



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

PROCESSO ARBITRAL 23433/GSS

CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA
CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL

MANIFESTAÇÃO DA UNIÃO, **CONFORME ORDEM PROCESSUAL N. 02**

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS GALVÃO
BR-153 S.A.
REQUERENTE

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES
TERRESTRES – ANTT
UNIÃO
REQUERIDAS

Brasília, 12 de setembro de 2019.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

LISTA CONSOLIDADA DE DOCUMENTOS DA UNIÃO (Requerida 2) RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS E RECOVENÇÃO		
Número	Nome	Observações
R2-01	Contrato de Concessão 01/2014	Em 12 de setembro de 2014, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT celebrou o Contrato de Concessão nº 001/2014 – Parte VII com a Concessionária de Rodovias Galvão BR- 153 SPE S/A referente ao procedimento licitatório relativo ao Edital nº 001/2014.
R2-02	Edital de concessão 01/2014	
R2-03	PER BR-153	Programa de Exploração Rodoviária - trecho de 624,8km da rodovia BR-153 entre o entroncamento da BR-060 em Anápolis, no Estado de Goiás, e o entroncamento com a TO- 070 (Oeste) em Aliança do Tocantins.
R2-04	Deliberação 138-2016 ANTT	Determinou a instauração de processo administrativo para apuração das infrações cometidas em decorrência da inadimplência e da inércia da Requerente diante das obrigações previstas no Contrato de Concessão.
R2-05	Parecer Técnico 265-2016	A Coordenação de Exploração de Infraestrutura Rodoviária de Minas Gerais – COINF/MG da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF da ANTT relata os descumprimentos imputados à Concessionária e demonstra que após intimada a regularizar as infrações contratuais verificadas e dado o devido prazo hábil, a Concessionária se manteve inerte.
R2-06	Parecer Técnico 58-2016	Parecer Técnico nº 058/2016/COINF- URMG/SUINF que subsidiou a Deliberação ANTT nº 138/2016 (R2-04).
R2-08	Relatório Final 04-04-17	No Relatório Final da Comissão Processante foram elencadas todas as irregularidades identificadas na execução do contrato, imputando à Concessionária a responsabilidade pelo descumprimento das disposições contratuais, sugerindo-se, portanto, a decretação da caducidade da concessão.
R2-09	Deliberação 138-2017 ANTT	Acata as recomendações da Comissão Processante pela declaração de caducidade, encaminhando, em seguida, os autos para manifestação do atual Ministério da Infraestrutura, e posterior prosseguimento para manifestação conclusiva da União.
R2-10	Parecer n. 500-017-CONJUR-MPTA	Uma vez comprovada a inexecução contratual conclui pela aplicação da pena de caducidade da concessão.
R2-11	EMI N. 51 2017 MTPA	Exposição de Motivos nº 00051/2017-MTPA encaminhada ao Presidente da República acompanhada de Minuta de Decreto de declaração de caducidade.
R2-12	Decreto Caducidade Concessão BR 153	A caducidade foi declarada através do Decreto sem número de 15 de agosto de 2017.
R2-13	Carta de Apoio dos Bancos Públicos	Documento de intenção, descritivo das condições dos financiamentos subsidiados pelo BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal para atender às licitações da 3ª Etapa das Concessões do PIL/2012.
R2-14	Ofício n. 15-2018	Instado a se manifestar sobre a Carta de Apoio dos Bancos Públicos, através do Ofício nº 00015/2018/CGAEST/PRU1R/PGU/AGU da Advocacia-Geral da União em Goiás, a Superintendente Substituta da Área de Saneamento e Transporte do BNDES informou por intermédio da Nota Técnica AST/DELOG nº 003/2018 sobre o teor e a natureza da Carta.
R2-15	Nota Técnica 3-2018 - BNDES	



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

R2-16	Despacho de Recebimento Denúncia MPF	Conforme consta nos autos do processo nº 5083360-51.2014.4.04.7000 que tramita junto ao Tribunal Regional Federal da 4ª Região, a Galvão Engenharia, por meio do esquema de corrupção arquitetado, consagrou-se vencedora, em consórcio com outras empreiteiras envolvidas no esquema, em empreendimentos de grande porte contratados pela Petrobras.
R2-17	Artigo - Empreiteiras encolhem R\$ 55 bi após Lava Jato	Reportagem publicada no jornal O Estado de S. Paulo, na data de 16/07/18 descreveu-se o cenário econômico precário das empresas envolvidas na operação Lava-Jato.
R2-18	Artigo Valor - Fitch rebaixa nota da Construtora Queiroz Galvão	Após a 7ª fase da Lava Jato que resultou nas primeiras decretações de prisão dos executivos da Galvão Engenharia e os avanços no envolvimento da empresa nos esquemas de corrupção revelados pela investigação as agências de classificação de risco rebaixaram o <i>rating</i> de probabilidade de inadimplência do emissor (IDR) da Galvão Engenharia.
R2-19	Fitch - Mapeamento - tabela JUNHO 2018	Em matéria veiculada no site da Revista Exame noticiou-se que a agência de classificação de risco Fitch rebaixou o <i>rating</i> nacional de longo prazo da Galvão Engenharia para CCC (bra).
R2-20	Parecer n. 02-AADMA-CGU-AGU- 2014	Esclareceu consulta formulada pela Superintendência da Área Jurídica do BNDES sobre a viabilidade de manutenção de operações realizadas pela instituição financeira com empresas e respectivos dirigentes investigados em supostos crimes.
R2-21	Resolução n. 3651-2011 - ANTT	Aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços.
R2-22	Resolução n. 675-2004 ANTT	Dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais.
R2-23	Parecer n. 00595-2017-PF-ANTT	Demonstram que a obtenção de financiamento não é a única alternativa para a execução do contrato, muito menos a contratação de empréstimo especificamente junto ao BNDES, tendo a concessionária se obrigado a executar o contrato mesmo com recursos próprios.
R2-24	Parecer n. 13906-2015-PF-ANTT	
R2-25	Parecer Técnico n. 040_GEROR_SUINF_2016	Trata dos Bens Reversíