
Bolsista do(a): Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, CAPES, Brasil.
Palavras-chave: arbitragem; direito internacional; direito comparado; direito português; arbitragem comercial.
Grande área: Ciências Sociais Aplicadas
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Comercial.
Grande Área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado / Especialidade: Direito Civil.
Setores de atividade: Assessoria Ou Consultoria Jurídica, Contábil, de Opinião Pública e Na Gestão de Empresas; Serviços Coletivos Prestados Pela Administração Pública Na Esfera da Justiça.

1981 - 1988 Graduação em Direito.
Universidade do Estado do Rio de Janeiro, UERJ, Brasil.

Formação Complementar

2015 - 2015 Mediating the Litigated Case. (Carga horária: 42h).
Straus Institute for Dispute Resolution, STRAUS INSTITUTE, Estados Unidos.

Atuação Profissional

Árbitros do Centro de Mediação e Arbitragem da Câmara Portuguesa de Comérci, ACMACPC, Brasil.

Vínculo institucional

2013 - 2013 Vínculo: Membro Do Comitê, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros do Centro ....

Outras informações Membro do Corpo de Árbitros do Centro de Mediação e Arbitragem da Câmara Portuguesa de Comércio no Brasil - São Paulo

Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, CIESP, Brasil.

Vínculo institucional

2013 - 2013 Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros da Câmara

Outras informações Membro do Corpo de Árbitros da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIESP (CMA-CIESP/FIESP).

Corpo de Árbitros da Câmara de Mediação e Arbitragem da Associação Comercia, ARBITAC, Brasil.

Vínculo institucional

2012 - 2012	Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros da Câmara ...
Outras informações	Membro do Corpo de Árbitros da Câmara de Mediação e Arbitragem da Associação Comercial do Paraná (ARBITAC)

Instituto de Engenharia de São Paulo, IESP, Brasil.

Vínculo institucional

2012 - 2012	Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Instituto de Engenharia de São Paul
Outras informações	Membro do Corpo de Árbitros da Câmara de Mediação e Arbitragem do Instituto de Engenharia de São Paulo

Câmera de Comércio Brasil-Canadá, CAM-CCBC, Brasil.

Vínculo institucional

2012 - 2012	Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros ..
Outras informações	Membro do Corpo de Árbitros do Centro de Mediação e Arbitragem - Câmera de Comércio Brasil-Canadá (CAM-CCBC)

CAMARB - Câmara de Arbitragem Empresarial - Brasil, CAMARB, Brasil.

Vínculo institucional

2011 - 2011	Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros na CAMARB
Outras informações	Membro do Corpo de Árbitros da Câmara de Arbitragem Empresarial (CAMARB)

Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, FIRJAN, Brasil.

Vínculo institucional

2011 - 2011	Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros (FIRJAN, FENASEG)
Outras informações	Membro do Corpo de Árbitros do Centro Brasileiro de Mediação e Arbitragem (FIRJAN, FENASEG)

Escola Superior de Advocacia da OAB ? Seção SP, OAB/SP, Brasil.

Vínculo institucional

2006 - Atual	Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: .

Ramo Brasileiro da International Law Association, ILA BRASIL, Brasil.

Vínculo institucional

2005 - 2014	Vínculo: Vice-presidente, Enquadramento Funcional: Vice-presidente da ILA-Brazil
Outras informações	International Law Association (Ramo brasileiro) ? desde 1993 (Vice-presidente da ILA-Brazil entre 2005 e 2014.

UNIDROID, UNIDROID, Itália.

Vínculo institucional

2005 - 2013	Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Membro da UNIDROIT - contratos comerciais
Outras informações	

Membro do Grupo de Trabalho - Princípios do UNIDROIT de contratos comerciais internacionais . Cláusulas Modelo para o uso dos Princípios do UNIDROI.

Binenbojm Gama Carvalho Britto Advocacia, BGCB, Brasil.

Vínculo institucional

2004 - Atual Vínculo: Sócio, Enquadramento Funcional: Sócio, Carga horária: 40

Atividades

1/2004 - Atual Serviços técnicos especializados , Binenbojm Gama Carvalho Britto Advocacia, .
Serviço realizado
Serviços jurídicos - consultoria e contencioso.

Fundo Único de Previdência do Estado do RJ, RIOPREVIDENCIA, Brasil.

Vínculo institucional

2003 - 2006 Vínculo: , Enquadramento Funcional: Diretor Juridico

Outras informações Diretor Jurídico - Rio previdência - Direito Previdenciário, administrativo, imobiliário, empresarial e projetos de securitização.

Fundação Getúlio Vargas, FGV, Brasil.

Vínculo institucional

2002 - Atual Vínculo: Celetista, Enquadramento Funcional: Professor

Outras informações Professor do curso de pós-graduação em Obrigações e Contratos - módulo de Contratos Internacionais

Atividades

1/2002 - Atual Extensão universitária , Escola de Direito da Fgv, Pós Graduação.
Atividade de extensão realizada
Pós-graduação em obrigações e contratos - contratos internacionais.

Comitê Brasileiro de Arbitragem, CBAr, Brasil.

Vínculo institucional

2002 - Atual Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Membro do Comitê Brasileiro de Arbitragem

Telesystem International Wireless Inc., TIW, Canadá.

Vínculo institucional

2000 - 2003 Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Consultor Jurídico

Telesystem International Wireless Inc - Brasil, TIW DO BRASIL, Brasil.

Vínculo institucional

2000 - 2003 Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Diretor Jurídico

International Arbitration Institute, IAI, Brasil.

Vínculo institucional

2000 - 2000 Vínculo: Celetista, Enquadramento Funcional: Membro do Corpo de Árbitros do International

Grupo Latinoamericano de Arbitraje de la CCI, LA/CCI, Estados Unidos.

Vínculo institucional

1999 - 2000 Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: .

Outras informações Membro, Grupo Latinoamericano de Arbitraje de la CCI

Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, PROCURADORIA/RJ, Brasil.

Vínculo institucional

1994 - Atual Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Procurador do Estado 1a categoria, Carga horária: 40

Atividades

1/2002 - Atual Extensão universitária , Escola Superior da Advocacia Pública, .
Atividade de extensão realizada
Coordenador módulo de Direito Internacional.

1/2000 - Atual Conselhos, Comissões e Consultoria, Conselho da Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, .
Cargo ou função
Conselheiro.

9/1994 - Atual Serviços técnicos especializados , Procuradoria dos Assuntos de Pessoal, .
Serviço realizado
Consultoria e contencioso.

American Society of International Law, ASIL, Estados Unidos.

Vínculo institucional

1992 - Atual Vínculo: Celetista, Enquadramento Funcional: .

Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, PUC-Rio, Brasil.

Vínculo institucional

2008 - Atual Vínculo: Celetista formal, Enquadramento Funcional: Professor Agregado

Outras informações
Coordenador Grupo de Estudos em Arbitragem e Contratos Internacionais
Participação Willem C. Vis Moot Arbitration (Viena)

Vínculo institucional

1991 - Atual Vínculo: , Enquadramento Funcional: Outro (especifique) Professor Agregado, Carga horária: 6

Atividades

1/2000 - Atual Extensão universitária , Centro de Ciências Sociais, Departamento de Administração.
Atividade de extensão realizada
Pós-graduação em direito empresarial IAG master.

8/1991 - Atual Ensino, Direito, Nível: Graduação
Disciplinas ministradas
Direito dos contratos
Direito do comércio internacional
Direito internacional privado

2/2004 - 7/2004 Extensão universitária , Centro de Ciências Sociais, Departamento de Direito.
Atividade de extensão realizada
Pós-graduação em direito ambiental.

1/1995 - 10/1996 Pesquisa e desenvolvimento , Centro de Ciências Sociais, Departamento de Direito.
Linhas de pesquisa
Direito Internacional Privado: da doutrina aos tribunais

Sociedade Brasileira de Direito Internacional, SBDI, Brasil.

Vínculo institucional

1991 - Atual Vínculo: Celetista, Enquadramento Funcional: .

Capanema & Gama Advogados, CCA, Brasil.

Vínculo institucional

1988 - 1999 Vínculo: Servidor Público, Enquadramento Funcional: Sócio

Ordem dos Advogados do Brasil - Seccional do Rio de Janeiro, OAB/RJ, Brasil.

Vínculo institucional

1988 - Atual Vínculo: , Enquadramento Funcional: .

Vínculo institucional

2003 - 2003 Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro Comissão Comércio Internacional OAB-RJ

Outras informações Membro da Comissão de Comércio Internacional da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Rio de Janeiro

Vínculo institucional

2000 - 2001 Vínculo: Membro, Enquadramento Funcional: Membro da Comissão de Arbitragem da O

Outras informações Membro da Comissão de Arbitragem da Ordem dos Advogados do Brasil - Seção Rio de Janeiro

Linhas de pesquisa

1. Direito Internacional Privado: da doutrina aos tribunais

Membro de corpo editorial

2010 - Atual Periódico: Direito Público (Porto Alegre)

Áreas de atuação

1. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado/Especialidade: Direito Internacional Privado.

2. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado/Especialidade: Direito Comercial.

3. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Privado/Especialidade: Direito Civil.

4. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Público/Especialidade: Direito Internacional Público.

5. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Público/Especialidade: Direito Processual Civil.

6. Grande área: Ciências Sociais Aplicadas / Área: Direito / Subárea: Direito Público/Especialidade: Direito Constitucional.

Idiomas

Espanhol Compreende Bem, Fala Bem, Lê Bem, Escreve Razoavelmente.

Francês Compreende Bem, Fala Bem, Lê Bem, Escreve Bem.

Inglês Compreende Bem, Fala Bem, Lê Bem, Escreve Bem.

Italiano Compreende Razoavelmente, Fala Pouco, Lê Razoavelmente, Escreve Pouco.

Produções

Produção bibliográfica

Artigos completos publicados em periódicos

Ordenar por

Ordem Cronológica

1. **GAMA JR., Lauro**. Exclusão da responsabilidade por inadimplemento na Convenção de Viena sobre a compra e venda internacional de mercadorias.. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 37, p. 250, 2013.

2.

GAMA JR., Lauro. A Arbitragem Privada nos Setores Regulados ? Legitimidade da arbitragem privada diante da competência das Agências Reguladoras para solucionar conflitos. Revista do Advogado, v. 33, p. 119, 2013.

3. **GAMA JR., Lauro**; ARAÚJO, Nadia de . A Escolha da Lei Aplicável aos Contratos Internacionais. Os Futuros Princípios da Haia e Perspectivas para o Brasil.. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 34, p. 11, 2012.
4. **GAMA JR., Lauro**. ?Prospects for the UNIDROIT Principles in Brasil?. Uniform Law Review (Milano), v. 16, p. 613-656, 2011.
5. Cruz, Álvaro Ricardo de Souza ; BARCELLOS, Ana Paula ; SARMENTO, Daniel ; SEGADO, Francisco Fernandes ; MENDES, Gilmar Ferreira ; SARLET, Ingo Wolfgang ; COELHO, Inocêncio Mártires ; CAMAZANO, Joaquín Brage ; **GAMA JR., Lauro** ; LOGROSCINO, Pierdomenico . Direito Público - 34. Direito Público (Porto Alegre), v. 34, p. 7-234, 2010.
6. **GAMA JR., Lauro**. Hardship nos contratos internacionais: o papel revigorante dos Princípios do UNIDROIT na evolução da Convenção de Viena. . jul/set 2010. Revista Trimestral de Direito Civil, v. 11, p. 205-229, 2010.
7. ARAÚJO, Nadia de ; **GAMA JR., Lauro** ; VARGAS, Daniela Trejos . Direito Internacional Privado em 2007: novidades no plano internacional e interno. n. 9, jan/mar 2008, p. 63-81. RDE. Revista de Direito do Estado, v. 3, p. 63-81, 2008.
8. **GAMA JR., Lauro**. PROJETO DE LEI 3.011/2005. CONSELHO DE FISCALIZAÇÃO E DISCIPLINA DA ARBITRAGEM NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. INCONSTITUCIONALIDADE. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 10, p. 120-140, 2006.
9. **GAMA JR., Lauro**. Os Princípios do UNIDROIT relativos aos Contratos do Comércio Internacional e o Direito Brasileiro: Convergências e Possibilidades.. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 8, p. ., 2006.
10. **GAMA JR., Lauro**. A Convenção de Viena sobre a Compra e Venda Internacional de Mercadorias - 1980: essa grande desconhecida.. Revista de Arbitragem e Mediação, v. 9, p. ., 2006.
11. **GAMA JR., Lauro**. Sinal verde para a arbitragem nas parcerias público-privadas (A construção de um novo paradigma para os contratos entre o Estado e o investidor privado). Revista de Direito Administrativo, Rio de Janeiro, v. 241, p. 121-175, 2005.
12. **GAMA JR., Lauro**. Recognition of Foreign Awards in Brazil: Recent Developments. Icc International Court Of Arbitration Bulletin, França, v. 16, n.1, p. 71-75, 2005.
13. **GAMA JR., Lauro**; ARAÚJO, Nadia de . A Arbitragem Internacional nos Contextos Interamericano e Brasileiro. Revista Brasileira de Arbitragem, São Paulo, v. 0, p. 69-90, 2003.
14. **GAMA JR., Lauro**. The Unidroit Principles and their applicability in the Mercosur countries. Revue Juridique Thémis, Montreal, v. 36, n.2, p. 375-419, 2002.
15. **GAMA JR., Lauro**. Os Principios da Unidroit e sua Aplicação nos países do Mercosul. Revista dos Tribunais (São Paulo. Impresso), v. 1, p. .-., 2002.
16. **GAMA JR., Lauro**. Arbitrage commercial international. Comparaison entre le cadre juridique de la province du Québec (Canada) et celui du nouveau droit brésilien de l'arbitrage. Revue Juridique Thémis, Montreal, v. 32, n.2, p. 441-492, 1998.

Livros publicados/organizados ou edições

1. **GAMA JR., Lauro**. Contratos Internacionais à luz dos Princípios do UNIDROIT 2004 - Soft law, Arbitragem e Jurisdição. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2006. v. 1. 550p .
2. **GAMA JR., Lauro**. Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro. XV. ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005. 489p .

Capítulos de livros publicados

1. **GAMA JR., Lauro**. Convenção de Nova York - Artigo V inciso I "E". In: Arnoldo Wald e Selma Ferreira Lemes. (Org.). Arbitragem Comercial Internacional - A Convenção de Nova Iorque e o Direito Brasileiro. São Paulo: Editora Saraiva, 2011, v. , p. 235-273.
2. **GAMA JR., Lauro**. Autonomia da Vontade nos Contratos Internacionais no Direito Internacional Privado Brasileiro - uma leitura constitucional do artigo 9 da Lei de Introdução ao Código Civil em favor da liberdade de escolha do direito aplicável. In: Carmen Tiburcio; Luis Roberto Barroso. (Org.). O Direito Internacional Contemporâneo - Estudos em Homenagem ao Prof. Jacob Dolinger. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2006, v. , p. 599-626.
3. **GAMA JR., Lauro**. Autonomia da Vontade nos Contratos Internacionais no Direito Internacional Privado Brasileiro: Uma leitura constitucional do artigo 9o da Lei de Introdução ao Código Civil brasileiro em favor

da liberdade de escolha do direito aplicável. In: Alfonso Luis Calvo Caravaca; Javier Carrascosa González. (Org.). Estudios sobre Contratación Internacional. Madri: Editora COLEX, 2006, v. , p. 679-701.

4. **GAMA JR., Lauro**; MARQUES, Frederico Magalhães . Concorrência e Regulação no Setor de Telecomunicações. In: Cláudia Lima Marques; Nadia de Araújo. (Org.). O Novo Direito Internacional- Estudos em homenagem ao Prof. Erik Jayme. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2005, v. , p. 573-613.
5. **GAMA JR., Lauro**. Telecommunications and Regulation, in O Novo Direito Internacional: Estudos em Homenagem ao Professor Erik Jayme. Telecommunications and Regulation, in O Novo Direito Internacional: Estudos em Homenagem ao Professor Erik Jayme. .ed.Renovar: , 2005, v. , p. 1-.
6. **GAMA JR., Lauro**. Concorrência e Regulação no Setor de Telecomunicações. Concorrência e Regulação no Setor de Telecomunicações. 1ed.Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2005, v. , p. 5-11.
7. **GAMA JR., Lauro**. Os Princípios da Unidroit e sua aplicação nos países do Mercosul. In: João Grandino Rodas. (Org.). Contratos Internacionais. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002, v. , p. -.
8. **GAMA JR., Lauro**. O Mercosul e a integração dos serviços de telecomunicações. In: Paulo Borba Casella; Nadia de Araújo; Guilherme Figueiredo Nascimento; Paulo Henrique Vargas. (Org.). Mercosul - Integração regional e globalização. Rio de Janeiro: Editora Renovar, 2000, v. , p. 1037-1104.
9. **GAMA JR., Lauro**. Reconhecimento e execução de laudos arbitrais estrangeiros. In: Paulo Borba Casella. (Org.). Arbitragem - a nova lei brasileira (9.307/96) e a praxe internacional. 2aed.São Paulo: LTr Editora Ltda., 1999, v. , p. 406-425.
10. **GAMA JR., Lauro**. A Convenção Interamericana sobre arbitragem comercial internacional - Panamá, 1975. In: Paulo Borba Casella; Nadia de Araújo. (Org.). Integração Jurídica Interamericana. São Paulo: LTr Editora Ltda., 1998, v. , p. 373-409.
11. **GAMA JR., Lauro**; ARAÚJO, Nadia de . Os acordos bilaterais de investimento e o direito brasileiro interno. In: Paulo Borba Casella; Araminta de Azevedo Mercadante. (Org.). Guerra Comercial ou Integração pelo Comércio? - A OMC e o Brasil. São Paulo: LTr Editora Ltda., 1998, v. , p. 460-496.

Textos em jornais de notícias/revistas

1. **GAMA JR., Lauro**. Recusas fundadas no art. V, 1, ?e?, da Convenção de Nova York. Saraiva.
2. **GAMA JR., Lauro**. Os Princípios do UNIDROIT na Prática Arbitral: uma análise de casos. Arbitragem Doméstica e Internacional ? Estudos em Homenagem ao Prof. Theóphilo de Azeredo Santos?. Rio de Janeiro: Forense, p. 231 - 259.
3. **GAMA JR., Lauro**. Metamorfose (do bem): Teoria e Prática da Homologação de Sentenças Arbitrais Estrangeiras no Superior Tribunal de Justiça.. Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro, , v. 18, p. 133 - 176.
4. **GAMA JR., Lauro**. Telecomunicações no Mercosul: Polimorfismo da Internacionalização Normativa. Revista Jurisprudencia Argentina, Buenos Aireis, p. ..
5. **GAMA JR., Lauro**. Contratos Internacionais à luz dos Princípios do UNIDROIT 2004. Soft law, Arbitragem e Jurisdição.

Trabalhos completos publicados em anais de congressos

1. **GAMA JR., Lauro**. Arbitragem nos Contratos com o Estado. In: I Seminário Internacional sobre Direito Arbitral, 2003, Belo Horizonte. Anais do I Seminário Internacional sobre Direito Arbitral. Belo Horizonte: CAMARB - Câmara de Arbitragem Empresarial - Brasil, 2002. p. 307-311.

Artigos aceitos para publicação

1. **GAMA JR., Lauro**. Direito Irternacional. Revista de Direito da Associação dos Procuradores do Novo Estado do Rio de Janeiro, 2014.

Bancas

Participação em bancas de trabalhos de conclusão

Mestrado

1. TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; KLOH, Gustavo; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Rodrigo Cavalcante Moreira. A resolução do contrato de longa duração.. 2018. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
2.

GAMA JR., Lauro; KONDER, C. N. P.; TERRA, A. M. V.. Participação em banca de Amanda Guimarães Cordeiro de Souza. Período de graça: o prazo adicional para adimplemento e o direito de resolução em caso de persistência do inadimplemento.. 2017. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

3. **GAMA JR., Lauro**; ARAÚJO, Nadia de. Participação em banca de Felipe Sartório de Melo. Os Princípios da Haia sobre a Lei Aplicável aos Contratos Comerciais Internacionais e sua Influência na Modernização do Direito Brasileiro. 2017. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional) - Universidade de São Paulo.
4. GRUENBAUM, Daniel Cabral; RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Bruno Fernandes Dias. Direito Internacional em países não signatários de tratados de investimento.. 2015. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
5. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Antonio Carlos Fernandes Deccache. Os Requisitos de Forma da Cláusula Compromissória Inserida Nos Contratos Comerciais Internacionais e a Jurisprudencia do STJ. 2014. Dissertação (Mestrado em Direito) - Fundação Getúlio Vargas.
6. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Ricardo Leal de Moraes. Regulação e Concorrência nas Telecomunicações da União Européia: Evoluções e Perspectivas em Buscas de um Mercado Interno no Setor. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
7. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Beatriz Lancia Noronha de Oliveira. A Arbitragem nos Contratos de Parceria Público-Privada. 2012. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade de São Paulo.
8. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Daniel de Andrade Levy. L'abus du système arbitral Internacional. 2011. Dissertação (Mestrado em Direito) - Université Panthéon-Assas.
9. RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de LIDIA SPITZ. "Eleição de foro estrangeiro: o princípio da autonomia da vontade e seu reconhecimento no direito convencional, regional e brasileiro". 2010 - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
10. PINHO, Humberto Dalla Bernardina de; FUX, Luiz; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de GUSTAVO FONTES VALENTE SALGUEIRO. "A impugnação da sentença arbitral". 2009. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
11. PINHO, Humberto Dalla Bernardina de; FUX, Luiz; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de MICHELE LYRA DA CUNHA TOSTES. "TUTELA DE URGÊNCIA E ARBITRAGEM: MECANISMOS DE ACESSO À JUSTIÇA: Uma análise do comportamento do Poder Judiciário na concessão de medidas urgentes relacionadas a procedimentos arbitrais e as anti-suit injunctions". 2009 - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
12. TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; TIMM, Luciano Benetti; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de SERGIO ÁVILA DORIA MARTINS. "Análise econômica da assimetria de informação nos princípios contratuais do UNIDROIT". 2009 - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
13. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Gustavo Fontes Valente Salgueiro. A impugnação da sentença arbitral. 2009. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
14. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Sergio Ávila Doria Martins. A Analise Econômica da Assimetria de Informação nos princípios Contratuais do UNIDROIT. 2009. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
15. **GAMA JR., Lauro**; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; CARNEIRO, P. C. P.. Participação em banca de OCTÁVIO FRAGATA MARTINS DE BARROS. "A oposição judicial à arbitragem: A quem cade dicidir jurisdição". 2007. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.
16. **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Octávio Fragata Martins de Barros. A oposição judicial á arbitragem: a quem cabe decidir jurisdição. 2007. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
17. **GAMA JR., Lauro**; LEE, João Bosco; DUARTE, Francisco Carlos. Participação em banca de Fernando José Breda Pessoa. "A Consolidação da Lex Mercatoria como Forma de Harmonização do Direito Privado". 2006. Dissertação (Mestrado em Direito) - Pontifícia Universidade Católica do Paraná.
18. **GAMA JR., Lauro**; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá. Participação em banca de Suzana Domingues Medeiros. "Submissão do Estado brasileiro à Arbitragem". 2005. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
19. **GAMA JR., Lauro**; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá. Participação em banca de Carolina de Oliveira Martins. "Riscos Jurídicos em uma Operação de Project Finance na Indústria do Petróleo Brasileira". 2005. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Teses de doutorado

1. RIBEIRO, Marilda Rosado de Sá; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; NARDI, M.; HILL, F. P.; RAMOS, A. C.; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Lidia Spitz Spilberg. Necessidade e viabilidade do controle indireto da jurisdição estrangeira na ação de homologação no Brasil: inspiração no projeto de sentenças da Conferência da Haia. 2018. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

2. **GAMA JR., Lauro**; RUZYK, C. E. P.; LEE, J. B.; NALIN, P. R. R.; LEONARDO, R. X.. Participação em banca de Felipe Hasson. Direito Internacional Privado e Liberdades: a dimensão funcional voltada ao Desenvolvimento Humano. 2018. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade Federal do Paraná.
3. ZANETTI, C. S.; NERO, J. A. S.; MARINO, F. P. C.; COSTA, J. H. M.; **GAMA JR., Lauro**. Participação em banca de Renata Carlos Steiner. Interesse positivo e Interesse negativo: a reparação de danos no direito privado brasileiro. 2016. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade de São Paulo.
4. **GAMA JR., Lauro**; TIBÚRCIO, Carmen Beatriz de Lemos; GRUENBAUM, Daniel Cabral; APRIGLIANO, Ricardo de Carvalho; CASTRO NEVES, José Roberto de. Participação em banca de Octávio Fragata Martins de Barros. A convicção do árbitro: Do inconsciente à Sentença Arbitral. 2015. Tese (Doutorado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

Participação em bancas de comissões julgadoras

Avaliação de cursos

1. Magalhães, Jose Carlos; NUSDEO, Fabio; BAPTISTA, Luiz Olavo; LEMES, Selma Maria Ferreira; **GAMA JR., Lauro**. "Laudo arbitral na sede da arbitragem e conseqüências internacionais: visão a partir do Brasil". 2008. Universidade de São Paulo.

Eventos

Participação em eventos, congressos, exposições e feiras

1. 20th General Congress of the International Academy of Comparative Law. The UNIDROIT Principles as a common frame of reference for the uniform interpretation of national laws. 2018. (Congresso).
2. Trends and Challenges in International Commercial Contracts. Practical applications of the Unidroit Principles. 2018. (Congresso).
3. Arbitragem e Administração Pública.Arbitragem e Administração Pública. 2017. (Seminário).
4. Renovando el Arbitraje Internacional: Nuevas prácticas de la ICC y el manejo de la prueba. Panorama del Arbitraje ICC en América Latina. 2017. (Congresso).
5. VI Conferência Internacional de Arbitragem de Luanda. A Consolidação Institucional: os centros de arbitragem e o seu papel. 2017. (Congresso).
6. 13º Reunión del grupo latinoamericano de la corte internacional de Arbitraje de la ICC. 2016. (Encontro).
7. Jornadas 2016 - ASADIP - Los contratos internacionales entre la libertad de las partes y el control de los poderes públicos. ? Quién le teme al derecho no estatal para regular los contratos internacionales?. 2016. (Congresso).
8. La Mise en Oeuvre et L'Effectivité du Droit. 2016. (Congresso).
9. Mesa Redonda sobre Derecho Internacional Privado.III Panel: Contratos Internacionales. 2016. (Outra).
10. Towards a Global Framework for International Commercial Transactions: Implementing the Hague Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts.To what extent should party autonomy be limited by overriding mandatory provisions and public policy exceptions?. 2016. (Outra).
11. United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts: Contrast and Convergence. Contract validity and the UNIDROIT Principles. 2016. (Congresso).
12. VI Encontro Internacional de Arbitragem em Coimbra.O grande advogado nos statementes e pleadings. 2016. (Encontro).
13. A CISG e o Brasil.Limitação de responsabilidade e indenização em valores fixos. 2015. (Outra).
14. CISG Basel Conference. Exclusion and Limitation of Liability. 2015. (Congresso).
15. Colóquio Conjunto CFA/CBAr.Confidencialidade e transparência no direito de arbitragem. 2015. (Outra).
16. Comércio Internacional e Resolução de Disputas. Sessão de encerramento. 2015. (Congresso).
17. Dia Brasileiro da Arbitragem da ICC.Debate sobre a Arbitragem Brasileira e seus impactos na Arbitragem Internacional. 2015. (Encontro).
18. II Ibero-American Congress of International Business Law. Limitation of Liability Clauses. 2015. (Congresso).
19. Inauguração da Biblioteca Caetano Ernesto da Fonseca Costa.Discurso de Abertura da Inauguração. 2015. (Outra).
20. VII Conferência Latino-americana de Arbitragem. As regras de interpretação do contrato nos princípios UNIDROIT. 2015. (Congresso).

21. XI Conferência de Arbitragem Internacional do Rio de Janeiro. Coordenação Acadêmica. 2015. (Congresso).
22. XIV Congresso Internacional de Arbitragem. .. 2015. (Congresso).
23. 1° Congresso Pan-Americano de Arbitragem. Melhores Práticas de Arbitragem Societária, Aprimoramento Legislativo nos Paises Pan-Americanos, Arbitragem e o Processo Civil, Arbritagem Institucional e Regulamento das Instituições Arbitrais. 2014. (Congresso).
24. 1° Congresso Pan - TIVOLI SP. Homologação de Sentenças Arbritais nos Países Pan-Americanos. 2014. (Congresso).
25. 11ª Reunion Anual - Grupo latinoamericano de arbitraje. Tendencias, prácticas y jurisprudencia en la región n. 2014. (Congresso).
26. 20 years of Unidroit Principles of internacional Commercial Contracts.Experiences and Prospects. 2014. (Encontro).
27. Aula Avançada Para Arbitros do Instituto da CCI.Realidade e Desafios de Atuar como árbitro no Brasil. 2014. (Outra).
28. Conferencia Internacional da CISG. .. 2014. (Congresso).
29. Congresso Internacional. O papel dos princípios UNIDROIT no preenchimento de lacunas na CISG. 2014. (Congresso).
30. Convenção de Viena sobre Compra e Venda Internacional de Mercadorias. Descumprimento Contratual II: Perdas e danos. Isenção de responsabilidade. Hardship.. 2014. (Congresso).
31. Direito Desportivo e Nacionalidade - RJ... 2014. (Outra).
32. III Simposio Internacional de Arbitraje - Lima (Peru).La Quimica entre el Soft Law y el Arbitraje. Tendencias y perspectivas futuras.. 2014. (Simpósio).
33. Internacionalizacão da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIESPP... 2014. (Outra).
34. International Counce, For Commercial Arbitration - ICCA 2014.MIAMI ICCA 2014. 2014. (Outra).
35. La adecuacion del reconocimiento a las nuevas formas de resolucion de controversias... 2014. (Encontro).
36. Seminário Avançado de Direito Internacional e Direito Internacional da Energia.Princípios da Haia sobre Contratos Internacionais. 2014. (Seminário).
37. Seminário Internacional de Arbitragem : Internacionalização da Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIES.O papel das Instituições de Arbitragem na Construção da Jurisprudencia Arbitral. 2014. (Seminário).
38. Seminário Internacional de Arbitragem da Cátedra FIESP/Sorbonne e Câmara de Conciliação, Mediação e Arbitragem CIESP/FIESP: visão brasileira e contraponto frances.táticas Dilatórias no Procedimento Arbitral e Formas de Combatê-las. 2014. (Seminário).
39. Seminário Sobre a Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Venda Internacional de Mercadorias (CISG)... 2014. (Seminário).
40. The 8th International Arbitration and Mediation Conference. Risks and Challenges in Internacional Arbitration. 2014. (Congresso).
41. The Global Inclusion of Latin America. Enforcing International Awards. 2014. (Congresso).
42. The use of uncitral instruments to promete regional harmonization.Limitation of Liability in CISG Contracts. 2014. (Outra).
43. The use of uncitral Instruments to promote regional harmonization... 2014. (Encontro).
44. The Use of UNCITRAL Instruments to Promote Regional Harmonization. Limitation of Liability in CISG Contracts. 2014. (Congresso).
45. VII Conferência de Arbitragem Internacional do Rio de Janeiro. .. 2014. (Congresso).
46. VII Jornadas ASADIP... 2014. (Seminário).
47. 2nd Annual GAR live Brazil... 2013. (Encontro).
48. Atualidades em Arbitragem - Fecomércio RJ... 2013. (Seminário).
49. Celebranting 140 Years of shaping futures... 2013. (Outra).
50. Comisión de Estudios - UNIDROIT... 2013. (Encontro).
51. Conferência Conjunta CCBC On International Arbitration... 2013. (Outra).
52. III Simposio Internacional de Arbitraje... 2013. (Simpósio).
53. ITA-ASIL Conference: Mass & Class Claims in Arbitration.Mass & Class Claims in Arbitration. 2013. (Outra).
54. IX Conferência de Arbitragem Internacional do Rio de Janeiro.Arbitragem e o Papel das Agências Reguladoras nos Estados Unidos e no Brasil - Comissões de Valores(SEC e CVM) e Energia(FERC e ANEEL). 2013. (Seminário).
55. Jornadas de la ASADIP... 2013. (Outra).
56. Latin American Arbitration Group 10th Annual Meeting... 2013. (Encontro).
57. Mesa Redonda Sobre Arbitragem Comercial Internacional... 2013. (Encontro).
58. Quinta Conferencia LatinoAmericana de Arbitraje - CLA. .. 2013. (Congresso).
59. Seminar on Arbitration - International Centre For Dispute Resolution... 2013. (Seminário).
60. Tenth Annual Seminar International Commercial Arbitration.How to handle Oil and gas omdustry Cases. 2013. (Seminário).
61. V Conferencia LatinoAmericana de Arbitragje. .. 2013. (Congresso).
62.

What Law Governs International Commercial Contracts? Divergent Doctrines and the New Hague Principles. Choice of Law in Arbitration. 2013. (Congresso).

63. Confèrence de La Haye de Droit Internacional Privè Hague Conference on private International Law HCCH. Contrats Internationaux. 2012. (Congresso).
64. Congreso de arbitraje internacional - Panamá. Arbitraje y resolucion de conflictos en grandes proyectos de infraestructura. 2012. (Congresso).
65. I Congresso Sergipano de Arbitragem e Mediação. O Estado e a Arbitragem. 2012. (Congresso).
66. I Congresso Sergipano de Arbitragem e Mediação. O Estado e a Arbitragem. 2012. (Congresso).
67. III Compretição Brasileira de Arbitragem... 2012. (Outra).
68. Internacional Conference - The United Nations Convention on International Sale of Goods: What changes with B Brazil's Adoption?. In which cases shall a brazilian judge apply the CISG ofter Brazil's adoption? In which ases shall an arbitrator apply. 2012. (Congresso).
69. IV Conferencia LatinoAmericana de Arbitraje - CLA... 2012. (Outra).
70. The word Business Organization - Internacional Court of Arbitration.Novo Regulamento de Arbitragem CCI 2012. 2012. (Encontro).
71. XI Congresso Internacional de Arbitragem. Arbitragem Interna e Internacional e Apuração do Dano. 2012. (Congresso).
72. Conferência Internacional sobre a Convenção de Viena sobre a Venda Internacional de Mercadorias.Suplementação das lacunas da Convenção de Viena de 1980. 2011. (Seminário).
73. Congreso Internacional - Desafios Actuales Del Derecho de Los Negocios Internacionales. Actualidad y Futuro de Los Principios De UNIDROIT sobre los contratos Comerciales Internacionales. 2011. (Congresso).
74. III Conferencia Latinoamericana de Arbitraje. El soft law en el derecho aplicable al fondo de la disputa. 2011. (Congresso).
75. III Conferencia LatinoAmericana de Arbitraje - CLA. .. 2011. (Congresso).
76. Reunião do Conselho Superior de Assuntos Juridicos e Legislativos (CONJUR) d.Convenção das Nações Unidas Sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias. 2011. (Encontro).
77. Reunião do Conselho Superior de Assuntos Juridicos e Legislativos (CONJUR) da FIESO... 2011. (Encontro).
78. Symposium on the 2010 UNIDROIT principles of international Commercial contractos: Towards a ?Global? Contract Law.Current Experiences and Prospects for the Future. 2011. (Simpósio).
79. Symposium on the 2010 UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts.The UNIDROIT Principles in practice: a Brazilian perspective. 2011. (Simpósio).
80. X Congresso Internacional d Comitê brasileiro de Arbitragem. Arbitragem e Interesse Público. 2011. (Congresso).
81. Confèrence de La Haye de Droit Internacional Privè Hague Conference on private International Law HCCH.Contrats Internationaux. 2010. (Encontro).
82. I Conferência Nacional da ILA-Brasil. Ciência, Tecnologia e Inovação: Seus Impactos sobre o Direito a as Relações Internacionais. 2010. (Congresso).
83. I Conferência Nacional da ILA-Brasil... 2010. (Outra).
84. ILA 74th Conference. DE IURE HUMANITATIS: Peace, Justice and International Law - ILA 2010. 2010. (Congresso).
85. IV Jornadas Asociación Americana de Derecho Internacional Privado.Las Personas Frente a la dinámica y las exigencias del mundo globalizado. 2010. (Outra).
86. IV Jornadas de Derecho Internacional Privado -.Las Personas Frente a la dinámica y las exigencias del mundo globalizado. 2010. (Encontro).
87. O DIPr no Século XXI: Questões da Família sem Fronteiras.Convenção da Haia sobre o Sequestro Internacional de Menores. 2006. (Seminário).

Orientações

Orientações e supervisões em andamento

Tese de doutorado

1. Daniel Levy. L'abus de droit en arbitrage international. Início: 2011. Tese (Doutorado em Direito) - Université Panthéon-Assas. (Coorientador).

Orientações e supervisões concluídas

Dissertação de mestrado

1. Daniel Cabral Gruenbaum. A Conformidade Na Convenção das Nações Unidas Sobre Contratos de Compra e Venda Internacional de Mercadorias. 2013. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, . Coorientador: Lauro da Gama e Souza Junior.

Monografia de conclusão de curso de aperfeiçoamento/especialização

1. André Chateaubriand Martins. A Ordem Pública Internacional e sua Aplicação no Brasil na Homologação de Sentença Arbitral Estrangeira: Uma Análise da Jurisprudência Nacional. 2011. Monografia. (Aperfeiçoamento/Especialização em CEPED) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Orientador: Lauro da Gama e Souza Junior.

Outras informações relevantes

Membro da Comissão de Arbitrafem da Câmara de Comércio Internacional - ICC/CCI Brazil - desde 2005 UNIDROIT - Membro do Grupo de Trabalho - Princípios do Unidroit relativos aos Contratos do Comércio Internacional Conferência de Haia de Direito Internacional Privado - Membro do Grupo de Trabalho constituídos em 2009 para elaborar Princípios sobre o Direito Aplicável aos Contratos Internacionais Membro da Comissão de Jovens Arbitralistas do Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil - Canadá - desde 2007 Participação no conselho editorial da revista Direito Público, do IDP. Direito Público http://201.38.128.54/seer/index.php/direitopublico

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: quarta-feira, 13 de março de 2019 09:37
Para: ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira; Paulo Roberto M C Wanderley
Assunto: Encaminha manifestação ANTT acerca de novo coárbitro | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT ARB BR 040.pdf

Prezados,

Em nome da Requerida ANTT, segue manifestação acerca da substituição de coárbitro.
Por favor, confiram o arquivo anexo.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, por motivo da ciência do constatado declínio da função de coárbitro pelo Dr. Giovanni E. Nanni, fato comunicado na correspondência ICC de 26.02.2019, resta, portanto, prejudicada a questão de ordem e consequente resposta nesse momento à objeção da Requerente, que pudesse gerar dúvida justificável sobre sua independência e imparcialidade; sem que isso comprometa o recebimento da correspondência ICC, datada de 22.02.2019.

1. Em atendimento ao disposto no artigo 12.4 do Regulamento desta Câmara , a requerida indica, para posterior confirmação da Corte:

LAURO DA GAMA E SOUZA JUNIOR
Rua Ataulfo de Paiva, 135, 410, Leblon, Rio de Janeiro/RJ,CEP: 70.675-206,
Correio eletrônico: contato@laurogama.adv.br
Telefone: (21) 2540-7282

2. Para que atue no presente procedimento arbitral.

Nestes termos pede deferimento.
Brasília, 13 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Kaliane Wilma Cavalcante Lira
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituta - PF/ANTT
e-mails: kaliane.lira@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, por motivo da ciência do constatado declínio da função de coárbitro pelo Dr. Giovanni E. Nanni, fato comunicado na correspondência ICC de 26.02.2019, resta, portanto, prejudicada a questão de ordem e consequente resposta nesse momento à objeção da Requerente, que pudesse gerar dúvida justificável sobre sua independência e imparcialidade; sem que isso comprometa o recebimento da correspondência ICC, datada de 22.02.2019.

1. Em atendimento ao disposto no artigo 12.4 do Regulamento desta Câmara , a requerida indica, para posterior confirmação da Corte:

LAURO DA GAMA E SOUZA JUNIOR
Rua Ataulfo de Paiva, 135, 410, Leblon, Rio de Janeiro/RJ,CEP: 70.675-206,
Correio eletrônico: contato@laurogama.adv.br
Telefone: (21) 2540-7282

2. Para que atue no presente procedimento arbitral.

Nestes termos pede deferimento.

Brasília, 13 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Kaliane Wilma Cavalcante Lira
Procuradora Federal
Subprocuradora-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos Substituta - PF/ANTT
e-mails: kaliane.lira@antt.gov.br

contencioso.pfantt@antt.gov.br

Documento assinado eletronicamente por KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 230590409 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA. Data e Hora: 12-03-2019 15:57. Número de Série: 13357017. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv4.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

13/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: sexta-feira, 15 de março de 2019 11:53
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 15.03.2019
Anexos: 20190315 23932 GSS Correspondência da Secretaria para Dr Lauro Gama.pdf; 20190315 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 20190311 23932 GSS Correspondência vereador de Conselheiro Lafaiete.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho 2 correspondências da Secretaria e respectivo anexo.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

15 de março de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Lauro Gama e Souza Jr.
LAURO GAMA ADVOGADOS ASSOCIADOS
Rua Ataulfo de Paiva n° 135, sala 410
Leblon, Rio de Janeiro, RJ
22440-901
Brasil

Por correio eletrônico: lauro.gama@laurogama.adv.br

Prezado Dr. Lauro Gama e Souza Jr.,

A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI ("Secretaria") informa que o Senhor foi designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

Documentos a serem fornecidos à Secretaria

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico para ica10@iccwbo.org, em até **1 de abril de 2019**, os formulários anexos, em formato PDF, de (i) Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência ("Declaração"), de (ii) *curriculum vitae*, e de (iii) Instruções Bancárias que recomendamos preencher em formato eletrônico.

Ao preencher os dados da sua Declaração, solicitamos especial atenção para a pergunta relativa à sua disponibilidade, no alto da página 2. O campo deve ser preenchido com a indicação das datas já eventualmente ocupadas em sua agenda e que, assim, não estariam disponíveis para audiências ou reuniões nesta arbitragem.

Publicação de sentenças

Informamos que as sentenças finais notificadas após 1º de janeiro de 2019, bem como quaisquer outras sentenças e opiniões dissidentes proferidas no caso, poderão ser publicadas na sua integralidade após dois anos contados da data de sua notificação (verificar seção III(D) da Nota às Partes e aos Tribunais Arbitrais sobre a Condução da Arbitragem conforme o Regulamento de arbitragem da CCI). As partes poderão concordar com um período maior ou menor para a publicação das sentenças.

Informações sobre a arbitragem

Pedimos que nos sejam fornecidas todas as informações pertinentes, nos formulários acima mencionados.

.../…

Recomendamos a leitura cuidadosa dos anexos com as Informações sobre o Procedimento e com a Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI ("Nota").

Pedimos observar que, nas correspondências futuras, todo termo em maiúsculas não definido terá o significado a ele atribuído no Regulamento, e as referências a artigos do Regulamento geralmente constarão como: "(artigo ***)".

Instruções bancárias

Pedimos que preencha, assine e envie por correio eletrônico, no prazo acima citado, o formulário eletrônico anexo de Instruções Bancárias em formato PDF, para que a Secretaria possa reembolsar suas despesas e pagar-lhe os honorários, com a maior rapidez possível.

Solicitamos que nos informe imediatamente qualquer alteração em suas instruções bancárias, para evitar que os pagamentos sejam efetuados conforme instruções anteriores ou sofram atrasos.

Suas instruções bancárias serão mantidas sob sigilo.

Em caso de dúvida, pedimos que entre em contato conosco.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Informações sobre o Procedimento
- Tabela Financeira
- Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org)*
- Regulamento de Arbitragem da CCI (*consultar www.iccarbitration.org*)
- Formulário em PDF da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade
- Formulário em PDF de *Curriculum vitae*
- Formulário em PDF de Instruções Bancárias

c.c: *(sem anexos)*
- Ana Tereza Basilio *Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br*
- Bruno Di Marino *Por correio eletrônico: bmarino@basilioadvogados.com.br*
- Bruna P. Fernandes *Por correio eletrônico: bfernandes@basilioadvogados.com.br*
- Thiago D. de Paula Lins *Por correio eletrônico: tlins@basilioadvogados.com.br*
- Flávia F. Franco Carmo *Por correio eletrônico: flavia.franco@invepar.com.br*

- Artur Watt Neto *Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br*
- Emanoel G. de Carvalho *Por correio eletrônico: emanoel.carvalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto A. M. Ramalho *Por correio eletrônico: paulo.ramalho@antt.gov.br*
- Paulo Roberto Wanderley *Por correio eletrônico: paulo.wanderley@antt.gov.br*

Por correio eletrônico: contencioso.pfantt@antt.gov.br

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

15 de março de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento da Correspondência da Requerida de 13 de março de 2019, diretamente encaminhada à Requerente.

Constituição do tribunal arbitral

Notamos que a Requerida designou o Dr. Lauro Gama e Souza Jr. para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

.../...

Convidaremos o Dr. Lauro Gama e Souza Jr. a completar uma Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, que será enviada a todas as partes.

Correspondência da CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE

A Secretaria informa que recebeu, em 11 de março de 2019, uma correspondência da CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, cuja cópia segue anexa para informação das partes.

Convidamos as partes a apresentar os comentários que considerarem necessários sobre a correspondência acima mencionada até **22 de março de 2019**.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexo: - Correspondência da CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete

ESTADO DE MINAS GERAIS

OFÍCIO Nº 099/2019
Em 1º de março de 2019
Assunto: SOLICITAÇÃO/FAZ

Prezado Senhor,

Solicitamos de V.Sa. as informações referentes ao Requerimento nº 029/2019 (cópia anexa), aprovado por esta Casa Legislativa durante a 8ª Sessão Ordinária da 3ª Sessão Legislativa, realizada no dia 28 de fevereiro de 2019.

Sendo só para o momento, somos.

Atenciosamente,

VEREADOR WASHINGTON FERNANDO BANDEIRA
-Presidente da Câmara-

À
Secretaria Internacional da Corte de Arbitragem
Câmara de Comércio Internacional - CCI
Rua Surubim, 504 – 12º andar - Mezanino - Brooklyn
SÃO PAULO - SP - CEP: 04571-050
/ACACK/

31.23932/GSS
CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE
11.03.19
COUR INTERNATIONALE D'ARBITRAGE
INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION
GVS
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete
ESTADO DE MINAS GERAIS

REQUERIMENTO Nº 029/2019

Exmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete,

O Vereador infra-assinado, na forma regimental, ouvida a Casa, requer de V. Exa. que seja encaminhado expediente para a SECRETARIA DA CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI, solicitando que informe a situação do pedido para a instituição de arbitragem apresentado pela CONCESSIONARIA BR 040 S.A na data de 17/09/2018, considerando que compete aos árbitros manter, modificar ou revogar a medida cautelar proferida na ação nº 1014300-37.2018.4.01.3400, que tramita perante a 17ª Vara Federal Cível da SJDF, nos termos do art. 22-B, da Lei 9.307/96, a qual determinou " à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que mantenha as bases contratuais sem a redução prevista na deliberação 523, por meio do restabelecimento da tarifa de pedágio no valor de R$5,30."

Registre-se que aos usuários da BR 040, na condição de menos favorecidos, estão arcando com os custos de serviços que não estão sendo prestados pela concessionária por culpa desta ou do próprio Poder Público, enquanto não solucionado o impasse.

SALA DAS SESSÕES, 22 DE FEVEREIRO DE 2019.

VEREADOR PEDRO AMÉRICO DE ALMEIDA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: sexta-feira, 15 de março de 2019 12:00
Para: ica10; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 15.03.2019

Prezados,

Confirmo o recebimento em nome da Requerida ANTT.
Nesta mesma oportunidade incluo em cópia a Procuradora Federal Kaliane Wilma Cavalcante de Lira (kaliane.lira@antt.gov.br), que igualmente atuará nesta arbitragem.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 15 de março de 2019 11:53
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho <emanoel.carvalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho <paulo.ramalho@antt.gov.br>; Paulo Roberto M C Wanderley <paulo.wanderley@antt.gov.br>; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT <contencioso.pfantt@antt.gov.br>
Cc: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Assunto: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 15.03.2019

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho 2 correspondências da Secretaria e respectivo anexo.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

15/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, pela presente através de seus Procuradores Federais infra-assinados, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 15 de março de 2019, prestar informações acerca dos pontos alinhavados no Ofício nº 099/2019 pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete, nos termos que seguem.

1. Como demonstrado ao longo das manifestações apresentadas pela Requerida, em 20.07.2018, a Requerente ajuizou medida acautelatória até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação; obtendo decisão inicial favorável para que a Requerida:

> "***a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão***".

2. Como se vê nos históricos das notificações e comunicações às Partes, o Pedido de Instauração de Arbitragem ocorreu em 18.09.2018, consoante Carta ICC, de 03.10.2018. Por consectário, aquela decisão judicial foi complementada por um novo comando:

> "***determino à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que mantenha as bases contratuais sem a redução prevista na Deliberação 523, por meio do restabelecimento da tarifa de pedágio no valor de R$ 5,30, conforme determinado na decisão que concedeu a medida cautelar (fls. 826/829, datada de 23/08/2018), no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas corridas, contado a partir da intimação desta decisão, sob pena de pagamento de multa diária de R$ 10.000,00 (dez mil reais) em favor da parte autora, a qual é arbitrada neste valor tomando-se como parâmetro a pretensão econômica pretendida.*** *O pagamento da multa diária aqui estipulada iniciar-se-á imediatamente após o término do prazo acima referido e perdurará até o devido cumprimento da determinação".*

3. Sem olvidar a precariedade da decisão judicial (pode ser revogada ou modificada a qualquer tempo – Artigo 296, *caput*, Novo Código de Processo Civil), em resposta foi editada a Deliberação n 841, de 10.10.2018, suspendendo os efeitos da Deliberação nº 523, de 14.08.2018, que aprovou a 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, da concessão da rodovia BR 040, que altera a Tarifa de Pedágio de R$5,10, para restabelecer o valor de R$5,30.

4. Antes disso, houve comprovação do cumprimento em petição apartada, cuja matéria ainda é objeto do Agravo de Instrumento nº 1026337-14.2018.4.01.0000, pendente de apreciação do mérito, segundo consta das mais recentes movimentações processuais.

5. Conquanto a Requerente alegue urgência para beneficiar-se de provimento jurisdicional até a constituição do Tribunal Arbitral, cabe relembrar que a demora aproximada de 2 (dois) meses na instauração da arbitragem se deu unicamente **por culpa dela**. O que afasta a sustentação dos seus

argumentos; menos ainda o pedido de ratificação da medida liminar extraída dos autos da ação cautelar que tramita na 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

6. Noutro tópico que enfrenta grande relevância, à vista daquela decisão judicial devem ainda ser observados os efeitos negativos experimentados pelos **usuários finais (sociedade) que deixam de usufruir plenamente dos serviços públicos de transporte** ante a falta de obras de duplicação da rodovia federal e demais obrigações previstas no Plano de Exploração da Rodovia - PER, enquanto a contrário senso a Requerente vem sendo remunerada como se cumprisse todas as suas obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão.

7. A despeito de possível discussão futura sobre 'enriquecimento sem causa' pela Concessionária que, lastreada por ordem liminar de natureza provisória, mantém a mesma margem de lucro extraída da tarifa de pedágio sem os descontos pertinentes pela inexecução total ou parcial do Contrato, cabe o alerta de que aqui não se enquadra a alegação de ostensiva omissão estatal pelo Poder Concedente, uma vez que a violação da fruição dos direitos fundamentais advém de interferência judicial em políticas públicas[1] e atos de regulação na infraestrutura; o que, certamente será revisto pelo Tribunal Arbitral no momento em que lhe competir revogar ou modificar a medida cautelar proferida na ação nº 1026337-14.2018.4.01.0000.

8. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá o estudo da necessária e obrigatória implementação de políticas públicas definidas na Constituição Federal (art. 175), com investigação do grau de vulnerabilidade social e descompasso da decisão judicial que, por ora, é vigente e impede a promoção da correta razoabilidade das tarifas (modicidade tarifária) perseguida pela Lei nº 8.987/95, situação gerada por culpa da Concessionária BR 040 S.A, atendendo exclusivamente aos interesses privados da Requerente sem analisar a demanda reprimida pela Concessionária frente à esperada eficácia do direito ao transporte, conforme pactuado no contrato de concessão rodoviária.

9. A propósito, Marçal Justen Filho:

> *"A situação conduz à aplicação do princípio da proporcionalidade, o que significa "o dever de realizar, de modo mais intenso possível, todos os valores consagrados no Ordenamento Jurídico." Além disso, a proporcionalidade impõe subordinar a aplicação do Direito à consideração acerca do resultado que se pretende atingir.*
> *O princípio da proporcionalidade impede que se imponha ao concessionário o dever de sofrer perda patrimonial* ***tal como exclui a elevação de tarifas que possam colocar em risco a estabilidade econômica da Nação****."*[2]

10. Eis o ensinamento de Fernanda Marinella:

> *"Esse princípio decorre de um raciocínio simples: o Brasil é um país relativamente pobre, tendo* ***o serviço público que atingir e satisfazer os diversos grupos sociais na persecução do bem comum****. Sendo assim,* ***quando esse serviço depender de uma cobrança, ela deve ser condizente com as possibilidades econômicas do povo brasileiro, ou seja, a mais baixa possível****."*[3] (Grifado)

11. Jacintho Arruda Câmara destaca:

> *"****Ao conferir ao usuário de serviço público o direito de pagar tarifas módicas, a lei, de modo indireto, acaba autorizando ao poder concedente que adote modelos tarifários que viabilizem o atingimento deste fim****. Noutras palavras, para garantir a modicidade tarifária é possível que o poder concedente lance mão de diversos instrumentos de política tarifária. Para tanto, não se faz necessário buscar respaldo em legislação especifica.* ***A autorização legislativa para a adoção de medidas de política tarifária – indispensável****, nos termos do art. 175, parágrafo único, III, da CF –* ***é obtida****, em casos tais,* ***a partir do princípio da modicidade das tarifas, presente na Lei 8.987/1995****. Neste sentido, o princípio da modicidade das tarifas, ao invés de servir como um inibidor da atuação administrativa, acaba funcionando como fundamento legal para justificar a implementação de determinados instrumentos de política tarifária."*[4] (Grifado)

12. Complementa Celso Antônio Bandeira de Mello que ao versar sobre os princípios aplicáveis ao serviço público, elenca os seguintes: i) dever inescusável do Estado de promover-lhe a prestação; ii) da supremacia do interesse público; iii) da adaptabilidade; iv) da universalidade; v) da impessoalidade; vi) da continuidade; vii) da transparência; viii) da motivação; ix) **da modicidade das tarifas**, e sobre este destaca:

> *"Se o Estado atribui tão assinalado relevo à atividade a que conferiu tal qualificação, por considerá-lo importante para o conjunto de membros do corpo social, seria rematado dislate que os integrantes desta coletividade a que se destinam devessem, para desfrutá-lo, pagar importâncias que os onerassem excessivamente e, pior que isto, que os marginalizassem. Dessarte, em um país como o Brasil, no qual a esmagadora maioria do povo vive em estado de pobreza ou miserabilidade,* ***é óbvio que o serviço público, para***

> ***cumprir sua função jurídica natural, terá de se remunerado por valores baixos***, *muitas vezes subsidiados."*[5] (Grifado)

13. Quanto ao adjetivo da "modicidade", De Plácido e Silva fixa o termo "módico" como derivado do latim *modicus* seria algo, moderado, parco, proporcionado, reduzido, que traz o seguinte detalhamento:

> *"Na linguagem técnica do comércio, quer significar, especialmente em relação aos preços* ***ou ao custo das coisas, as favoráveis condições ou condições acessíveis*** *, em que firmam os preços de aquisição das mercadorias.*
> ***A modicidade****, na qualidade ou condição de módico,* ***opõe-se à exorbitância, qualidade e condições de exorbitante ou exagerado****, anotadas nos preços elevados ou caros."*[6] (Grifado)

14. Esclarecidos tais conceitos, de acordo com a definição do art. 6º, §1º, da Lei nº. 8.987/95, "serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação **e modicidade das tarifas**".

15. Em sendo assim, o princípio da modicidade tarifária encontra-se incluso no conceito de serviço adequado.

16. Pede-se vênia para repetir trechos do citado Ofício nº 099/2019, onde evidencia os efeitos **negativos** daquela decisão judicial se mantida contra os benefícios da sociedade como um todo:

> *"Registre-se que aos usuários da BR 040,* ***na condição de menos favorecidos estão arcando com os custos de serviços que não estão sendo prestados pela concessionária por culpa desta*** *ou do próprio Poder Público, enquanto não solucionado o impasse."* (Grifado)

17. Não obstante, deve ser ressaltado o caráter fiduciário da função governamental de legislar, haja vista que o povo pode retirar a confiança inicialmente depositada no governo, quando o poder de legislar não for exercido em consonância com a principiologia ética do direito natural, de modo a deixar de realizar o "bem comum de caráter ético"[7].

18. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá uma investigação dos limites e assertividade da interferência judicial na implementação de políticas públicas sociais.

19. Por fim, o restabelecimento do valor da tarifa de pedágio de R$ 5,30 depende do Judiciário até que seja instituído o Tribunal Arbitral, conforme previsto no art. 22-A da Lei nº 9.307/96 c/c art. 28(2) do Regulamento da CCI.

Atenciosamente,
Brasília, 22 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. ^ *Segundo TEIXEIRA (2002, p. 2-3), 'Políticas públicas' são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público;regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade,mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações derecursos públicos [...]. As políticas públicas visam responder a demandas,principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas por aqueles que ocupam o poder, mas influenciadas por uma agenda que se cria na sociedade civil através da pressão e mobilização social. In: TEIXEIRA, E. C. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. Revista AATR. Disponível em: <:http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>.*
2. ^ *JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria geral das concessões de serviço público. São Paulo: Dialética, 2003, p. 405-406.*
3. ^ *MARINELLA, Fernanda. Direito administrativo. Salvador: Podivm, 2007, p. 441.*
4. ^ *ARRUDA CÂMARA, Jacintho. Tarifa nas concessões. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 72.*
5. ^ *BANDEIRA DE MELO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Melhoramentos,*

2009, p. 673.

6. ^ *SILVA, De Plácido e. FILHO, Nagib Slaibi; GOMES, Priscila Pereira Vasques (atual.). Vocabulário jurídico. Rio de Janeiro: Forense, 2014, p. 928.*
7. ^ *CASTRO. Marcus Faro de. Violência, Medo e Confiança: do Governo Misto à Separação de Poderes. Rio de Janeiro: Revista Forense, vol. 382, novembro/dezembro de 2005, p. 167.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 237060047 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 20-03-2019 18:45. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: sexta-feira, 22 de março de 2019 17:59
Para: ica10@iccwbo.org; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Encaminha manifestação ANTT aceca da correspondência da Câmara Municipal | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT CORRESPONDÊNCIA CÂMARA MUNICIPAL CONSELHEIRO LAFAIETE ARB BR 040.pdf

Prezados,

Segue manifestação da Requerida ANTT acerca do Ofício nº 099/2019, da Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete (MG). Por favor, confiram o anexo.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: contencioso.pfantt@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

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

Aos

Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,

Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;

Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT , já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, pela presente através de seus Procuradores Federais infra-assinados, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 15 de março de 2019, prestar informações acerca dos pontos alinhavados no Ofício nº 099/2019 pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete, nos termos que seguem.

1. Como demonstrado ao longo das manifestações apresentadas pela Requerida, em 20.07.2018, a Requerente ajuizou medida acautelatória até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação; obtendo decisão inicial favorável para que a Requerida:

> "***a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão***".

2. Como se vê nos históricos das notificações e comunicações às Partes, o Pedido de Instauração de Arbitragem ocorreu em 18.09.2018, consoante Carta ICC, de 03.10.2018. Por consectário, aquela decisão judicial foi complementada por um novo comando:

> "***determino à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que mantenha as bases contratuais sem a redução prevista na Deliberação 523, por meio do restabelecimento da tarifa de pedágio no valor de R$ 5,30, conforme determinado na decisão que concedeu a medida cautelar (fls. 826/829, datada de 23/08/2018), no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas corridas, contado a partir da intimação desta decisão, sob pena de pagamento de multa diária de R$ 10.000,00 (dez mil reais) em favor da parte autora, a qual é arbitrada neste valor tomando-se como parâmetro a pretensão econômica pretendida*****.*** *O pagamento da multa diária aqui estipulada iniciar-se-á imediatamente após o término do prazo acima referido e perdurará até o devido cumprimento da determinação".*

3. Sem olvidar a precariedade da decisão judicial (pode ser revogada ou modificada a qualquer tempo – Artigo 296, *caput*, Novo Código de Processo Civil), em resposta foi editada a Deliberação n 841, de 10.10.2018, suspendendo os efeitos da Deliberação nº 523, de 14.08.2018, que aprovou a 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, da concessão da rodovia BR 040, que altera a Tarifa de Pedágio de R$5,10, para restabelecer o valor de R$5,30.

4. Antes disso, houve comprovação do cumprimento em petição apartada, cuja matéria ainda é objeto do Agravo de Instrumento nº 1026337-14.2018.4.01.0000, pendente de apreciação do mérito, segundo consta das mais recentes movimentações processuais.

5. Conquanto a Requerente alegue urgência para beneficiar-se de provimento jurisdicional até a constituição do Tribunal Arbitral, cabe relembrar que a demora aproximada de 2 (dois) meses na instauração da arbitragem se deu unicamente **por culpa dela**. O que afasta a sustentação dos seus argumentos; menos ainda o pedido de ratificação da medida liminar extraída dos autos da ação cautelar que tramita na 17ª Vara

Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

6. Noutro tópico que enfrenta grande relevância, à vista daquela decisão judicial devem ainda ser observados os efeitos negativos experimentados pelos **usuários finais (sociedade) que deixam de usufruir plenamente dos serviços públicos de transporte** ante a falta de obras de duplicação da rodovia federal, enquanto a contrário senso a Requerente vem sendo remunerada como se cumprisse todas as suas obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão.

7. A despeito de possível discussão futura sobre 'enriquecimento sem causa' pela Concessionária que, lastreada por ordem liminar de natureza provisória, mantém a mesma margem de lucro extraída da tarifa de pedágio sem os descontos pertinentes pela inexecução total ou parcial do Contrato, cabe o alerta de que aqui não se enquadra a alegação de ostensiva omissão estatal pelo Poder Concedente, uma vez que a violação da fruição dos direitos fundamentais advém de interferência judicial em políticas públicas[1] e atos de regulação na infraestrutura; o que, certamente será revisto pelo Tribunal Arbitral no momento em que lhe competir revogar ou modificar a medida cautelar proferida na ação nº 1026337-14.2018.4.01.0000.

8. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá o estudo da necessária e obrigatória implementação de políticas públicas definidas na Constituição Federal (art. 175), com investigação do grau de vulnerabilidade social e descompasso da decisão judicial que, por ora, é vigente e impede a promoção da correta razoabilidade das tarifas (modicidade tarifária) perseguida pela Lei nº 8.987/95, situação gerada por culpa da Concessionária BR 040 S.A, atendendo exclusivamente aos interesses privados da Requerente sem analisar a demanda reprimida pela Concessionária frente à esperada eficácia do direito ao transporte.

9. A propósito, Marçal Justen Filho:

> *"A situação conduz à aplicação do princípio da proporcionalidade, o que significa "o dever de realizar, de modo mais intenso possível, todos os valores consagrados no Ordenamento Jurídico." Além disso, a proporcionalidade impõe subordinar a aplicação do Direito à consideração acerca do resultado que se pretende atingir.*
>
> *O princípio da proporcionalidade impede que se imponha ao concessionário o dever de sofrer perda patrimonial* ***tal como exclui a elevação de tarifas que possam colocar em risco a estabilidade econômica da Nação****."*[2]

10. Eis o ensinamento de Fernanda Marinella:

> *"Esse princípio decorre de um raciocínio simples: o Brasil é um país relativamente pobre, tendo* ***o serviço público que atingir e satisfazer os diversos grupos sociais na persecução do bem comum****. Sendo assim,* ***quando esse serviço depender de uma cobrança, ela deve ser condizente com as possibilidades econômicas do povo brasileiro, ou seja, a mais baixa possível****."*[3] (Grifado)

11. Jacintho Arruda Câmara destaca:

> *"****Ao conferir ao usuário de serviço público o direito de pagar tarifas módicas, a lei, de modo indireto, acaba autorizando ao poder concedente que adote modelos tarifários que viabilizem o atingimento deste fim****. Noutras palavras, para garantir a modicidade tarifária é possível que o poder concedente lance mão de diversos instrumentos de política tarifária. Para tanto, não se faz necessário buscar respaldo em legislação especifica.* ***A autorização legislativa para a adoção de medidas de política tarifária – indispensável****, nos termos do art. 175, parágrafo único, III, da CF –* ***é obtida****, em casos tais,* ***a partir do princípio da modicidade das tarifas, presente na Lei 8.987/1995****. Neste sentido, o princípio da modicidade das tarifas, ao invés de servir como um inibidor da atuação administrativa, acaba funcionando como fundamento legal para justificar a implementação de determinados instrumentos de política tarifária."*[4] (Grifado)

12. Complementa Celso Antônio Bandeira de Mello que ao versar sobre os princípios aplicáveis ao serviço público, elenca os seguintes: i) dever inescusável do Estado de promover-lhe a prestação; ii) da supremacia do interesse público; iii) da adaptabilidade; iv) da universalidade; v) da impessoalidade; vi) da continuidade; vii) da transparência; viii) da motivação; ix) **da modicidade das tarifas**, e sobre este destaca:

> *"Se o Estado atribui tão assinalado relevo à atividade a que conferiu tal qualificação, por considerá-lo importante para o conjunto de membros do corpo social, seria rematado dislate que os integrantes desta coletividade a que se destinam devessem, para desfrutá-lo, pagar importâncias que os onerassem excessivamente e, pior que isto, que os marginalizassem. Dessarte, em um país como o Brasil, no qual a esmagadora maioria do povo vive em estado de pobreza ou miserabilidade,* ***é óbvio que o serviço público, para cumprir sua função jurídica natural, terá de se remunerado por valores baixos****, muitas vezes subsidiados."*[5] (Grifado)

13. Quanto ao adjetivo da "modicidade", De Plácido e Silva fixa o termo "módico" como derivado do latim *modicus* seria algo, moderado, parco, proporcionado, reduzido, que traz o seguinte detalhamento:

> *"Na linguagem técnica do comércio, quer significar, especialmente em relação aos preços* ***ou ao custo das coisas, as favoráveis condições ou condições acessíveis****, em que firmam os preços de aquisição das mercadorias.*
>
> ***A modicidade****, na qualidade ou condição de módico,* ***opõe-se à exorbitância, qualidade e condições de exorbitante ou exagerado****, anotadas nos preços elevados ou caros.*[6] (Grifado)

14. Esclarecidos tais conceitos, de acordo com a definição do art. 6º, §1º, da Lei nº. 8.987/95, "serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação **e modicidade das tarifas**".

15. Em sendo assim, o princípio da modicidade tarifária encontra-se incluso no conceito de serviço adequado.

16. Pede-se vênia para repetir trechos do citado Ofício nº 099/2019, onde evidencia os efeitos **negativos** daquela decisão judicial se mantida contra os benefícios da sociedade como um todo:

> *"Registre-se que aos usuários da BR 040,* ***na condição de menos favorecidos estão arcando com os custos de serviços que não estão sendo prestados pela concessionária por culpa desta*** *ou do próprio Poder Público, enquanto não solucionado o impasse."* (Grifado)

17. Não obstante, deve ser ressaltado o caráter fiduciário da função governamental de legislar, haja vista que o povo pode retirar a confiança inicialmente depositada no governo, quando o poder de legislar não for exercido em consonância com a principiologia ética do direito natural, de modo a deixar de realizar o "bem comum de caráter ético"[7].

18. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá uma investigação dos limites e assertividade da interferência judicial na implementação de políticas públicas sociais.

19. Por fim, o restabelecimento do valor da tarifa de pedágio de R$ 5,30 depende do Judiciário até que seja instituído o Tribunal Arbitral, conforme previsto no art. 22-A da Lei nº 9.307/96 c/c art. 28(2) do Regulamento da CCI.

Atenciosamente,

Brasília, 22 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)

Emanoel Gonçalves de Carvalho

Procurador Federal

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

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

contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. *Segundo TEIXEIRA (2002, p. 2-3), 'Políticas públicas' são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público;regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade,mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações derecursos públicos [...]. As políticas públicas visam responder a demandas,principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas por aqueles que ocupam o poder, mas influenciadas por uma agenda que se cria na sociedade civil através da pressão e mobilização social. In: TEIXEIRA, E. C. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. Revista AATR. Disponível em: <:http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>.*

2. *JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria geral das concessões de serviço público. São Paulo: Dialética, 2003, p. 405-406.*

3. *MARINELLA, Fernanda. Direito administrativo. Salvador: Podivm, 2007, p. 441.*

4. *ARRUDA CÂMARA, Jacintho. Tarifa nas concessões. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 72.*

5. *BANDEIRA DE MELO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Melhoramentos, 2009, p. 673.*

6. ^ *SILVA, De Plácido e. FILHO, Nagib Slaibi; GOMES, Priscila Pereira Vasques (atual.). Vocabulário jurídico. Rio de Janeiro: Forense, 2014, p. 928.*

7. ^ *CASTRO. Marcus Faro de. Violência, Medo e Confiança: do Governo Misto à Separação de Poderes. Rio de Janeiro: Revista Forense, vol. 382, novembro/dezembro de 2005, p. 167.*

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, pela presente através de seus Procuradores Federais infra-assinados, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 15 de março de 2019, prestar informações acerca dos pontos alinhavados no Ofício nº 099/2019 pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete, nos termos que seguem.

1. Como demonstrado ao longo das manifestações apresentadas pela Requerida, em 20.07.2018, a Requerente ajuizou medida acautelatória até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação; obtendo decisão inicial favorável para que a Requerida:

> ***"a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão"***.

2. Como se vê nos históricos das notificações e comunicações às Partes, o Pedido de Instauração de Arbitragem ocorreu em 18.09.2018, consoante Carta ICC, de 03.10.2018. Por consectário, aquela decisão judicial foi complementada por um novo comando:

> *"**determino à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que mantenha as bases contratuais sem a redução prevista na Deliberação 523, por meio do restabelecimento da tarifa de pedágio no valor de R$ 5,30, conforme determinado na decisão que concedeu a medida cautelar (fls. 826/829, datada de 23/08/2018), no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas corridas, contado a partir da intimação desta decisão, sob pena de pagamento de multa diária de R$ 10.000,00 (dez mil reais) em favor da parte autora, a qual é arbitrada neste valor tomando-se como parâmetro a pretensão econômica pretendida**. O pagamento da multa diária aqui estipulada iniciar-se-á imediatamente após o término do prazo acima referido e perdurará até o devido cumprimento da determinação".*

3. Sem olvidar a precariedade da decisão judicial (pode ser revogada ou modificada a qualquer tempo – Artigo 296, *caput*, Novo Código de Processo Civil), em resposta foi editada a Deliberação n 841, de 10.10.2018, suspendendo os efeitos da Deliberação nº 523, de 14.08.2018, que aprovou a 3ª Revisão Ordinária, 5ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, da concessão da rodovia BR 040, que altera a Tarifa de Pedágio de R$5,10, para restabelecer o valor de R$5,30.

4. Antes disso, houve comprovação do cumprimento em petição apartada, cuja matéria ainda é objeto do Agravo de Instrumento nº 1026337-14.2018.4.01.0000, pendente de apreciação do mérito, segundo consta das mais recentes movimentações processuais.

5. Conquanto a Requerente alegue urgência para beneficiar-se de provimento jurisdicional até a constituição do Tribunal Arbitral, cabe relembrar que a demora aproximada de 2 (dois) meses na instauração da arbitragem se deu unicamente **por culpa dela**. O que afasta a sustentação dos seus argumentos; menos ainda o pedido de ratificação da medida liminar extraída dos autos da ação cautelar que tramita na 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

6. Noutro tópico que enfrenta grande relevância, à vista daquela decisão judicial devem ainda ser observados os efeitos negativos experimentados pelos **usuários finais (sociedade) que deixam de usufruir plenamente dos serviços públicos de transporte** ante a falta de obras de duplicação da rodovia federal e demais obrigações previstas no Plano de Exploração da Rodovia - PER, enquanto a contrário senso a Requerente vem sendo remunerada como se cumprisse todas as suas obrigações estabelecidas no Contrato de Concessão.

7. A despeito de possível discussão futura sobre 'enriquecimento sem causa' pela Concessionária que, lastreada por ordem liminar de natureza provisória, mantém a mesma margem de lucro extraída da tarifa de pedágio sem os descontos pertinentes pela inexecução total ou parcial do Contrato, cabe o alerta de que aqui não se enquadra a alegação de ostensiva omissão estatal pelo Poder Concedente, uma vez que a violação da fruição dos direitos fundamentais advém de interferência judicial em políticas públicas[1] e atos de regulação na infraestrutura; o que, certamente será revisto pelo Tribunal Arbitral no momento em que lhe competir revogar ou modificar a medida cautelar proferida na ação nº 1026337-14.2018.4.01.0000.

8. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá o estudo da necessária e obrigatória implementação de políticas públicas definidas na Constituição Federal (art. 175), com investigação do grau de vulnerabilidade social e descompasso da decisão judicial que, por ora, é vigente e impede a promoção da correta razoabilidade das tarifas (modicidade tarifária) perseguida pela Lei nº 8.987/95, situação gerada por culpa da Concessionária BR 040 S.A, atendendo exclusivamente aos interesses privados da Requerente sem analisar a demanda reprimida pela Concessionária frente à esperada eficácia do direito ao transporte, conforme pactuado no contrato de concessão rodoviária.

9. A propósito, Marçal Justen Filho:

> *"A situação conduz à aplicação do princípio da proporcionalidade, o que significa "o dever de realizar, de modo mais intenso possível, todos os valores consagrados no Ordenamento Jurídico." Além disso, a proporcionalidade impõe subordinar a aplicação do Direito à consideração acerca do resultado que se pretende atingir.*
> *O princípio da proporcionalidade impede que se imponha ao concessionário o dever de sofrer perda patrimonial* ***tal como exclui a elevação de tarifas que possam colocar em risco a estabilidade econômica da Nação****."*[2]

10. Eis o ensinamento de Fernanda Marinella:

> *"Esse princípio decorre de um raciocínio simples: o Brasil é um país relativamente pobre, tendo* ***o serviço público que atingir e satisfazer os diversos grupos sociais na persecução do bem comum****. Sendo assim,* ***quando esse serviço depender de uma cobrança, ela deve ser condizente com as possibilidades econômicas do povo brasileiro, ou seja, a mais baixa possível****."*[3] (Grifado)

11. Jacintho Arruda Câmara destaca:

> *"****Ao conferir ao usuário de serviço público o direito de pagar tarifas módicas, a lei, de modo indireto, acaba autorizando ao poder concedente que adote modelos tarifários que viabilizem o atingimento deste fim****. Noutras palavras, para garantir a modicidade tarifária é possível que o poder concedente lance mão de diversos instrumentos de política tarifária. Para tanto, não se faz necessário buscar respaldo em legislação especifica.* ***A autorização legislativa para a adoção de medidas de política tarifária – indispensável****, nos termos do art. 175, parágrafo único, III, da CF –* ***é obtida****, em casos tais,* ***a partir do princípio da modicidade das tarifas, presente na Lei 8.987/1995****. Neste sentido, o princípio da modicidade das tarifas, ao invés de servir como um inibidor da atuação administrativa, acaba funcionando como fundamento legal para justificar a implementação de determinados instrumentos de política tarifária."*[4] (Grifado)

12. Complementa Celso Antônio Bandeira de Mello que ao versar sobre os princípios aplicáveis ao serviço público, elenca os seguintes: i) dever inescusável do Estado de promover-lhe a prestação; ii) da supremacia do interesse público; iii) da adaptabilidade; iv) da universalidade; v) da impessoalidade; vi) da continuidade; vii) da transparência; viii) da motivação; ix) **da modicidade das tarifas**, e sobre este destaca:

> *"Se o Estado atribui tão assinalado relevo à atividade a que conferiu tal qualificação, por considerá-lo importante para o conjunto de membros do corpo social, seria rematado dislate que os integrantes desta coletividade a que se destinam devessem, para desfrutá-lo, pagar importâncias que os onerassem excessivamente e, pior que isto, que os marginalizassem. Dessarte, em um país como o Brasil, no qual a esmagadora maioria do povo vive em estado de pobreza ou miserabilidade,* ***é óbvio que o serviço público, para cumprir sua função jurídica natural, terá de se remunerado por valores baixos****, muitas vezes subsidiados."*[5] (Grifado)

13. Quanto ao adjetivo da "modicidade", De Plácido e Silva fixa o termo "módico" como derivado do latim *modicus* seria algo, moderado, parco, proporcionado, reduzido, que traz o seguinte detalhamento:

> *"Na linguagem técnica do comércio, quer significar, especialmente em relação aos preços* ***ou ao custo das coisas, as favoráveis condições ou condições acessíveis****, em que firmam os preços de aquisição das mercadorias.*
>
> ***A modicidade****, na qualidade ou condição de módico,* ***opõe-se à exorbitância, qualidade e condições de exorbitante ou exagerado****, anotadas nos preços elevados ou caros.*[6] (Grifado)

14. Esclarecidos tais conceitos, de acordo com a definição do art. 6º, §1º, da Lei nº. 8.987/95, "serviço adequado é aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação **e modicidade das tarifas**".

15. Em sendo assim, o princípio da modicidade tarifária encontra-se incluso no conceito de serviço adequado.

16. Pede-se vênia para repetir trechos do citado Ofício nº 099/2019, onde evidencia os efeitos **negativos** daquela decisão judicial se mantida contra os benefícios da sociedade como um todo:

> *"Registre-se que aos usuários da BR 040,* ***na condição de menos favorecidos estão arcando com os custos de serviços que não estão sendo prestados pela concessionária por culpa desta*** *ou do próprio Poder Público, enquanto não solucionado o impasse."* (Grifado)

17. Não obstante, deve ser ressaltado o caráter fiduciário da função governamental de legislar, haja vista que o povo pode retirar a confiança inicialmente depositada no governo, quando o poder de legislar não for exercido em consonância com a principiologia ética do direito natural, de modo a deixar de realizar o "bem comum de caráter ético"[7].

18. Ao abrir o discurso jurídico para influxo dos fatos, os julgadores se verão diante de uma realidade ainda mais complexa e multifacetária, que para ser compreendida exigirá uma investigação dos limites e assertividade da interferência judicial na implementação de políticas públicas sociais.

19. Por fim, o restabelecimento do valor da tarifa de pedágio de R$ 5,30 depende do Judiciário até que seja instituído o Tribunal Arbitral, conforme previsto no art. 22-A da Lei nº 9.307/96 c/c art. 28(2) do Regulamento da CCI.

Atenciosamente,
Brasília, 22 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. ^ *Segundo TEIXEIRA (2002, p. 2-3), 'Políticas públicas' são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público;regras e procedimentos para as relações entre poder público e*

sociedade,mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações derecursos públicos [...]. As políticas públicas visam responder a demandas,principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas por aqueles que ocupam o poder, mas influenciadas por uma agenda que se cria na sociedade civil através da pressão e mobilização social. In: TEIXEIRA, E. C. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. Revista AATR. Disponível em: <:http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>.

2. *JUSTEN FILHO, Marçal. Teoria geral das concessões de serviço público. São Paulo: Dialética, 2003, p. 405-406.*
3. *MARINELLA, Fernanda. Direito administrativo. Salvador: Podivm, 2007, p. 441.*
4. *ARRUDA CÂMARA, Jacintho. Tarifa nas concessões. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 72.*
5. *BANDEIRA DE MELO, Celso Antônio. Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Melhoramentos, 2009, p. 673.*
6. *SILVA, De Plácido e. FILHO, Nagib Slaibi; GOMES, Priscila Pereira Vasques (atual.). Vocabulário jurídico. Rio de Janeiro: Forense, 2014, p. 928.*
7. *CASTRO. Marcus Faro de. Violência, Medo e Confiança: do Governo Misto à Separação de Poderes. Rio de Janeiro: Revista Forense, vol. 382, novembro/dezembro de 2005, p. 167.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 237060047 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 20-03-2019 18:45. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Bruna Fernandes <bfernandes@basilioadvogados.com.br>
Enviado em: sexta-feira, 22 de março de 2019 18:59
Para: ica10; Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira
Assunto: RES: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 15.03.2019
Anexos: ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR 040 - 22 3 2019.doc; ICC 23932-GSS - Manifestação Concessionária BR 040 - 22 3 2019.pdf

Prezados Senhores,

Boa tarde.

Em atenção à mensagem abaixo, enviada em 15.3.2019, apresentamos, em nome da requerente, manifestação sobre o Ofício enviado pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete, em arquivos Word e PDF.

As 6 (seis) vias físicas serão enviadas por *courier*.

Cordialmente,

Bruna Fernandes
Basilio Advogados

Rio de Janeiro: Avenida Presidente Wilson, 210, 11º/12º/13º andares, Centro – 20.030-021 – Tel.: (55 21) 2277-4200 - Fax: (55 21) 2210-6316
São Paulo: Rua Leôncio de Carvalho, 234, 4º andar, Paraíso – 04.003-010 – Tel/Fax.: (55 11) 3171-1388
Brasília: SCN - Quadra 04, Bloco B, Pétala D, Sala 502, Centro Empresarial Varig – 70.714-900 – Tel/Fax.: (55 61) 3045-6144

Conteúdo confidencial. Se a mensagem foi recebida por engano, por favor, avise ao remetente e apague-a do computador.
Privileged and confidential. If this message has been received in error, please notify sender and delete immediately.

De: ica10 [mailto:ica10@iccwbo.org]
Enviada em: sexta-feira, 15 de março de 2019 11:53
Para: Ana Tereza Basilio; Bruno Di Marino; Bruna Fernandes; Thiago Lins; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondências da Secretaria de 15.03.2019

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho 2 correspondências da Secretaria e respectivo anexo.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE

Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

Rio de Janeiro, 22 de março de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 15.3.2019, prestar a V. Sas. os seguintes esclarecimentos acerca do Ofício nº 099/2019, enviado pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete/MG:

1. A VIA 040 requereu a instauração de arbitragem com vistas à análise de seu pedido de reequilíbrio e reajuste do contrato de concessão da rodovia federal BR-040, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG ("CONTRATO"), firmado em 12.3.2014, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil.

2. Isso porque, de acordo com a cláusula 37.1 do CONTRATO, as "*controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados*" devem ser submetidas à análise de Tribunal Arbitral, composto por 3 (três) árbitros, a ser constituído perante essa i. Câmara (cf. itens 37.1.3 e 37.1.6 do CONTRATO).

3. Ocorre que, antes da apresentação de seu requerimento de instauração de arbitragem em 17.9.2018, a VIA 040 propôs, com fundamento no art. 308 do Código de Processo Civil, arts. 22-A e 22-B da Lei nº 9.307/1996 e item 37.1.8 do CONTRATO, ação cautelar antecedente a processo arbitral, em razão do iminente (e, posteriormente, efetivado) risco de agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, que já está em elevadíssimo valor, por meio de redução tarifária e/ou aplicação de penalidades atreladas a investimentos.

4. Afinal, o Poder Concedente, além de quedar-se silente sobre os pedidos administrativos de reequilíbrio contratual e relicitação apresentados pela VIA 040, resolveu agravar a situação econômico-financeira da concessionária, por meio da edição da Deliberação ANTT nº 523, que reduziu a tarifa básica de pedágio de R$ 5,30 para R$ 5,10.

5. Assim, diante da urgência e gravidade da situação, bem como do propósito de instauração de processo arbitral para a análise de pedidos de reequilíbrio contratual, sobre os quais o Poder Concedente se manteve inerte durante anos, o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, deferiu o pedido de medida liminar postulado pela VIA 040. Confira-se, pois, trecho da decisão proferida nos autos do processo nº 1014300-37.2018.4.01.3400:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).
> Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio

> contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.
> À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão**." (grifos nossos e destaques no original; doc. 14)

6. Vale ressaltar que a referida decisão liminar está mantida, pelo e. Tribunal Regional Federal da 1ª Região, já que o eminente Desembargador Federal Souza Pudente não deferiu o pedido de atribuição de efeito suspensivo ao agravo de instrumento nº 1026337-14.2018.4.01.0000, interposto pela ANTT. Confira-se:

> "Não obstante os fundamentos deduzidos pela agravante, não vislumbro, na espécie, a presença dos pressupostos previstos no art. 1019, I, do CPC vigente, a autorizar a concessão da medida postulada, na medida em que não conseguem infirmar as razões em que se amparou a decisão agravada, notadamente em face da situação fática noticiada pelo juízo monocrático, no sentido de que, desde os idos de 2016, a suplicada, ora recorrente, não se pronunciou acerca dos pedidos veiculadas pela autora da demanda, na esfera administrativa, buscando a revisão das cláusulas contratuais por ela pactuadas, de forma a manter o equilíbrio econômico e financeiro do contrato por elas celebrados.
> De outra senda, ainda que não se tenha notícia acerca de eventual arbitragem instituída pela concessionária, o referido juízo também estabeleceu, como marco temporal para a vigência da medida ordenada no ***decisum*** impugnado, a resolução dos pedidos formulados pela autora, na esfera administrativa, sendo de se destacar que, eventual atraso na apreciação de tais pleitos, ao argumento de ausência de regulamentação do procedimento de relicitação por parte da Administração, não autoriza, em princípio, transferir-se para a suplicante a ônus dessa mora administrativa.
> Com estas considerações, **indefiro** o pedido de efeito suspensivo, formulado na inicial." (doc. 20)

7. Verifica-se, pois, que as decisões proferidas pelo Poder Judiciário, em absoluta consonância com a lei, o CONTRATO e os fatos, asseguram que as bases contratuais da concessão não sejam ainda mais agravadas, por meio de redução tarifária ou aplicação de penalidades decorrentes de metas de investimento.

8. Afinal, a redução da tarifa básica de R$ 5,30 para R$ 5,10, estabelecida pela Deliberação ANTT nº 523 (devidamente suspensa pelo Poder Judiciário), agravaria, ainda mais, as perdas experimentadas pela concessionária, em razão do silêncio sobre seus pleitos administrativos de revisão e reequilíbrio, o que seria capaz de conduzir a VIA 040 à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do serviço público concedido.

9. Ressalte-se, ademais, que o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal determinou que a ANTT "*se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro,* [desde que] *respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.*" (grifou-se)

10. Não há, pois, que se falar em prejuízo aos usuários, conforme sugere o Requerimento nº 029/2019, de 22.2.2019, da lavra do vereador Pedro Américo de Almeida, que instrui o Ofício nº 099/2019, enviado pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete/MG.

11. Nesse contexto, impõe-se aguardar a constituição do Tribunal Arbitral, nos termos dos itens 37.1.6 e 37.1.8 do CONTRATO e do artigo 12 (4) a (8) do Regulamento CCI, para que a decisão proferida pelo Poder Judiciário seja devidamente analisada pelos árbitros, com vistas à sua ratificação ou revogação.

12. Ressalte-se, por oportuno, que, nesse momento, aguarda-se, até o dia 1º.4.2019, a manifestação do Dr. Lauro Gama, indicado como coárbitro pela ANTT, conforme correspondência enviada, pela secretaria dessa i. Câmara, em 15.3.2019.

13. Diante do exposto, confia a VIA 040 em que tenham sido prestados a V. Sas. todos os esclarecimentos solicitados pela Câmara de Vereadores de Conselheiro Lafaiete/MG.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

BASILIO
ADVOGADOS

Ana Tereza Basilio
João Augusto Basilio
Bruno Di Marino
Márcio Henrique Notini
Fabio Cotecchia
Thiago Drummond de Paula Lins
Jorge Corrêa do Lago
Marcos de Campos Salgado
Marcelo B. Ludolf Gomes
Fernanda Carvalho de Miéres
Paula de Andrade Boechat
Gabriela de Deus A. Ferreira Dias
Julia Mariana Silva Jácome
Ludmila P. Q. Telles de Menezes
Alvaro José do Amaral F. Rodrigues
Carlos Mario Villela Santos Ribeiro
João Gabriel Maffei
Flávia Ganem
Maria Beatriz de Souza Moreira
Daniela Gross
Luiza Santos Andrade
Evie Nogueira e Malafaia
Denise C. Pinto Ferraz de Campos
Talitah Regina de M.J.Badra
Hugo Pupak Lopes Saraiva
Naiara H. Gomes Jorge
Carla Penna Machado
Patrícia dos Santos Castro

Luciana Ferretti de Souza
Viviane Morgado Leite
Maria Clara Coelho do Nascimento
Amanda Chaves Rodrigues
Bianca Duff de Mello Serra
Andréia Barbosa Roriz
Ana Luisa Fernandes Pereira
Yasmin da Silveira Farias
Tânia Aguida de Oliveira
Roberto Mauricio Atalla P.O. Vieira
Aline Domingues Costa de Araujo
André Paes Faciola
Jéssica Leone Santos
Lawrence Augusto Sales
Raphael Cesena Gutierrez
Fernanda Barrouin Mello
Maria Rafaela Bichara
Caroline Souza Leal Salles
Ana Amélia Resende Cury
Bruna Maria Pinheiro Fernandes
Thais Nóbrega Tavares de Souza
Beatriz do Carmo Leandro Arandas
Felipe de Oliveira Gonçalves
Rayssa França da Fonseca
Rogerio Marinho M. Alcântara Filho
Juliana Ballero dos Anjos Rodrigues
Renata Zaira Motta Ferreira
Rebecca Imenes Vieira

Cristine Redivo Grei
Yuri Antunes Moreira
Mariana Lewin Haft
Patricia Barreiros Gravina
Paulo Eduardo Sarmento de Toledo
Érica de Lima Siqueira
João Pedro de Oliveira Pinheiro
Stephany Guedes R. Roubadel
Vitor de Albuquerque Nogueira
Amanda Lopes Coelho
Paula do Amaral Ferraz Rodrigues
Pamela Guimarães Teixeira Lima
Verônica de Sousa Carvalho Borda
Wellingthon Boaz Bezerra
Fernando Almeida Alves Paulino
Gabriel Pina Ribeiro
Victor Geovanne Silva Barros
Luiza Polatto Figueiredo
Daniel Dias Carneiro Guerra
Diogo Pistono Vitalino
Maurício Sada Neto
Marcela de Castro Molinari
Larissa Gabriele da Rocha Patrício
Patrik Nastasity Monducci
Raul Gonçalves Baptista
Michelle Marcondes Caram
Alberto Parreira
Rodrigo Morsch Milan

Roberta Brasil Matte
Fernanda Marques Ferreira
Ilan Roitman
Nicole Contardo Pereira Aló
Mona Carolina S. Rodrigues Branco
Luna Jurberg Salgado
Paula Barros Larica e Borges
Luis Filipe Rodrigues Ribeiro
Carina Kac Balassiano
Jéssica Figueiredo Tavares
Ana Carolina de A. e Freitas Santos
Natália Sally Moretti
Ana Carolina Folly Leite Sampaio
Luis Henrique Santos Crepaldi
Renato Perrotta de Souza
Luiza Lopes Cintra

Consultores

Frederico José Leite Gueiros
Carlos Roberto Barbosa Moreira
Luiz Fernando Palhares

Rio de Janeiro, 22 de março de 2019.

À
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem Brasil
Câmara de Comércio Internacional – CCI
Rua Surubim, nº 504 – 12º andar – Cidade Monções
São Paulo/SP – CEP. 04.571-050

Ref.: Processo Arbitral ICC 23932/GSS

Prezados Senhores,

CONCESSIONÁRIA BR-040 S.A. ("VIA 040"), já devidamente qualificada no processo arbitral em referência, vem, por seus advogados abaixo assinados, em atenção à correspondência de 15.3.2019, prestar a V. Sas. os seguintes esclarecimentos acerca do Ofício nº 099/2019, enviado pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete/MG:

1. A VIA 040 requereu a instauração de arbitragem com vistas à análise de seu pedido de reequilíbrio e reajuste do contrato de concessão da rodovia federal BR-040, trecho Brasília/DF – Juiz de Fora/MG ("CONTRATO"), firmado em 12.3.2014, nos termos dos arts. 317 e 478 do Código Civil.

2. Isso porque, de acordo com a cláusula 37.1 do CONTRATO, as "*controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados*" devem ser submetidas à análise de Tribunal Arbitral, composto por 3 (três) árbitros, a ser constituído perante essa i. Câmara (cf. itens 37.1.3 e 37.1.6 do CONTRATO).

3. Ocorre que, antes da apresentação de seu requerimento de instauração de arbitragem em 17.9.2018, a VIA 040 propôs, com fundamento no art. 308 do Código de Processo Civil, arts. 22-A e 22-B da Lei nº 9.307/1996 e item 37.1.8 do CONTRATO, ação cautelar antecedente a processo arbitral, em razão do iminente (e, posteriormente, efetivado) risco de agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, que já está em elevadíssimo valor, por meio de redução tarifária e/ou aplicação de penalidades atreladas a investimentos.

4. Afinal, o Poder Concedente, além de quedar-se silente sobre os pedidos administrativos de reequilíbrio contratual e relicitação apresentados pela VIA 040, resolveu agravar a situação econômico-financeira da concessionária, por meio da edição da Deliberação ANTT nº 523, que reduziu a tarifa básica de pedágio de R$ 5,30 para R$ 5,10.

5. Assim, diante da urgência e gravidade da situação, bem como do propósito de instauração de processo arbitral para a análise de pedidos de reequilíbrio contratual, sobre os quais o Poder Concedente se manteve inerte durante anos, o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal, deferiu o pedido de medida liminar postulado pela VIA 040. Confira-se, pois, trecho da decisão proferida nos autos do processo nº 1014300-37.2018.4.01.3400:

> "Na concreta situação dos autos, em juízo de cognição sumária, reputo presente a plausibilidade jurídica autorizadora da medida acautelatória. Isso porque se depreende do acervo probatório que a parte autora, em 2016, ao se manifestar a respeito da posição da ANTT em relação à 1.ª Revisão Ordinária e 3.ª Revisão Extraordinária do Contrato, apresentou diversos motivos a indicar a existência de desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão em evidência (fls. 286/307), apontando as dificuldades de arcar com as obrigações contratuais, não apenas com base na previsão de redução

da lucratividade, inerente aos riscos eventuais do negócio, mas sim, por questões outras, relacionadas ao descumprimento, pelo contratante público, de obrigações relativas ao licenciamento ambiental e outros investimentos afetos ao Poder Público. Corroborando tal plausibilidade, a parte demandante demonstra que, em 2017, formulou, com base no art. 13 e seguintes da Lei 13.448/2017, requerimento de relicitação, já ao fundamento de incapacidade econômico-financeira de execução do contrato, o qual se encontra pendente de apreciação (fls. 612/617).

Nesse diapasão, considerando a relevância da argumentação quanto ao desequilíbrio contratual entres as partes, a intenção de serem dirimidas as controvérsias por meio de arbitragem (previsão contida no item 37 do contrato de concessão em referência), bem como a pendência de requerimento administrativo de relicitação formulado pela acionante, é de se ter por necessária a manutenção das bases contratuais, até deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual ou, conforme o caso, até que se resolva a pendência administrativa de relicitação, nos moldes da orientação jurisprudencial firmada sobre a matéria.

À vista do exposto, com base no poder geral de cautela, e apoiado no art. 22-A da Lei 9.307/96, **defiro a medida acautelatória requerida, para, até deliberação do juízo arbitral ou, conforme o caso, até que seja solucionado o pedido de relicitação, na forma da Lei 13.448/2017, determinar a ANTT que: a) mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão**." (grifos nossos e destaques no original; doc. 14)

6. Vale ressaltar que a referida decisão liminar está mantida, pelo e. Tribunal Regional Federal da 1ª Região, já que o eminente Desembargador Federal Souza Pudente não deferiu o pedido de atribuição de efeito suspensivo ao agravo de instrumento nº 1026337-14.2018.4.01.0000, interposto pela ANTT. Confira-se:

> "Não obstante os fundamentos deduzidos pela agravante, não vislumbro, na espécie, a presença dos pressupostos previstos no art. 1019, I, do CPC vigente, a autorizar a concessão da medida postulada, na medida em que não conseguem infirmar as razões em que se amparou a decisão agravada, notadamente em face da situação fática noticiada pelo juízo monocrático, no sentido de que,

> desde os idos de 2016, a suplicada, ora recorrente, não se pronunciou acerca dos pedidos veiculadas pela autora da demanda, na esfera administrativa, buscando a revisão das cláusulas contratuais por ela pactuadas, de forma a manter o equilíbrio econômico e financeiro do contrato por elas celebrados.
> De outra senda, ainda que não se tenha notícia acerca de eventual arbitragem instituída pela concessionária, o referido juízo também estabeleceu, como marco temporal para a vigência da medida ordenada no ***decisum*** impugnado, a resolução dos pedidos formulados pela autora, na esfera administrativa, sendo de se destacar que, eventual atraso na apreciação de tais pleitos, ao argumento de ausência de regulamentação do procedimento de relicitação por parte da Administração, não autoriza, em princípio, transferir-se para a suplicante a ônus dessa mora administrativa.
> Com estas considerações, **indefiro** o pedido de efeito suspensivo, formulado na inicial." (doc. 20)

7. Verifica-se, pois, que as decisões proferidas pelo Poder Judiciário, em absoluta consonância com a lei, o CONTRATO e os fatos, asseguram que as bases contratuais da concessão não sejam ainda mais agravadas, por meio de redução tarifária ou aplicação de penalidades decorrentes de metas de investimento.

8. Afinal, a redução da tarifa básica de R$ 5,30 para R$ 5,10, estabelecida pela Deliberação ANTT nº 523 (devidamente suspensa pelo Poder Judiciário), agravaria, ainda mais, as perdas experimentadas pela concessionária, em razão do silêncio sobre seus pleitos administrativos de revisão e reequilíbrio, o que seria capaz de conduzir a VIA 040 à bancarrota e, por conseguinte, à interrupção ou má-prestação do serviço público concedido.

9. Ressalte-se, ademais, que o MM. Juízo da 17ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal determinou que a ANTT "*se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro,* [desde que] *respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.*" (grifou-se)

10. Não há, pois, que se falar em prejuízo aos usuários, conforme sugere o Requerimento nº 029/2019, de 22.2.2019, da lavra do vereador Pedro Américo de Almeida,

que instrui o Ofício nº 099/2019, enviado pela Câmara Municipal de Conselheiro Lafaiete/MG.

11. Nesse contexto, impõe-se aguardar a constituição do Tribunal Arbitral, nos termos dos itens 37.1.6 e 37.1.8 do CONTRATO e do artigo 12 (4) a (8) do Regulamento CCI, para que a decisão proferida pelo Poder Judiciário seja devidamente analisada pelos árbitros, com vistas à sua ratificação ou revogação.

12. Ressalte-se, por oportuno, que, nesse momento, aguarda-se, até o dia 1º.4.2019, a manifestação do Dr. Lauro Gama, indicado como coárbitro pela ANTT, conforme correspondência enviada, pela secretaria dessa i. Câmara, em 15.3.2019.

13. Diante do exposto, confia a VIA 040 em que tenham sido prestados a V. Sas. todos os esclarecimentos solicitados pela Câmara de Vereadores de Conselheiro Lafaiete/MG.

Atenciosamente,

Ana Tereza Basilio
OAB/RJ 74.802

Bruno Di Marino
OAB/RJ nº 93.384

Bruna Maria Pinheiro Fernandes
OAB/RJ nº 111.072

Thiago Drummond de Paula Lins
OAB/RJ nº 123.483

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

25/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: ica10 <ica10@iccwbo.org>
Enviado em: terça-feira, 26 de março de 2019 18:50
Para: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br; artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Cc: ica10
Assunto: 23932/GSS - Correspondência da Secretaria de 26.03.2019
Anexos: 20190326 23932 GSS Correspondência da Secretaria para as partes.pdf; 31. 23932 GSS CV Lauro da Gama e Souza Jr.pdf; 31. 23932 GSS DADII Lauro da Gama e Souza Jr.pdf

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

Encaminho correspondência da Secretaria e dois anexos.

Atenciosamente,

International Court of Arbitration®
Rua Surubim, 504, 12º andar, Cidade Monções, 04571-050 São Paulo, Brasil | T +55 (11) 3040 8830 | | E-mail: ica10@iccwbo.org | www.iccarbitration.org

View all upcoming ICC events

Note to Parties and Arbitral Tribunals on the Conduct of the Arbitration under the ICC Rules of Arbitration: click here to download the latest version of the Note dated 1 January 2019.

Electronic communications: Please send your correspondence and any documents only electronically.

This message is confidential. If you have received this message in error, please delete it and notify the sender immediately. You should not retain the message or disclose its contents to anyone.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

26 de março de 2019/pfz

23932/GSS
CONCESSIONÁRIA BR-40 (Brasil) **c/** AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES-ANTT (Brasil)

Conselheiro: Sr. Gustavo Scheffer da Silveira **(Tel: +55 11 3040-8830)**
Conselheira Adjunta: Sra. Patrícia Figueiredo Ferraz **(Tel: +55 11 3040-8837)**
(Email: ica10@iccwbo.org)

Ana Tereza Basilio
Bruno Di Marino
Bruna Pinheiro Fernandes
Thiago Drummond de Paula Lins
Flávia Figueiredo Franco Carmo
BASILIO ADVOGADOS
Avenida Presidente Wilson, n° 210, 12° andar
Rio de Janeiro – RJ
20030-021
Brasil

Por correio eletrônico: abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br

Artur Watt Neto
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Paulo Roberto Azevedo Mayer Ramalho
Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, representada pela PROCURADORIA FEDERAL junto à ANTT (PF/ANTT)
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, lote 10
Projeto Orla Polo 8, Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
Brasil

Por correio eletrônico: artur.watt@agu.gov.br; emanoel.carvalho@antt.gov.br; paulo.ramalho@antt.gov.br; paulo.wanderley@antt.gov.br; contencioso.pfantt@antt.gov.br

Prezadas Senhoras, Prezados Senhores,

A Secretaria confirma o recebimento das seguintes correspondências:

- Correspondência da Requerente de 22 de março de 2019, diretamente encaminhada à Requerida; e

- Correspondência da Requerida de 22 de março de 2019, diretamente encaminhada à Requerente.

.../...

Tomamos nota dos comentários das partes sobre a correspondência da CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE.

Solicitamos que as partes confirmem até **29 de março de 2019** se estão de acordo que a Secretaria encaminhe as mencionadas correspondências à CÂMARA MUNICIPAL DE CONSELHEIRO LAFAIETE, ou como devemos proceder;

Constituição do tribunal arbitral

A Secretaria lhes envia anexo uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, bem como do *curriculum vitae*, do Dr. Lauro Gama e Souza Jr., designado pela Requerida para confirmação como coárbitro na presente arbitragem.

O Secretário Geral será convidado muito em breve a confirmar o Dr. Sergio Guerra e o Dr. Lauro Gama e Souza Jr. como coárbitros na presente arbitragem.

Respeitosamente,

Gustavo Scheffer da Silveira
Conselheiro
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da CCI

Anexos: - Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Dr. Lauro Gama e Souza Jr.; e
- *Curriculum vitae* do Dr. Lauro Gama e Souza Jr.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

CURRICULUM VITAE

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Informação pessoal

(●) Sr. ( ) Sra. ( ) Srta.

Sobrenome: da Gama e Souza Jr

Nome: Lauro

Data de nascimento: 8 de outubro de 1962

Nacionalidade(s): Brasileiro/Francês

Endereço residencial

Endereço: Rua Sambaíba 699, bloco 1, apto. 101 – Leblon

CEP / Cidade: 22450-140 - Rio de Janeiro – RJ

País: Brasil

Telefone: 55 21 2512-2072 Fax:

E-mail: lauro.gama@laurogama.adv.br

Endereço comercial

Nome empresarial, se aplicável: Lauro Gama Advogados Associados

Endereço: Avenida Ataulfo de Paiva, nº 135, 410

CEP / Cidade: 22440-901/ Rio de Janeiro

País: Brasil

Telefone: 55 21 2540-7282 Fax: Celular: 55 21 99964-2668

E-mail: lauro.gama@laurogama.adv.br

Website:

Favor indicar o endereço preferencial para receber correspondências:

( ) Residencial (●) Comercial

Favor indicar o e-mail preferencial para receber todas as notificações e comunicados:

( ) Residencial (●) Comercial

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Para uso confidencial da Corte Internacional de Arbitragem da CCI e comunicação às partes. Completarem português.

Formação acadêmica / Qualificação *(utilizar outra folha se necessário)*

Doutor em Direito (USP); LL.M. Comparative Law (McGill, Canada); Mestrado em Relações Internacionais (Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro); Bacharel em Direito (UERJ).

Atividades profissionais e cargo(s) atuais *(utilizar outra folha se necessário)*

Sócio de Lauro Gama Advogados Associados (desde 2016); Procurador do Estado do Rio de Janeiro (desde 1994); Professor Adjunto (Direito Internacional Privado, Contratos e Arbitragem) na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, desde 1991.

Experiência profissional *(utilizar outra folha se necessário)*

Atuou em mais de setenta arbitragens internacionais e domésticas como Parte, Co-árbitro e Presidente do Tribunal Arbitral. Esses procedimentos incluem arbitragens Ad Hoc e arbitragens de instituições variadas.

Informações adicionais *(utilizar outra folha se necessário)*

Favor ver anexo com publicações e outras informações.

Idiomas

Indicar todos os idiomas, inclusive a língua materna, em que se considera capaz de conduzir uma arbitragem e redigir uma sentença arbitral, sem ajuda de intérprete ou tradutor:

☒ Inglês	☒ Francês	☐ Alemão	☐ Italiano
☒ Espanhol	☒ Português	☐ Russo	☐ Polonês
☐ Árabe	☐ Chinês	☐ Japonês	
☐ Outros			

Favor indica outros idiomas que conheça bem:

Italiano

Escolha uma destas opções para assinar o documento:

1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 19/03/2019 **Assinatura:** Lauro da Gama e Souza Jr.

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

INTERNATIONAL COURT OF ARBITRATION® | INTERNATIONAL CENTRE FOR ADR | LEADING DISPUTE RESOLUTION WORLDWIDE

PROCEDIMENTO N° 23932/GSS

REGULAMENTO DE 2017
DECLARAÇÃO DE ACEITAÇÃO, DISPONIBILIDADE, IMPARCIALIDADE E INDEPENDÊNCIA DO ÁRBITRO DA CCI

Sobrenome: da Gama e Souza Júnior

Nome: Lauro

Favor assinalar todos os itens pertinentes.

1. ACEITAÇÃO

Aceitação

■ **Aceito** atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento de Arbitragem da CCI de 2017 ("**Regulamento**"). Confirmo que estou familiarizado com o teor do Regulamento. Aceito que meus honorários e despesas sejam fixados exclusivamente pela Corte da CCI (artigo 2(4) do Apêndice III do Regulamento). Ao aceitar atuar como árbitro em consonância com os termos do Regulamento, a menos que as partes acordem o contrário, aceito que meu nome, nacionalidade, função e forma de nomeação, bem como encerramento da minha atividade no tribunal arbitral, sejam publicados na página de internet da Corte da CCI. Aceito ainda que minha(s) sentença(s) e order(s) processual(ais) seja(m) publicadas de acordo com a Nota.

Não Aceitação

○ **Declino** servir como árbitro neste caso. *(Caso este item seja assinalado, basta incluir a data e assinar, não sendo necessário preencher o restante do formulário.)*

2. DISPONIBILIDADE

■ **Confirmo,** com base nas informações de que disponho no momento, que serei capaz de dedicar o tempo necessário à condução dessa arbitragem, ao longo da duração completa do procedimento, de forma tão diligente, eficiente e rápida quanto possível, de acordo com os prazos previstos no Regulamento e em eventuais prorrogações concedidas pela Corte, consoante os artigos 23(2) e 31 do Regulamento. Entendo a importância de concluir a arbitragem tão prontamente quanto possível e que a Corte da CCI irá considerar a duração e a condução do procedimento para fixar os meus honorários (artigo 2(2) do Apêndice III do Regulamento). Meus atuais compromissos profissionais são os abaixo indicados, para ciência da Corte da CCI e das partes.

Número de procedimentos atualmente em curso nos quais participo *(por exemplo, arbitragens e atividades ainda em curso, e não experiências anteriores; detalhes adicionais que queira informar à Corte da CCI e às partes, em relação a estas questões, poderão ser fornecidos em outra folha):*

	Como presidente do tribunal arbitral / árbitro único	Como co-árbitro	Como advogado de uma das partes
Arbitragens	11	14	0
Processo judicial	*Não aplicável*	*Não aplicável*	0

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

Procedimento N° 23932/GSS

Estão marcados no calendário em anexo todas as audiências já agendadas e outros compromissos nos próximos 24 meses que me impediriam de participar em uma audiência na presente arbitragem.

Também assinalei abaixo ou em folha separada outras informações pertinentes à minha disponibilidade:

05 abr 2019:Audiência
12-18 abr 2019: Willem C. Vis Moot Arbitration (Vienna)
07 mai 2019:Conferência no Rio de Janeiro
27-29 mai 2019: Audiência
12-16 ago 2019: Audiência / 21-25 out 2019: Working Session ICC Court
4-7 nov 2019: Audiência

3. INDEPENDÊNCIA e IMPARCIALIDADE

(Assinale um item e inclua as informações solicitadas no espaço abaixo e/ou, se necessário, em folha adicional.)

Para selecionar qual alternativa assinalar, solicitamos que leve em conta o disposto no artigo 11(2) do Regulamento, bem como a existência de qualquer relação atual ou passada, direta ou indireta, de natureza financeira, profissional ou de qualquer outro gênero, entre a sua pessoa e qualquer uma das partes nesta arbitragem, seus respectivos advogados ou outros representantes e pessoas físicas ou jurídicas relacionadas. No caso de dúvida, deve-se dar prioridade à revelação. Toda revelação deve ser feita de forma integral e específica, identificando datas relevantes (iniciais e finais), acordos financeiros e detalhes pertinentes sobre pessoas jurídicas e físicas, bem como todas as demais informações relevantes. Ao decidir qual alternativa assinalar e, conforme o caso, ao preparar a sua revelação, sugerimos consultar com atenção as seções relevantes da Nota às partes e aos tribunais arbitrais sobre a condução da arbitragem.

■ **Nada a divulgar**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Após a devida análise, declaro que inexistem fatos ou circunstâncias, presentes ou passados, que devam ser por mim divulgados, pelo fato de sua natureza permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes nesta arbitragem, e por inexistirem circunstâncias que possam acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade.

○ **Aceitação com divulgação**: Sou imparcial e independente, com a intenção de assim continuar. Não obstante, ciente da minha obrigação de divulgar fatos ou circunstâncias cuja natureza possa permitir o questionamento da minha independência aos olhos de qualquer uma das partes ou acarretar dúvidas razoáveis sobre a minha imparcialidade, ressalto os aspectos incluídos abaixo e/ou na folha anexa.

Escolha uma destas opções para assinar o documento:
1) *Copie sua assinatura de documento em formato Word e insira nesta via.*
2) *Desenhe sua assinatura (clique aqui para ajuda).*
3) *Insira sua assinatura eletrônica.*
4) *Imprima, assine e escaneie o documento assinado.*

Data: 19/03/2019 **Assinatura:** Lauro Da Gama e Souza Jr.

Termo de isenção: As informações solicitadas neste formulário serão analisadas pelos Serviços de Resolução de Litígios da CCI e serão armazenadas em nossos sistemas de dados e de gestão de casos. Conforme a legislação francesa sobre "Informatique et Libertés" de 6 de janeiro de 1978, particularmente os artigos 32 e 40, o seu acesso a tais informações e qualquer retificação poderão ser solicitados por escrito à Secretaria da Corte.

© International Chamber of Commerce (ICC). Todos os direitos reservados. Nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida ou copiada de qualquer forma ou por qualquer meio, ou traduzida, sem a autorização prévia e por escrito da CCI.

2019

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28			

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

APRIL

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNE

Mo	Tu	We	Je	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

2020

JANUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

FEBRUARY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

MARCH

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

APRIL

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

MAY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

JUNE

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

JULY

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

AUGUST

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SEPTEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

OCTOBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

NOVEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

DECEMBER

Mo	Tu	We	Th	Fr	Sa	Su
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

2021

JANUARY

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

FEBRUARY

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

MARCH

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

APRIL

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

MAY

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

JUNE

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

JULY

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

AUGUST

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

SEPTEMBER

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

OCTOBER

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

NOVEMBER

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

DECEMBER

Lu	Ma	Me	Je	Ve	Sa	Di
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

28/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, representada pelo Procurador Federal infra-assinado, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 26 de março de 2019, endossar o 'de acordo' para encaminhamento da manifestação elaborada pela Requerida em 22 de março de 2019; além de apresentar outros esclarecimentos necessários.

1. Em 22.03.2019 foi recepcionado o Ofício nº 1847/2019/PRMG/FAM expedido pelo Ministério Público Federal (MPF) representado pela douta Procuradoria da República em Minas Gerais (cópia anexa), onde consta Recomendação principalmente à Requerente pela comprovada inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão lastreado ne processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão igualmente independente cf. matriz de atribuições[1].

2. A ANTT aproveita essa oportunidade, contudo, para esclarecer que, comunga do mesmo entendimento do MPF, destacando recortes importantes extraídos do mencionado Ofício, sob os quais pende a certeza de que a Concessionária ora Requerente inverte o sentido das suas obrigações na frustrada tentativa de eximir-se daquelas responsabilidades assumidas desde a outorga de concessão rodoviária.

3. Vale ressaltar ainda os seguintes pontos:

> **CONSIDERANDO** que tramitam nesta Procuradoria da República os Inquéritos Civis nº 1.22.021.000032/2017-09 e 1.22.000.003890/2016-64, **que versam sobre descumprimento de contrato de concessão rodoviária da BR040** - trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG - Vinculado ao Edital Nº 006/2013, **por parte da Concessionária Via 040**, além do IC 1.22.000.003424/2013-36, que trata especificamente do acesso ao Município de Moeda;
> (...)
> **CONSIDERANDO** que, em atendimento à solicitação do Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados, **o Tribunal de Contas da União realizou diligências** âmbito da ANTT com o objetivo de avaliar os principais descumprimentos contratuais no contrato de concessão retromencionado e medidas tomadas pelo poder concedente, **o TC 034.459/2017-0**;
> (...)
> **CONSIDERANDO** que **em razão do significativo descumprimento contratual**, **a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade,** mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017;
> (...)
> **CONSIDERANDO** que **nem a medida cautelar** nem a indefinição acerca da regulamentação da Lei 13.448/2017 **pode prejudicar a segurança e o conforto dos usuários que trafegam pela BR 040**, DF-GO-MG, mesmo porque nas atuais circunstâncias o desequilíbrio econômico-financeiro **pesa negativamente contra a União**, mas acima de tudo, **atingem frontalmente o princípio basilar da supremacia do interesse público**;
> (...)
> **RESOLVE**, nos termos das disposições do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, **RECOMENDAR**:
> (...)
> À concessionária **VIA BR 040 (Invepar)**:

> a) No trecho que vai do trevo de Ouro Preto/MG a Conselheiro Lafaiete/MG, que seja instalado cabo de fibra ótica, além do Circuito Fechado de TV - CFTV com cobertura total do trecho, disponibilizando as imagens para a Polícia Rodoviária Federal, e opcionalmente para a Polícia Militar Rodoviária de MG, ou outros órgãos investidos do poder de polícia (Prazo: 6 meses, a partir desta notificação); (Grifados)

4. Ênfase no cumprimento imediato entre outros prazos como ***(i)*** duplicação da via, obedecendo às normas; ***(ii)*** correta sinalização; ***(iii)*** inserção de barreira rígida e construção de retorno; ***(iv)*** elaboração de manual e prestação de informações; ***(v)*** fiscalização/manutenção diária, acrescida da recomposição e/ou PRONTA implantação e reforço de dispositivos; ***(vi)*** disponibilização de painéis:

> b) Nos acessos dos Municípios de **Moeda/MG** e **Piedade do Paraopeba/MG**, além do condomínio **Retiro do Chalet** (Km 567), **que seja feita a duplicação da via**, dentro do limite da faixa de domínio, **obedecendo às normas ambientais**, num comprimento mínimo de 1,6 km (800 m para cada lado, a partir dos acessos respectivos), com retornos dotados de faixa de aceleração/desaceleração, e com barreiras rígidas que impeçam a conversão em 90º, **além da sinalização específica** para esse tipo de acesso (prazo: 9 meses, a partir desta notificação);
>
> c) No Município de Ribeirão das Neves/MG, à altura do Km 516,5, **que seja colocada barreira rígida** na conversão em 90º ao bairro, no sentido Belo Horizonte/MG - Sete Lagoas/MG, **e que o retorno seja construído** com uma faixa de aceleração/desaceleração de pelo menos 500m, no mesmo sentido (prazo: 3 meses, a partir desta notificação);
>
> d) **Que seja elaborado um manual de liberação rápida de tráfego**, seja qual for o tipo de obstrução da pista, **com protocolos** que permitam utilizar todos os recursos necessários, eventualmente envolvendo os **três níveis da Administração**, **coordenados pela concessionária**, **minimizando o tempo de espera** dos veículos, **e informando** ao cidadão-usuário sobre as alternativas existentes para contornar o problema (prazo: 6 meses, a partir desta notificação);
>
> e) **Que a fiscalização/manutenção** das tachas refletivas dos eixos e bordas da rodovia, no trecho compreendido entre os Km 563 e Km 640 **seja feita diariamente** (em particular no período noturno), e, sendo identificadas falhas na composição do elemento de fiscalização, ou mesmo, sendo a concessionária comunicada das insuficiências pelo cidadão-usuário, **a concessionária deverá recompor e/ou implantar prontamente os mencionados dispositivos de sinalização, observando as normas técnicas correlatas**. Em situações de baixa visibilidade (neblina, fumaça ou noites chuvosas), **a concessionária deverá reforçar a sinalização** com sinais luminosos, principalmente nos pontos críticos (curvas perigosas, acessos laterais etc) **(prazo: imediatamente**, a partir desta notificação);
>
> f) **Que a concessionária disponibilize** os PMVs para informar e orientar o cidadão-usuário, a um distância segura, sobre eventuais problemas nos trechos, seja por acidentes ou quaisquer ocorrências que impliquem em reduções drásticas de velocidade (**prazo: imediatamente**, a partir desta notificação). (Grifados)

5. Qualquer corrente interpretativa que se aplique à Recomendação do *Parquet* indica no decorrer da leitura que os prejuízos causados sistematicamente pela Requerente se agravam dia após dia, já citados na defesa desta Agência Reguladora, denunciados pelo Município de Conselheiro Lafaiete, acrescidos a análise prévia realizada pelo TCU e posteriormente pelo MPF.

6. No pedido de fiscalização que tramitou na Corte de Contas originado de solicitação do Congresso Nacional, apresentada pelo presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), com base em proposição de autoria do Deputado Padre João, esse processo teve por objetivo a realização de fiscalização na ANTT para examinar **possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre** a União **e a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040)**.

7. Segundo o VOTO proferido pelo Ministro Relator do TCU — Dr. Bruno Dantas no Acórdão nº 2218/2018-Plenário(cópia anexa), "*[o] pedido de fiscalização noticia que foi realizada audiência pública para analisar a possibilidade de devolução da BR 040 pela empresa VIA 040, **uma vez que a empresa não estaria cumprindo com suas obrigações contratuais**, muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015. **Dá exemplo de vários serviços e obras que não teriam sido executados** e pede a apuração dos fatos por esta Corte*" (página 1, grifos).

> "5. Em síntese, **o TCU confirmou que houve significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura**, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato. **A título de exemplo, apenas 60,2 km de obras de duplicação da rodovia foram construídos em 2 da emissão da licença ambiental**, enquanto que o contrato exigia 258,4 km."

8. Tendo decidido em sessão colegiada que:

> "9.2.1. tendo como critério o Programa de Exploração da Rodovia (PER), **foram identificados os seguintes descumprimentos contratuais na concessão da BR-040**, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, **relacionados a inexecução de investimentos**:
> (...)
> 9.2.1.3 **obras de melhorias** (item 3.2.1.2 do PER) **em que deixaram de ser realizadas** vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias de acessos, ao longo de 198,2 km;
> (...)
> 9.2.5. **as licenças ambientais** de instalação necessárias para o início das obras de duplicação foram emitidas pelo Ibama em julho de 2016, para o estado de Goiás, e em abril de 2017, para o estado de Minas Gerais, **a partir de quando essas obras poderiam ser iniciadas, bastando à concessionária Via 040 requerer a transferência de titularidade das licenças**;" (Grifados)

9. Em razão disso, conforme disposto no Acórdão 2218/2018-Plenário, é fácil concluir haver um cenário de significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura.

10. Ademais, entre os principais investimentos realizados pela Requerente, destacam-se as obras de duplicação da rodovia, **onde apenas 60,2 km foram concluídos** (apesar de o contrato exigir a meta de 258,4 km após 2 anos a contar da emissão da licença ambiental), "*muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015*" (sic, página 1 do VOTO).

11. Neste sentido, é de se esperar que, com a suspensão dessas obrigações de investimento, a tarifa de pedágio sofra uma sensível redução, em atendimento ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro, indicado na Lei 8.987/1995 (art. 9º, § 4º[2]).

12. À luz do exposto, solicita a juntada da presente petição e dos documentos a ela acostados para que produzam os devidos efeitos.

Nestes termos, pede juntada.
Brasília, 29 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. ^ *Estabelecidas nos artigos 33, §2º, 70, 71, 72, §1º, 74, §2º e 161, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988, outras leis específicas trazem em seu texto atribuições conferidas ao Tribunal. Entre essas estão a Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2001), a Lei de Licitações e Contratos (8.666/93), e, anualmente, a Lei de Diretrizes Orçamentárias.*
2. ^ *Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 243005433 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 29-03-2019 14:19. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

22 MAR 2019

Senhor Mário Rodrigues Júnior
Diretor Geral- ANTT
SCES, Lote 10 – Trecho 03, Orla 08.
ENV/PR-MG-00002150/2019 Brasília DF

70200-003

Correios REGISTRADO URGENTE registered priority PESO (kg) weight
Recebedor AR MP
Assinatura Doc.
FC0910
JT 59618748 4 BR

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

PRMG-00015038/2019

Ofício nº 1847/2019/PRMG/FAM

Belo Horizonte, 12 de março de 2019.

REF: IC 1.22.021.000032/2017-09

A Sua Senhoria o Senhor
MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR
Diretor-Geral da ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, lote 10, trecho 3, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70.200-003
Brasília/DF

C/C
TULIO TOLEDO ABI SABER
Concessionária BR-040 S/A
Av. Niágara, 350 – Jardim Canadá
CEP: 34.0007-652
Nova Lima/MG

Estimado Senhor,

O Ministério Público Federal, com fulcro no art. 129, inciso VI, da Constituição da República, art. 27, Parágrafo Único, Inciso IV, da Lei n. 8.625/93 e art. 8º, VII, da Lei Complementar n. 75/93, encaminha a Recomendação PRMG Nº 14/2019, para providências.

Cordialmente,

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
Procurador da República

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 12/03/2019 16:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 206A5CA2.9310587B.5D60736F.D02A7C11

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

IC 1.22.021.000032/2017-09

(PR-MG-00014061/2019)

RECOMENDAÇÃO Nº 14/2019

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por meio do Procurador da República *in fine* assinado, com fundamento nos arts. 5º, inciso I, e 6º, inciso XX da Lei Complementar nº 75/93, e

CONSIDERANDO que o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, nos termos do caput do art. 127 da CF/88;

CONSIDERANDO ser função institucional do *Parquet*, entre outras, promover o inquérito civil público e a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;

CONSIDERANDO que é atribuição do MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL expedir recomendações, visando a melhoria dos serviços de relevância pública, bem como o respeito aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando prazo razoável para a adoção das providências cabíveis (artigo 6º, XX, LC 75/93);

CONSIDERANDO que tramitam nesta Procuradoria da República os Inquéritos Civis nº 1.22.021.000032/2017-09 e 1.22.000.003890/2016-64, que versam sobre descumprimento de contrato de concessão rodoviária da BR040 – trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/ MG – vinculado ao Edital Nº 006/2013, por parte da Concessionária Via 040, além do IC 1.22.000.003424/2013-36, que trata especificamente do acesso ao Município de Moeda;

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

CONSIDERANDO que, em atendimento à solicitação do Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados, o Tribunal de Contas da União realizou diligências âmbito da ANTT com o objetivo de avaliar os principais descumprimentos contratuais no contrato de concessão retromencionado e medidas tomadas pelo poder concedente, o TC 034.459/2017-0;

CONSIDERANDO que após as diligências encetadas pelo TCU, constatou-se um cenário de significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato;

CONSIDERANDO que, conforme se verifica do relatório constante do TC 034.459/2017-0, foram identificados diversos descumprimentos contratuais na concessão da BR-040, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, relacionados a inexecução de investimentos, a saber:

a.1) 198,2 km de obras de duplicação não realizadas (item 3.2.1.1 do PER);

a.2) 67,2 km de obras de conversão de multifaixas em via duplicada (item 3.2.1.1 do PER);

a.3) obras de melhorias (item 3.2.1.2 do PER), em que deixaram de ser realizadas vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos, ao longo de 198,2 km;

a.4) obras de contornos rodoviários nos trechos urbanos dos municípios de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont (item 3.2.2.1 do PER);

a.5) obras de recuperação do sistema rodoviário (item 3.1 do PER);

a.6) implantação do sistema de circuito fechado de TV (item 3.4.3.6 do PER);

a.7) implantação de fibra ótica do sistema de comunicação (item 3.4.6.2 do PER);

a.8) implantação do sistema de pesagem (item 3.4.7 do PER);

a.9) implantação de novos postos da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11).

CONSIDERANDO que em razão do significativo descumprimento

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

contratual, a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade, mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017;

CONSIDERANDO que malgrado o processo de relicitação ser conduzido na ANTT, conforme constatado pelo TCU, restam muitas etapas a serem superadas, como a qualificação do empreendimento pelo PPI, a celebração de termo aditivo, a realização de estudos técnicos para uma nova licitação, e a criação de uma metodologia para calcular as eventuais indenizações;

CONSIDERANDO que, mesmo a concessionária tenha manifestado interesse na relicitação, a Lei 13.448/2017 ainda carece de regulamentação, nos termos de seu art. 14, por parte do Poder Executivo, de forma a nortear como se dará o processo de devolução e relicitação do lote rodoviário;

CONSIDERANDO a medida cautelar impetrada pela concessionária na 17ª Vara Federal Cível da SJDF, de nº 1014300-37.2018.4.01.3400, que em sede liminar determinou à ANTT: *a) manutenção das mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) abstenção de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) abstenção de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.";*

CONSIDERANDO que nem a medida cautelar nem a indefinição acerca da regulamentação da Lei 13.448/2017 podem prejudicar a **segurança** e o **conforto dos usuários** que trafegam pela BR040, DF-GO-MG, mesmo porque nas atuais circunstâncias o desequilíbrio econômico-financeiro pesa negativamente contra a União, mas acima de tudo, atingem frontalmente o princípio basilar da **supremacia do interesse público**;

CONSIDERANDO que o trecho crítico, em termos de **tráfego e risco de acidentes**, com a **presença maciça de caminhões pesados**, principalmente no transporte de

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

minério, **além de alta densidade populacional** (região metropolitana de Belo Horizonte), com a presença de inúmeros condomínios residenciais, vai do trevo de Ouro Preto/MG até a cidade de Conselheiro Lafaiete/MG;

CONSIDERANDO que o tráfego de caminhões de minério, no trecho citado, ocasiona sujeira na pista, diminuindo sobremaneira a refletância das placas e tachões, aumentando a probabilidade de acidentes;

CONSIDERANDO o retorno irregular existente no município de Ribeirão das Neves, à altura do km 516,5, e os acessos precários aos Municípios de Moeda e Piedade do Paraopeba, além da entrada para o Retiro do Chalet (Km 567), dada a periculosidade que os mesmos oferecem ao sistema rodoviário;

CONSIDERANDO as recorrentes retenções de tráfego, resultantes de acidentes ou problemas na pista, e o longo tempo para a liberação do mesmo;

RESOLVE, nos termos das disposições do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, **RECOMENDAR:**

1. À **ANTT**, na pessoa de seu Diretor-Geral, **Mário Rodrigues Júnior**, sito no Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, Lote 10, Projeto Orla Polo 8, CEP.: 70.200-003, Brasília/DF, para que acompanhe as determinações desta Recomendação, e encaminhe à PRMG relatórios bimestrais sobre a evolução das ações da concessionária Via 040 aqui prescritas;

2. À concessionária **VIA 040 (Invepar):**

a) No trecho que vai do trevo de Ouro Preto/MG a Conselheiro Lafaiete/MG, que seja instalado cabo de fibra ótica, além do Circuito Fechado de TV – CFTV com cobertura total do trecho, disponibilizando as imagens para a Polícia Rodoviária Federal, e opcionalmente para a Polícia Militar Rodoviária de MG, ou outros órgãos investidos do poder de polícia (Prazo: 6 meses, a partir desta notificação);

b) Nos acessos dos Municípios de **Moeda/MG** e **Piedade do Paraopeba/MG**, além do condomínio **Retiro do Chalet** (Km 567), que seja feita a duplicação da via, dentro dos limites da faixa de

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

domínio, obedecendo às normas ambientais, num comprimento mínimo de 1,6 km (800 m para cada lado, a partir dos acessos respectivos), com retornos dotados de faixa de aceleração/desaceleração, e com barreiras rígidas que impeçam a conversão em 90º, além da sinalização específica para esse tipo de acesso (prazo: 9 meses, a partir desta notificação);

c) No Município de Ribeirão das Neves/MG, à altura do Km 516,5, que seja colocada barreira rígida na conversão em 90º ao bairro, no sentido Belo Horizonte/MG – Sete Lagoas/MG, e que o retorno seja construído com uma faixa de aceleração/desaceleração de pelo menos 500m, no mesmo sentido (prazo: 3 meses, a partir desta notificação);

d) Que seja elaborado um **manual de liberação rápida de tráfego**, seja qual for o tipo de obstrução da pista, com protocolos que permitam utilizar todos os recursos necessários, eventualmente envolvendo os **três níveis da Administração**, coordenados pela concessionária, **minimizando o tempo de espera** dos veículos, e informando ao cidadão-usuário sobre as alternativas existentes para contornar o problema (prazo: 6 meses, a partir desta notificação);

e) Que a fiscalização/manutenção das tachas refletivas dos eixos e bordas da rodovia, no trecho compreendido entre os Km 563 e Km 640 seja feita diariamente (em particular no período noturno), e, sendo identificadas falhas na composição do elemento de fiscalização, ou mesmo, sendo a concessionária comunicada das insuficiências pelo cidadão-usuário, a concessionária deverá recompor e/ou implantar prontamente os mencionados dispositivos de sinalização, observando as normas técnicas correlatas. Em situações de baixa visibilidade (neblina, fumaça ou noites chuvosas), a concessionária deverá reforçar a sinalização com sinais luminosos, principalmente nos pontos críticos (curvas perigosas, acessos laterais etc) (prazo: imediatamente, a partir da notificação);

f) Que a concessionária disponibilize os PMVs para informar e orientar o cidadão-usuário, a uma distância segura, sobre eventuais problemas nos trechos, seja por acidentes ou quaisquer ocorrências que impliquem em reduções drásticas de velocidade (prazo: imediatamente, a partir da notificação).

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

EFICÁCIA DA RECOMENDAÇÃO: A presente recomendação dá ciência e constitui em mora o destinatário quanto à providência solicitada e poderá implicar a adoção de todas as providências criminais reclamadas pelo artigo 319 do CP, bem como pelos artigos 11 e 12, III, da Lei 8.429/92, tudo à vista das razões expostas na decisão que segue anexa.

Intime-se.

Publique-se.

Belo Horizonte, 7 de março de 2019.

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
PROCURADOR DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GABINETE
APOIO ADMINISTRATIVO GABINETE

APGAB

DESPACHO

Processo nº: 50500.303449/2019-82

Destinatário: PRG

Assunto: Inquérito civil nº 1.22.021.000032/2017-09

Data: 25/03/2019

Para análise e manifestação.

Documento assinado eletronicamente por **SILVIA MARIA MILHOMEM BRITO MENEZES**, **Chefe de Gabinete Substituto(a)**, em 25/03/2019, às 14:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0040412** e o código CRC **B7CB134F**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br

ACÓRDÃO Nº 2218/2018 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 034.459/2017-0.
1.1. Apenso: 028.344/2017-0
2. Grupo I – Classe de Assunto: II – Solicitação do Congresso Nacional.
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
5. Relator: Ministro Bruno Dantas.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod).
8. Representação legal:
8.1. Paulo Sergio Bezerra dos Santos e outros, representando a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Solicitação da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados - CFFC, encaminhada por seu presidente (Ofício 276/2017-CFFC, de 30/11/2017), com base em proposta do Deputado Padre João, na qual se requer a realização de fiscalização na ANTT para examinar possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre a União e a Concessionária BR-040 S.A;

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo relator e com fundamento nos arts. 38, inciso I, da Lei 8.443/1992, e 232, inciso III, do RITCU, bem como dos arts. 4º, inciso I, alínea "b", 5º, 14, inciso IV, e 17, inciso II, da Resolução-TCU 215/2008, em:

9.1. conhecer da solicitação;

9.2. informar ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados que:

9.2.1. tendo como critério o Programa de Exploração da Rodovia (PER), foram identificados os seguintes descumprimentos contratuais na concessão da BR-040, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, relacionados a inexecução de investimentos:

9.2.1.1. 198,2 km de obras de duplicação (item 3.2.1.1 do PER);

9.2.1.2. 67,2 km de obras de conversão de multifaixas em via duplicada (item 3.2.1.1 do PER);

9.2.1.3. obras de melhorias (item 3.2.1.2 do PER) em que deixaram de ser realizadas vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos, ao longo de 198,2 km;

9.2.1.4. obras de contornos rodoviários nos trechos urbanos dos municípios de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont (item 3.2.2.1 do PER);

9.2.1.5. obras de recuperação do sistema rodoviário (item 3.1 do PER);

9.2.1.6. implantação do sistema de circuito fechado de TV (item 3.4.3.6 do PER);

9.2.1.7. implantação de fibra ótica do sistema de comunicação (item 3.4.6.2 do PER);

9.2.1.8. implantação do sistema de pesagem (item 3.4.7 do PER);

9.2.1.9. implantação de novos postos da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11).

9.2.2. o processo de relicitação da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora está em curso, de modo que ainda restam algumas etapas a serem superadas, conforme disposto na Lei 13.448/2017, restando prejudicada, no presente processo, uma manifestação conclusiva a respeito dos atos administrativos praticados pela ANTT;

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091704.

9.2.3. a conformidade dos atos relacionados ao processo de relicitação da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora será avaliada no âmbito do TC 019.558/2018-0, autuado em decorrência da Proposta de Fiscalização e Controle 136/2017 da CFFC;

9.2.4. as tarifas de pedágio da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora foram revisadas pela ANTT em percentuais acima da inflação, haja vista a ocorrência, principalmente, dos seguintes eventos extraordinários:

9.2.4.1. alteração unilateral por parte da ANTT, requerendo a construção de 45 retornos em nível no segundo ano de concessão, os quais resultaram em um aumento de 3,3% na tarifa de pedágio a partir de 2015, cuja legalidade está sendo avaliada no âmbito do TC 025.311/2015-8, ainda pendente de deliberação do TCU;

9.2.4.2. recomposição do equilíbrio econômico financeiro decorrente da suspensão da cobrança dos eixos suspensos, nos termos do art. 17 da Lei 13.103/2015, os quais resultaram em um aumento de 13,25% na tarifa no ano de 2015, e de 6,2% no ano de 2017;

9.2.4.3. recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do aumento da tolerância máxima de peso por eixo, nos termos do art. 16, inciso II, da Lei 13.103/2015, os quais resultaram em um aumento de 8,5% na tarifa no ano de 2016, cuja retificação foi determinada pelo TCU por meio do item 9.2.4 do Acórdão 290/2018-TCU-Plenário;

9.2.4.4. alteração unilateral por parte da ANTT, requerendo a implantação de dispositivos de controle de velocidade haja vista o encerramento dos contratos administrados pelo DNIT para essa finalidade, os quais resultaram em um aumento de 7,0% na tarifa de pedágio e cujos fundamentos legais estão sendo avaliados no âmbito do TC 024.813/2017-6, ainda pendente de deliberação do TCU;

9.2.5. as licenças ambientais de instalação necessárias para o início das obras de duplicação foram emitidas pelo Ibama em julho de 2016, para o estado de Goiás, e em abril de 2017, para o estado de Minas Gerais, a partir de quando essas obras poderiam ser iniciadas, bastando à concessionária Via 040 requerer a transferência de titularidade das licenças;

9.3. dar ciência deste acórdão ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados;

9.4. considerar a solicitação integralmente atendida e arquivar o presente processo, nos termos dos arts. 169, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e 17, inciso II, da Resolução 215/2008.

10. Ata n° 36/2018 – Plenário.
11. Data da Sessão: 19/9/2018 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2218-36/18-P.
13. Especificação do quorum:
13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (Presidente), Augusto Nardes, José Múcio Monteiro, Ana Arraes e Bruno Dantas (Relator).
13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.
13.3. Ministro-Substituto presente: André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)
RAIMUNDO CARREIRO
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
BRUNO DANTAS
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091704.

VOTO

Presentes os requisitos de admissibilidade, conheço desta solicitação do Congresso Nacional, apresentada pelo presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), Deputado Wilson Filho, na qual se requer a realização de fiscalização na ANTT para examinar possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre a União e a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040), com base em proposição de autoria do Deputado Padre João.

2. O pedido de fiscalização noticia que foi realizada audiência pública para analisar a possibilidade de devolução da BR 040 pela empresa Via 040, uma vez que a empresa não estaria cumprindo com suas obrigações contratuais, muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015. Dá exemplo de vários serviços e obras que não teriam sido executados e pede a apuração dos fatos por esta Corte.

3. Para atender o requerimento, o Tribunal autorizou a realização de fiscalização, na modalidade de acompanhamento, promovendo diligências junto à ANTT.

4. O resultado do acompanhamento, com a apuração dos fatos, encontra-se descrito detalhadamente no relatório que antecede este voto.

5. Em síntese, o TCU confirmou que houve significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato. A título de exemplo, apenas 60,2 km de obras de duplicação da rodovia foram construídos em 2 anos da emissão da licença ambiental, enquanto que o contrato exigia 258,4 km.

6. Em razão de tais descumprimentos, a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade, mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017.

7. O processo de relicitação está sendo conduzido na ANTT, porém, restam muitas etapas a serem superadas, como a qualificação do empreendimento pelo PPI, a celebração de termo aditivo, a realização de estudos técnicos para uma nova licitação, e a criação de uma metodologia para calcular as eventuais indenizações. Para fiscalizar tal procedimento, o TCU autuou o Processo TC 019.558/2018-0.

8. Quanto à cobrança dos pedágios, esta Corte constatou inconsistências na primeira, terceira e quarta revisões tarifárias extraordinárias, as quais estão sendo abordadas nos Processos 025.311/2015-8, 012.831/2017-4 e 024.813/2017-6.

9. Diante das informações levantadas, considero atendido o pleito ora em exame com a remessa à comissão solicitante das informações colhidas no acompanhamento, descritas detalhadamente no relatório que acompanha este voto.

Pelo exposto, acolho o encaminhamento alvitrado pela unidade instrutora e voto por que o Tribunal adote a minuta de deliberação que submeto à sua apreciação.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 19 de setembro de 2018.

Ministro BRUNO DANTAS
Relator

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091702.

Marcelo Nogueira Mallen da Silva

De: Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Enviado em: sexta-feira, 29 de março de 2019 14:34
Para: ica10; abasilio@basilioadvogados.com.br; bmarino@basilioadvogados.com.br; bfernandes@basilioadvogados.com.br; tlins@basilioadvogados.com.br; flavia.franco@invepar.com.br
Cc: artur.watt@agu.gov.br; Emanoel Gonçalves de Carvalho; Kaliane Wilma Cavalcante de Lira; Paulo Roberto M C Wanderley; Coordenação de Contencioso - PF/ANTT
Assunto: Encaminha manifestação ANTT | BR 040 | ICC | Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Anexos: MANIFESTA ANTT ARB BR 040.pdf

Prezados,

Segue manifestação da Requerida ANTT, cf. arquivo anexo.

Atenciosamente,

Marcelo Nogueira Mallen da Silva
Coordenador Administrativo
Coordenação de Assuntos Extrajudiciais
Subprocuradoria-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos
Procuradoria Federal Junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres
E-mail: marcelo-m.silva@antt.gov.br
Tel.: (61) 3410-1774

ANTT
AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
PERFIS OFICIAIS DA ANTT

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

Aos
Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,
Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,
Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI
Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS
Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;
Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, representada pelo Procurador Federal infra-assinado, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 26 de março de 2019, endossar o 'de acordo' para encaminhamento da manifestação elaborada pela Requerida em 22 de março de 2019; além de apresentar outros esclarecimentos necessários.

1. Em 22.03.2019 foi recepcionado o Ofício nº 1847/2019/PRMG/FAM expedido pelo Ministério Público Federal (MPF) representado pela douta Procuradoria da República em Minas Gerais (cópia anexa), onde consta Recomendação principalmente à Requerente pela comprovada inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão lastreado ne processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão igualmente independente cf. matriz de atribuições[1].

2. A ANTT aproveita essa oportunidade, contudo, para esclarecer que, comunga do mesmo entendimento do MPF, destacando recortes importantes extraídos do mencionado Ofício, sob os quais pende a certeza de que a Concessionária ora Requerente inverte o sentido das suas obrigações na frustrada tentativa de eximir-se daquelas responsabilidades assumidas desde a outorga de concessão rodoviária.

3. Vale ressaltar ainda os seguintes pontos:

> **CONSIDERANDO** que tramitam nesta Procuradoria da República os Inquéritos Civis nº 1.22.021.000032/2017-09 e 1.22.000.003890/2016-64, **que versam sobre descumprimento de contrato de concessão rodoviária da BR040** - trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG - Vinculado ao Edital Nº 006/2013, **por parte da Concessionária Via 040**, além do IC 1.22.000.003424/2013-36, que trata especificamente do acesso ao Município de Moeda;
>
> (...)

> **CONSIDERANDO** que, em atendimento à solicitação do Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados, **o Tribunal de Contas da União realizou diligências** âmbito da ANTT com o objetivo de avaliar os principais descumprimentos contratuais no contrato de concessão retromencionado e medidas tomadas pelo poder concedente, **o TC 034.459/2017-0**;
>
> (...)
>
> **CONSIDERANDO** que **em razão do significativo descumprimento contratual**, **a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade,** mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017;
>
> (...)
>
> **CONSIDERANDO** que **nem a medida cautelar** nem a indefinição acerca da regulamentação da Lei 13.448/2017 **pode prejudicar a segurança e o conforto dos usuários que trafegam pela BR 040**, DF-GO-MG, mesmo porque nas atuais circunstâncias o desequilíbrio econômico-financeiro **pesa negativamente contra a União**, mas acima de tudo, **atingem frontalmente o princípio basilar da supremacia do interesse público**;
>
> (...)
>
> **RESOLVE**, nos termos das disposições do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, **RECOMENDAR**:
>
> (...)
>
> À concessionária **VIA BR 040 (Invepar):**
>
> a) No trecho que vai do trevo de Ouro Preto/MG a Conselheiro Lafaiete/MG, que seja instalado cabo de fibra ótica, além do Circuito Fechado de TV - CFTV com cobertura total do trecho, disponibilizando as imagens para a Polícia Rodoviária Federal, e opcionalmente para a Polícia Militar Rodoviária de MG, ou outros órgãos investidos do poder de polícia (Prazo: 6 meses, a partir desta notificação); (Grifados)

4. Ênfase no cumprimento imediato entre outros prazos como ***(i)*** duplicação da via, obedecendo às normas; ***(ii)*** correta sinalização; ***(iii)*** inserção de barreira rígida e construção de retorno; ***(iv)*** elaboração de manual e prestação de informações; ***(v)*** fiscalização/manutenção diária, acrescida da recomposição e/ou PRONTA implantação e reforço de dispositivos; ***(vi)*** disponibilização de painéis:

> b) Nos acessos dos Municípios de **Moeda/MG** e **Piedade do Paraopeba/MG**, além do condomínio **Retiro do Chalet** (Km 567), **que seja feita a duplicação da via**, dentro do limite da faixa de domínio, **obedecendo às normas ambientais**, num comprimento mínimo de 1,6 km (800 m para cada lado, a partir dos acessos respectivos), com retornos dotados de faixa de aceleração/desaceleração, e com barreiras rígidas que impeçam a conversão em 90º, **além da sinalização específica** para esse tipo de acesso (prazo: 9 meses, a partir desta notificação);
>
> c) No Município de Ribeirão das Neves/MG, à altura do Km 516,5, **que seja colocada barreira rígida** na conversão em 90º ao bairro, no sentido Belo Horizonte/MG - Sete Lagoas/MG, **e que o retorno seja construído** com uma faixa de aceleração/desaceleração de pelo menos 500m, no mesmo sentido (prazo: 3 meses, a partir desta notificação);
>
> d) **Que seja elaborado um manual de liberação rápida de tráfego**, seja qual for o tipo de obstrução da pista, **com protocolos** que permitam utilizar todos os recursos necessários, eventualmente envolvendo os **três níveis da Administração**, **coordenados pela concessionária**, **minimizando o tempo de espera** dos veículos, **e informando** ao cidadão-usuário sobre as alternativas existentes para contornar o problema (prazo: 6 meses, a partir desta notificação);

> e) **Que a fiscalização/manutenção** das tachas refletivas dos eixos e bordas da rodovia, no trecho compreendido entre os Km 563 e Km 640 **seja feita diariamente** (em particular no período noturno), e, sendo identificadas falhas na composição do elemento de fiscalização, ou mesmo, sendo a concessionária comunicada das insuficiências pelo cidadão-usuário, **a concessionária deverá recompor e/ou implantar prontamente os mencionados dispositivos de sinalização, observando as normas técnicas correlatas**. Em situações de baixa visibilidade (neblina, fumaça ou noites chuvosas), **a concessionária deverá reforçar a sinalização** com sinais luminosos, principalmente nos pontos críticos (curvas perigosas, acessos laterais etc) **(prazo: imediatamente**, a partir desta notificação);
>
> f) **Que a concessionária disponibilize** os PMVs para informar e orientar o cidadão-usuário, a um distância segura, sobre eventuais problemas nos trechos, seja por acidentes ou quaisquer ocorrências que impliquem em reduções drásticas de velocidade (**prazo: imediatamente**, a partir desta notificação). (Grifados)

5. Qualquer corrente interpretativa que se aplique à Recomendação do *Parquet* indica no decorrer da leitura que os prejuízos causados sistematicamente pela Requerente se agravam dia após dia, já citados na defesa desta Agência Reguladora, denunciados pelo Município de Conselheiro Lafaiete, acrescidos a análise prévia realizada pelo TCU e posteriormente pelo MPF.

6. No pedido de fiscalização que tramitou na Corte de Contas originado de solicitação do Congresso Nacional, apresentada pelo presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), com base em proposição de autoria do Deputado Padre João, esse processo teve por objetivo a realização de fiscalização na ANTT para examinar **possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre** a União **e a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040)**.

7. Segundo o VOTO proferido pelo Ministro Relator do TCU — Dr. Bruno Dantas no Acórdão nº 2218/2018-Plenário(cópia anexa), "*[o] pedido de fiscalização noticia que foi realizada audiência pública para analisar a possibilidade de devolução da BR 040 pela empresa VIA 040, **uma vez que a empresa não estaria cumprindo com suas obrigações contratuais**, muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015. **Dá exemplo de vários serviços e obras que não teriam sido executados** e pede a apuração dos fatos por esta Corte*" (página 1, grifos).

> "5. Em síntese, **o TCU confirmou que houve significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura**, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato. **A título de exemplo, apenas 60,2 km de obras de duplicação da rodovia foram construídos em 2 da emissão da licença ambiental**, enquanto que o contrato exigia 258,4 km."

8. Tendo decidido em sessão colegiada que:

> "9.2.1. tendo como critério o Programa de Exploração da Rodovia (PER), **foram identificados os seguintes descumprimentos contratuais na concessão da BR-040**, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, **relacionados a inexecução de investimentos**:
>
> (...)
>
> 9.2.1.3 **obras de melhorias** (item 3.2.1.2 do PER) **em que deixaram de ser realizadas** vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias de acessos, ao longo de 198,2 km;
>
> (...)

> 9.2.5. **as licenças ambientais** de instalação necessárias para o início das obras de duplicação foram emitidas pelo Ibama em julho de 2016, para o estado de Goiás, e em abril de 2017, para o estado de Minas Gerais, **a partir de quando essas obras poderiam ser iniciadas, bastando à concessionária Via 040 requerer a transferência de titularidade das licenças**;" (Grifados)

9. Em razão disso, conforme disposto no Acórdão 2218/2018-Plenário, é fácil concluir haver um cenário de significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura.

10. Ademais, entre os principais investimentos realizados pela Requerente, destacam-se as obras de duplicação da rodovia, **onde apenas 60,2 km foram concluídos** (apesar de o contrato exigir a meta de 258,4 km após 2 anos a contar da emissão da licença ambiental), "*muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015*" (sic, página 1 do VOTO).

11. Neste sentido, é de se esperar que, com a suspensão dessas obrigações de investimento, a tarifa de pedágio sofra uma sensível redução, em atendimento ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro, indicado na Lei 8.987/1995 (art. 9º, § 4º[2]).

12. À luz do exposto, solicita a juntada da presente petição e dos documentos a ela acostados para que produzam os devidos efeitos.

Nestes termos, pede juntada.
Brasília, 29 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Procurador Federal
Subprocurador-Geral de Contencioso e Assuntos Estratégicos - PF/ANTT
e-mails: emanoel.carvalho@antt.gov.br
contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. ^ *Estabelecidas nos artigos 33, §2º, 70, 71, 72, §1º, 74, §2º e 161, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988, outras leis específicas trazem em seu texto atribuições conferidas ao Tribunal. Entre essas estão a Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2001), a Lei de Licitações e Contratos (8.666/93), e, anualmente, a Lei de Diretrizes Orçamentárias.*
2. ^ *Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.*

Documento assinado eletronicamente por EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO, de acordo com os normativos legais aplicáveis. A conferência da autenticidade do documento está disponível com o código 243005433 no endereço eletrônico http://sapiens.agu.gov.br. Informações adicionais: Signatário (a): EMANOEL GONCALVES DE CARVALHO. Data e Hora: 29-03-2019 14:19. Número de Série: 1772670. Emissor: Autoridade Certificadora SERPRORFBv5.

22 MAR 2019

Senhor Mário Rodrigues Júnior
Diretor Geral- ANTT
SCES, Lote 10 – Trecho 03, Orla 08.
ENV/PR-MG-00002150/2019 Brasília DF

70200-003

Correios REGISTRADO URGENTE registered priority

PESO (kg) weight

Recebedor

AR MP

Assinatura

Doc.

JT 59618748 4 BR

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

PRMG-00015038/2019

Ofício nº 1847/2019/PRMG/FAM

Belo Horizonte, 12 de março de 2019.

REF: IC 1.22.021.000032/2017-09

A Sua Senhoria o Senhor
MÁRIO RODRIGUES JÚNIOR
Diretor-Geral da ANTT
Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, lote 10, trecho 3, Projeto Orla Polo 8
CEP: 70.200-003
Brasília/DF

C/C
TULIO TOLEDO ABI SABER
Concessionária BR-040 S/A
Av. Niágara, 350 – Jardim Canadá
CEP: 34.0007-652
Nova Lima/MG

Estimado Senhor,

O Ministério Público Federal, com fulcro no art. 129, inciso VI, da Constituição da República, art. 27, Parágrafo Único, Inciso IV, da Lei n. 8.625/93 e art. 8º, VII, da Lei Complementar n. 75/93, encaminha a Recomendação PRMG Nº 14/2019, para providências.

Cordialmente,

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
Procurador da República

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 12/03/2019 16:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 206A5CA2.9310587B.5D60736F.D02A7C11

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

IC 1.22.021.000032/2017-09

(PR-MG-00014061/2019)

RECOMENDAÇÃO Nº 14/2019

O MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL, por meio do Procurador da República *in fine* assinado, com fundamento nos arts. 5º, inciso I, e 6º, inciso XX da Lei Complementar nº 75/93, e

CONSIDERANDO que o Ministério Público é instituição permanente, essencial à função jurisdicional do Estado, incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, nos termos do caput do art. 127 da CF/88;

CONSIDERANDO ser função institucional do *Parquet*, entre outras, promover o inquérito civil público e a ação civil pública para a proteção do patrimônio público e social, do meio ambiente e de outros interesses difusos e coletivos;

CONSIDERANDO que é atribuição do MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL expedir recomendações, visando a melhoria dos serviços de relevância pública, bem como o respeito aos interesses, direitos e bens cuja defesa lhe cabe promover, fixando prazo razoável para a adoção das providências cabíveis (artigo 6º, XX, LC 75/93);

CONSIDERANDO que tramitam nesta Procuradoria da República os Inquéritos Civis nº 1.22.021.000032/2017-09 e 1.22.000.003890/2016-64, que versam sobre descumprimento de contrato de concessão rodoviária da BR040 – trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG – vinculado ao Edital Nº 006/2013, por parte da Concessionária Via 040, além do IC 1.22.000.003424/2013-36, que trata especificamente do acesso ao Município de Moeda;

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD48.51F8A943.46E82DFF

CONSIDERANDO que, em atendimento à solicitação do Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados, o Tribunal de Contas da União realizou diligências âmbito da ANTT com o objetivo de avaliar os principais descumprimentos contratuais no contrato de concessão retromencionado e medidas tomadas pelo poder concedente, o TC 034.459/2017-0;

CONSIDERANDO que após as diligências encetadas pelo TCU, constatou-se um cenário de significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato;

CONSIDERANDO que, conforme se verifica do relatório constante do TC 034.459/2017-0, foram identificados diversos descumprimentos contratuais na concessão da BR-040, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, relacionados a inexecução de investimentos, a saber:

a.1) 198,2 km de obras de duplicação não realizadas (item 3.2.1.1 do PER);

a.2) 67,2 km de obras de conversão de multifaixas em via duplicada (item 3.2.1.1 do PER);

a.3) obras de melhorias (item 3.2.1.2 do PER), em que deixaram de ser realizadas vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos, ao longo de 198,2 km;

a.4) obras de contornos rodoviários nos trechos urbanos dos municípios de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont (item 3.2.2.1 do PER);

a.5) obras de recuperação do sistema rodoviário (item 3.1 do PER);

a.6) implantação do sistema de circuito fechado de TV (item 3.4.3.6 do PER);

a.7) implantação de fibra ótica do sistema de comunicação (item 3.4.6.2 do PER);

a.8) implantação do sistema de pesagem (item 3.4.7 do PER);

a.9) implantação de novos postos da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11).

CONSIDERANDO que em razão do significativo descumprimento

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

contratual, a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade, mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017;

CONSIDERANDO que malgrado o processo de relicitação ser conduzido na ANTT, conforme constatado pelo TCU, restam muitas etapas a serem superadas, como a qualificação do empreendimento pelo PPI, a celebração de termo aditivo, a realização de estudos técnicos para uma nova licitação, e a criação de uma metodologia para calcular as eventuais indenizações;

CONSIDERANDO que, mesmo a concessionária tenha manifestado interesse na relicitação, a Lei 13.448/2017 ainda carece de regulamentação, nos termos de seu art. 14, por parte do Poder Executivo, de forma a nortear como se dará o processo de devolução e relicitação do lote rodoviário;

CONSIDERANDO a medida cautelar impetrada pela concessionária na 17ª Vara Federal Cível da SJDF, de nº 1014300-37.2018.4.01.3400, que em sede liminar determinou à ANTT: *a) manutenção das mesmas bases econômico-financeiras contratuais, aí incluída a condição tarifária, sem a redução prevista na Deliberação 523; b) abstenção de aplicar penalidades administrativas e contratuais decorrentes do suposto desequilíbrio econômico-financeiro, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado e; c) abstenção de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.";*

CONSIDERANDO que nem a medida cautelar nem a indefinição acerca da regulamentação da Lei 13.448/2017 podem prejudicar a **segurança** e o **conforto dos usuários** que trafegam pela BR040, DF-GO-MG, mesmo porque nas atuais circunstâncias o desequilíbrio econômico-financeiro pesa negativamente contra a União, mas acima de tudo, atingem frontalmente o princípio basilar da **supremacia do interesse público**;

CONSIDERANDO que o trecho crítico, em termos de **tráfego e risco de acidentes**, com a **presença maciça de caminhões pesados**, principalmente no transporte de

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

minério, **além de alta densidade populacional** (região metropolitana de Belo Horizonte), com a presença de inúmeros condomínios residenciais, vai do trevo de Ouro Preto/MG até a cidade de Conselheiro Lafaiete/MG;

CONSIDERANDO que o tráfego de caminhões de minério, no trecho citado, ocasiona sujeira na pista, diminuindo sobremaneira a refletância das placas e tachões, aumentando a probabilidade de acidentes;

CONSIDERANDO o retorno irregular existente no município de Ribeirão das Neves, à altura do km 516,5, e os acessos precários aos Municípios de Moeda e Piedade do Paraopeba, além da entrada para o Retiro do Chalet (Km 567), dada a periculosidade que os mesmos oferecem ao sistema rodoviário;

CONSIDERANDO as recorrentes retenções de tráfego, resultantes de acidentes ou problemas na pista, e o longo tempo para a liberação do mesmo;

RESOLVE, nos termos das disposições do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, **RECOMENDAR:**

1. À **ANTT**, na pessoa de seu Diretor-Geral, **Mário Rodrigues Júnior**, sito no Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, trecho 03, Lote 10, Projeto Orla Polo 8, CEP.: 70.200-003, Brasília/DF, para que acompanhe as determinações desta Recomendação, e encaminhe à PRMG relatórios bimestrais sobre a evolução das ações da concessionária Via 040 aqui prescritas;

2. À concessionária **VIA 040 (Invepar):**

a) No trecho que vai do trevo de Ouro Preto/MG a Conselheiro Lafaiete/MG, que seja instalado cabo de fibra ótica, além do Circuito Fechado de TV – CFTV com cobertura total do trecho, disponibilizando as imagens para a Polícia Rodoviária Federal, e opcionalmente para a Polícia Militar Rodoviária de MG, ou outros órgãos investidos do poder de polícia (Prazo: 6 meses, a partir desta notificação);

b) Nos acessos dos Municípios de **Moeda/MG** e **Piedade do Paraopeba/MG**, além do condomínio **Retiro do Chalet** (Km 567), que seja feita a duplicação da via, dentro dos limites da faixa de

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F0A943.46E82DFF

domínio, obedecendo às normas ambientais, num comprimento mínimo de 1,6 km (800 m para cada lado, a partir dos acessos respectivos), com retornos dotados de faixa de aceleração/desaceleração, e com barreiras rígidas que impeçam a conversão em 90°, além da sinalização específica para esse tipo de acesso (prazo: 9 meses, a partir desta notificação);

c) No Município de Ribeirão das Neves/MG, à altura do Km 516,5, que seja colocada barreira rígida na conversão em 90° ao bairro, no sentido Belo Horizonte/MG – Sete Lagoas/MG, e que o retorno seja construído com uma faixa de aceleração/desaceleração de pelo menos 500m, no mesmo sentido (prazo: 3 meses, a partir desta notificação);

d) Que seja elaborado um **manual de liberação rápida de tráfego**, seja qual for o tipo de obstrução da pista, com protocolos que permitam utilizar todos os recursos necessários, eventualmente envolvendo os **três níveis da Administração**, coordenados pela concessionária, **minimizando o tempo de espera** dos veículos, e informando ao cidadão-usuário sobre as alternativas existentes para contornar o problema (prazo: 6 meses, a partir desta notificação);

e) Que a fiscalização/manutenção das tachas refletivas dos eixos e bordas da rodovia, no trecho compreendido entre os Km 563 e Km 640 seja feita diariamente (em particular no período noturno), e, sendo identificadas falhas na composição do elemento de fiscalização, ou mesmo, sendo a concessionária comunicada das insuficiências pelo cidadão-usuário, a concessionária deverá recompor e/ou implantar prontamente os mencionados dispositivos de sinalização, observando as normas técnicas correlatas. Em situações de baixa visibilidade (neblina, fumaça ou noites chuvosas), a concessionária deverá reforçar a sinalização com sinais luminosos, principalmente nos pontos críticos (curvas perigosas, acessos laterais etc) (prazo: imediatamente, a partir da notificação);

f) Que a concessionária disponibilize os PMVs para informar e orientar o cidadão-usuário, a uma distância segura, sobre eventuais problemas nos trechos, seja por acidentes ou quaisquer ocorrências que impliquem em reduções drásticas de velocidade (prazo: imediatamente, a partir da notificação).

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

EFICÁCIA DA RECOMENDAÇÃO: A presente recomendação dá ciência e constitui em mora o destinatário quanto à providência solicitada e poderá implicar a adoção de todas as providências criminais reclamadas pelo artigo 319 do CP, bem como pelos artigos 11 e 12, III, da Lei 8.429/92, tudo à vista das razões expostas na decisão que segue anexa.

Intime-se.

Publique-se.

Belo Horizonte, 7 de março de 2019.

FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS
PROCURADOR DA REPÚBLICA EM MINAS GERAIS

Assinado com login e senha por FERNANDO DE ALMEIDA MARTINS, em 11/03/2019 17:35. Para verificar a autenticidade acesse http://www.transparencia.mpf.mp.br/validacaodocumento. Chave 9501DE22.ED63BD4B.51F8A943.46E82DFF

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
GABINETE
APOIO ADMINISTRATIVO GABINETE

APGAB

DESPACHO

Processo nº: 50500.303449/2019-82

Destinatário: PRG

Assunto: Inquérito civil nº 1.22.021.000032/2017-09

Data: 25/03/2019

Para análise e manifestação.

Documento assinado eletronicamente por **SILVIA MARIA MILHOMEM BRITO MENEZES**, **Chefe de Gabinete Substituto(a)**, em 25/03/2019, às 14:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0040412** e o código CRC **B7CB134F**.

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166
CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br

ACÓRDÃO Nº 2218/2018 – TCU – Plenário

1. Processo nº TC 034.459/2017-0.
1.1. Apenso: 028.344/2017-0
2. Grupo I – Classe de Assunto: II – Solicitação do Congresso Nacional.
3. Interessados/Responsáveis: não há.
4. Entidade: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
5. Relator: Ministro Bruno Dantas.
6. Representante do Ministério Público: não atuou.
7. Unidade Técnica: Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod).
8. Representação legal:
8.1. Paulo Sergio Bezerra dos Santos e outros, representando a Agência Nacional de Transportes Terrestres.

9. Acórdão:

VISTOS, relatados e discutidos estes autos de Solicitação da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados - CFFC, encaminhada por seu presidente (Ofício 276/2017-CFFC, de 30/11/2017), com base em proposta do Deputado Padre João, na qual se requer a realização de fiscalização na ANTT para examinar possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre a União e a Concessionária BR-040 S.A;

ACORDAM os ministros do Tribunal de Contas da União, reunidos em sessão do Plenário, ante as razões expostas pelo relator e com fundamento nos arts. 38, inciso I, da Lei 8.443/1992, e 232, inciso III, do RITCU, bem como dos arts. 4º, inciso I, alínea "b", 5º, 14, inciso IV, e 17, inciso II, da Resolução-TCU 215/2008, em:

9.1. conhecer da solicitação;

9.2. informar ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados que:

9.2.1. tendo como critério o Programa de Exploração da Rodovia (PER), foram identificados os seguintes descumprimentos contratuais na concessão da BR-040, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, relacionados a inexecução de investimentos:

9.2.1.1. 198,2 km de obras de duplicação (item 3.2.1.1 do PER);

9.2.1.2. 67,2 km de obras de conversão de multifaixas em via duplicada (item 3.2.1.1 do PER);

9.2.1.3. obras de melhorias (item 3.2.1.2 do PER) em que deixaram de ser realizadas vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias em acessos, ao longo de 198,2 km;

9.2.1.4. obras de contornos rodoviários nos trechos urbanos dos municípios de Conselheiro Lafaiete e Santos Dumont (item 3.2.2.1 do PER);

9.2.1.5. obras de recuperação do sistema rodoviário (item 3.1 do PER);

9.2.1.6. implantação do sistema de circuito fechado de TV (item 3.4.3.6 do PER);

9.2.1.7. implantação de fibra ótica do sistema de comunicação (item 3.4.6.2 do PER);

9.2.1.8. implantação do sistema de pesagem (item 3.4.7 do PER);

9.2.1.9. implantação de novos postos da Polícia Rodoviária Federal (item 3.4.11).

9.2.2. o processo de relicitação da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora está em curso, de modo que ainda restam algumas etapas a serem superadas, conforme disposto na Lei 13.448/2017, restando prejudicada, no presente processo, uma manifestação conclusiva a respeito dos atos administrativos praticados pela ANTT;

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091704.

9.2.3. a conformidade dos atos relacionados ao processo de relicitação da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora será avaliada no âmbito do TC 019.558/2018-0, autuado em decorrência da Proposta de Fiscalização e Controle 136/2017 da CFFC;

9.2.4. as tarifas de pedágio da BR-040 no trecho entre Brasília e Juiz de Fora foram revisadas pela ANTT em percentuais acima da inflação, haja vista a ocorrência, principalmente, dos seguintes eventos extraordinários:

9.2.4.1. alteração unilateral por parte da ANTT, requerendo a construção de 45 retornos em nível no segundo ano de concessão, os quais resultaram em um aumento de 3,3% na tarifa de pedágio a partir de 2015, cuja legalidade está sendo avaliada no âmbito do TC 025.311/2015-8, ainda pendente de deliberação do TCU;

9.2.4.2. recomposição do equilíbrio econômico financeiro decorrente da suspensão da cobrança dos eixos suspensos, nos termos do art. 17 da Lei 13.103/2015, os quais resultaram em um aumento de 13,25% na tarifa no ano de 2015, e de 6,2% no ano de 2017;

9.2.4.3. recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente do aumento da tolerância máxima de peso por eixo, nos termos do art. 16, inciso II, da Lei 13.103/2015, os quais resultaram em um aumento de 8,5% na tarifa no ano de 2016, cuja retificação foi determinada pelo TCU por meio do item 9.2.4 do Acórdão 290/2018-TCU-Plenário;

9.2.4.4. alteração unilateral por parte da ANTT, requerendo a implantação de dispositivos de controle de velocidade haja vista o encerramento dos contratos administrados pelo DNIT para essa finalidade, os quais resultaram em um aumento de 7,0% na tarifa de pedágio e cujos fundamentos legais estão sendo avaliados no âmbito do TC 024.813/2017-6, ainda pendente de deliberação do TCU;

9.2.5. as licenças ambientais de instalação necessárias para o início das obras de duplicação foram emitidas pelo Ibama em julho de 2016, para o estado de Goiás, e em abril de 2017, para o estado de Minas Gerais, a partir de quando essas obras poderiam ser iniciadas, bastando à concessionária Via 040 requerer a transferência de titularidade das licenças;

9.3. dar ciência deste acórdão ao Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados;

9.4. considerar a solicitação integralmente atendida e arquivar o presente processo, nos termos dos arts. 169, inciso II, do Regimento Interno do TCU, e 17, inciso II, da Resolução 215/2008.

10. Ata n° 36/2018 – Plenário.
11. Data da Sessão: 19/9/2018 – Ordinária.
12. Código eletrônico para localização na página do TCU na Internet: AC-2218-36/18-P.
13. Especificação do quorum:
13.1. Ministros presentes: Raimundo Carreiro (Presidente), Augusto Nardes, José Múcio Monteiro, Ana Arraes e Bruno Dantas (Relator).
13.2. Ministros-Substitutos convocados: Augusto Sherman Cavalcanti e Marcos Bemquerer Costa.
13.3. Ministro-Substituto presente: André Luís de Carvalho.

(Assinado Eletronicamente)
RAIMUNDO CARREIRO
Presidente

(Assinado Eletronicamente)
BRUNO DANTAS
Relator

Fui presente:

(Assinado Eletronicamente)
CRISTINA MACHADO DA COSTA E SILVA
Procuradora-Geral

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091704.

VOTO

Presentes os requisitos de admissibilidade, conheço desta solicitação do Congresso Nacional, apresentada pelo presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), Deputado Wilson Filho, na qual se requer a realização de fiscalização na ANTT para examinar possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre a União e a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040), com base em proposição de autoria do Deputado Padre João.

2. O pedido de fiscalização noticia que foi realizada audiência pública para analisar a possibilidade de devolução da BR 040 pela empresa Via 040, uma vez que a empresa não estaria cumprindo com suas obrigações contratuais, muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015. Dá exemplo de vários serviços e obras que não teriam sido executados e pede a apuração dos fatos por esta Corte.

3. Para atender o requerimento, o Tribunal autorizou a realização de fiscalização, na modalidade de acompanhamento, promovendo diligências junto à ANTT.

4. O resultado do acompanhamento, com a apuração dos fatos, encontra-se descrito detalhadamente no relatório que antecede este voto.

5. Em síntese, o TCU confirmou que houve significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato. A título de exemplo, apenas 60,2 km de obras de duplicação da rodovia foram construídos em 2 anos da emissão da licença ambiental, enquanto que o contrato exigia 258,4 km.

6. Em razão de tais descumprimentos, a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade, mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017.

7. O processo de relicitação está sendo conduzido na ANTT, porém, restam muitas etapas a serem superadas, como a qualificação do empreendimento pelo PPI, a celebração de termo aditivo, a realização de estudos técnicos para uma nova licitação, e a criação de uma metodologia para calcular as eventuais indenizações. Para fiscalizar tal procedimento, o TCU autuou o Processo TC 019.558/2018-0.

8. Quanto à cobrança dos pedágios, esta Corte constatou inconsistências na primeira, terceira e quarta revisões tarifárias extraordinárias, as quais estão sendo abordadas nos Processos 025.311/2015-8, 012.831/2017-4 e 024.813/2017-6.

9. Diante das informações levantadas, considero atendido o pleito ora em exame com a remessa à comissão solicitante das informações colhidas no acompanhamento, descritas detalhadamente no relatório que acompanha este voto.

Pelo exposto, acolho o encaminhamento alvitrado pela unidade instrutora e voto por que o Tribunal adote a minuta de deliberação que submeto à sua apreciação.

TCU, Sala das Sessões Ministro Luciano Brandão Alves de Souza, em 19 de setembro de 2018.

Ministro BRUNO DANTAS
Relator

Para verificar as assinaturas, acesse www.tcu.gov.br/autenticidade, informando o código 60091702.

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

Aos

Sr. Conselheiro Gustavo Scheffer da Silveira,

Srª Conselheira Adjunta Patrícia Figueiredo Ferraz,

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional – CCI

Por correio eletrônico: ica10@iccwbo.org

Procedimento Arbitral nº 23932/GSS

Requerente: Concessionária BR 040 S.A. - BR 040;

Requerida: Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT, já qualificada no Procedimento em epígrafe, vem, representada pelo Procurador Federal infra-assinado, em atenção ao quanto disposto na Correspondência ICC s/n, de 26 de março de 2019, endossar o 'de acordo' para encaminhamento da manifestação elaborada pela Requerida em 22 de março de 2019; além de apresentar outros esclarecimentos necessários.

1. Em 22.03.2019 foi recepcionado o Ofício nº 1847/2019/PRMG/FAM expedido pelo Ministério Público Federal (MPF) representado pela douta Procuradoria da República em Minas Gerais (cópia anexa), onde consta Recomendação principalmente à Requerente pela comprovada inexecução total ou parcial do Contrato de Concessão lastreado ne processo de fiscalização do Tribunal de Contas da União (TCU), órgão igualmente independente cf. matriz de atribuições[1].

2. A ANTT aproveita essa oportunidade, contudo, para esclarecer que, comunga do mesmo entendimento do MPF, destacando recortes importantes extraídos do mencionado Ofício, sob os quais pende a certeza de que a Concessionária ora Requerente inverte o sentido das suas obrigações na frustrada tentativa de eximir-se daquelas responsabilidades assumidas desde a outorga de concessão rodoviária.

3. Vale ressaltar ainda os seguintes pontos:

> **CONSIDERANDO** que tramitam nesta Procuradoria da República os Inquéritos Civis nº 1.22.021.000032/2017-09 e 1.22.000.003890/2016-64, **que versam sobre descumprimento de contrato de concessão rodoviária da BR040** - trecho Brasília/DF a Juiz de Fora/MG - Vinculado ao Edital Nº 006/2013, **por parte da Concessionária Via 040**, além do IC 1.22.000.003424/2013-36, que trata especificamente do acesso ao Município de Moeda;
>
> (...)
>
> **CONSIDERANDO** que, em atendimento à solicitação do Presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle (CFFC) da Câmara dos Deputados, **o Tribunal de Contas da União realizou diligências** âmbito da ANTT com o objetivo de avaliar os principais descumprimentos contratuais no contrato de concessão retromencionado e medidas tomadas pelo poder concedente, **o TC 034.459/2017-0**;
>
> (...)
>
> **CONSIDERANDO** que **em razão do significativo descumprimento contratual**, **a ANTT provocou a concessionária para que corrigisse as falhas observadas, sob pena de abertura de processo de caducidade,** mas a empresa solicitou o enquadramento da concessão no processo de relicitação, com fundamento na Lei 13.448/2017;
>
> (...)
>
> **CONSIDERANDO** que **nem a medida cautelar** nem a indefinição acerca da regulamentação da Lei 13.448/2017 **pode prejudicar a segurança e o conforto dos usuários que trafegam pela BR 040**, DF-GO-MG, mesmo porque nas atuais circunstâncias o desequilíbrio econômico-financeiro **pesa negativamente contra a União**, mas acima de tudo, **atingem frontalmente o princípio basilar da supremacia do interesse público**;
>
> (...)
>
> **RESOLVE**, nos termos das disposições do artigo 6º, inciso XX, da Lei Complementar nº 75/93, **RECOMENDAR**:
>
> (...)
>
> À concessionária **VIA BR 040 (Invepar)**:
>
> a) No trecho que vai do trevo de Ouro Preto/MG a Conselheiro Lafaiete/MG, que seja instalado cabo de fibra ótica, além do Circuito Fechado de TV - CFTV com cobertura total do trecho, disponibilizando as imagens para a

Polícia Rodoviária Federal, e opcionalmente para a Polícia Militar Rodoviária de MG, ou outros órgãos investidos do poder de polícia (Prazo: 6 meses, a partir desta notificação); (Grifados)

4. Ênfase no cumprimento imediato entre outros prazos como ***(i)*** duplicação da via, obedecendo às normas; ***(ii)*** correta sinalização; ***(iii)*** inserção de barreira rígida e construção de retorno; ***(iv)*** elaboração de manual e prestação de informações; ***(v)*** fiscalização/manutenção diária, acrescida da recomposição e/ou PRONTA implantação e reforço de dispositivos; ***(vi)*** disponibilização de painéis:

> b) Nos acessos dos Municípios de **Moeda/MG** e **Piedade do Paraopeba/MG**, além do condomínio **Retiro do Chalet** (Km 567), **que seja feita a duplicação da via**, dentro do limite da faixa de domínio, **obedecendo às normas ambientais**, num comprimento mínimo de 1,6 km (800 m para cada lado, a partir dos acessos respectivos), com retornos dotados de faixa de aceleração/desaceleração, e com barreiras rígidas que impeçam a conversão em 90º, **além da sinalização específica** para esse tipo de acesso (prazo: 9 meses, a partir desta notificação);
>
> c) No Município de Ribeirão das Neves/MG, à altura do Km 516,5, **que seja colocada barreira rígida** na conversão em 90º ao bairro, no sentido Belo Horizonte/MG - Sete Lagoas/MG, **e que o retorno seja construído** com uma faixa de aceleração/desaceleração de pelo menos 500m, no mesmo sentido (prazo: 3 meses, a partir desta notificação);
>
> d) **Que seja elaborado um manual de liberação rápida de tráfego**, seja qual for o tipo de obstrução da pista, **com protocolos** que permitam utilizar todos os recursos necessários, eventualmente envolvendo os **três níveis da Administração**, **coordenados pela concessionária**, **minimizando o tempo de espera** dos veículos, **e informando** ao cidadão-usuário sobre as alternativas existentes para contornar o problema (prazo: 6 meses, a partir desta notificação);
>
> e) **Que a fiscalização/manutenção** das tachas refletivas dos eixos e bordas da rodovia, no trecho compreendido entre os Km 563 e Km 640 **seja feita diariamente** (em particular no período noturno), e, sendo identificadas falhas na composição do elemento de fiscalização, ou mesmo, sendo a concessionária comunicada das insuficiências pelo cidadão-usuário, **a concessionária deverá recompor e/ou implantar prontamente os mencionados dispositivos de sinalização, observando as normas técnicas correlatas**. Em situações de baixa visibilidade (neblina, fumaça ou noites chuvosas), **a concessionária deverá reforçar a sinalização** com sinais luminosos, principalmente nos pontos críticos (curvas perigosas, acessos laterais etc) **(prazo: imediatamente**, a partir desta notificação);
>
> f) **Que a concessionária disponibilize** os PMVs para informar e orientar o cidadão-usuário, a um distância segura, sobre eventuais problemas nos trechos, seja por acidentes ou quaisquer ocorrências que impliquem em reduções drásticas de velocidade (**prazo: imediatamente**, a partir desta notificação). (Grifados)

5. Qualquer corrente interpretativa que se aplique à Recomendação do *Parquet* indica no decorrer da leitura que os prejuízos causados sistematicamente pela Requerente se agravam dia após dia, já citados na defesa desta Agência Reguladora, denunciados pelo Município de Conselheiro Lafaiete, acrescidos a análise prévia realizada pelo TCU e posteriormente pelo MPF.

6. No pedido de fiscalização que tramitou na Corte de Contas originado de solicitação do Congresso Nacional, apresentada pelo presidente da Comissão de Fiscalização Financeira e Controle da Câmara dos Deputados (CFFC), com base em proposição de autoria do Deputado Padre João, esse processo teve por objetivo a realização de fiscalização na ANTT para examinar **possíveis irregularidades no contrato de concessão firmado entre** a União **e a Concessionária BR-040 S.A. (Via 040)**.

7. Segundo o VOTO proferido pelo Ministro Relator do TCU — Dr. Bruno Dantas no Acórdão nº 2218/2018-Plenário (cópia anexa), "*[o] pedido de fiscalização noticia que foi realizada audiência pública para analisar a possibilidade de devolução da BR 040 pela empresa VIA 040, **uma vez que a empresa não estaria cumprindo com suas obrigações contratuais**, muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015. **Dá exemplo de vários serviços e obras que não teriam sido executados** e pede a apuração dos fatos por esta Corte*" (página 1, grifos).

> "5. Em síntese, **o TCU confirmou que houve significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura**, os quais representam, financeiramente, a maior parte do contrato. **A título de exemplo, apenas 60,2 km de obras de duplicação da rodovia foram construídos em 2 da emissão da licença ambiental**, enquanto que o contrato exigia 258,4 km."

8. Tendo decidido em sessão colegiada que:

> "9.2.1. tendo como critério o Programa de Exploração da Rodovia (PER), **foram identificados os seguintes descumprimentos contratuais na concessão da BR-040**, no trecho entre Brasília e Juiz de Fora, **relacionados a inexecução de investimentos**:
>
> (...)
>
> 9.2.1.3 **obras de melhorias** (item 3.2.1.2 do PER) **em que deixaram de ser realizadas** vias marginais, viadutos e passagens inferiores, interconexões, retornos em desnível, passarelas, correções de traçado, e melhorias de acessos, ao longo de 198,2 km;

(...)

9.2.5. **as licenças ambientais** de instalação necessárias para o início das obras de duplicação foram emitidas pelo Ibama em julho de 2016, para o estado de Goiás, e em abril de 2017, para o estado de Minas Gerais, **a partir de quando essas obras poderiam ser iniciadas, bastando à concessionária Via 040 requerer a transferência de titularidade das licenças**;" (Grifados)

9. Em razão disso, conforme disposto no Acórdão 2218/2018-Plenário, é fácil concluir haver um cenário de significativo descumprimento contratual, principalmente pela inexecução dos investimentos necessários para a recuperação, ampliação de capacidade da rodovia e melhoria da sua infraestrutura.

10. Ademais, entre os principais investimentos realizados pela Requerente, destacam-se as obras de duplicação da rodovia, **onde apenas 60,2 km foram concluídos** (apesar de o contrato exigir a meta de 258,4 km após 2 anos a contar da emissão da licença ambiental), "*muito embora as onze praças de pedágio estivessem funcionando desde 2015*" (sic, página 1 do VOTO).

11. Neste sentido, é de se esperar que, com a suspensão dessas obrigações de investimento, a tarifa de pedágio sofra uma sensível redução, em atendimento ao princípio do equilíbrio econômico-financeiro, indicado na Lei 8.987/1995 (art. 9º, § 4º[2]).

12. À luz do exposto, solicita a juntada da presente petição e dos documentos a ela acostados para que produzam os devidos efeitos.

Nestes termos, pede juntada.

Brasília, 29 de março de 2019.

(*assinado eletronicamente*)

Emanoel Gonçalves de Carvalho

Procurador Federal

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

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

contencioso.pfantt@antt.gov.br

Notas

1. ^ *Estabelecidas nos artigos 33, §2º, 70, 71, 72, §1º, 74, §2º e 161, parágrafo único, da Constituição Federal de 1988, outras leis específicas trazem em seu texto atribuições conferidas ao Tribunal. Entre essas estão a Lei de Responsabilidade Fiscal (LC 101/2001), a Lei de Licitações e Contratos (8.666/93), e, anualmente, a Lei de Diretrizes Orçamentárias.*

2. ^ *Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.*

CERTIDÃO

Certifico que o presente processo foi encaminhado para o arquivo provisório.

29/03/2019

MARCELO NOGUEIRA MALLEN DA SILVA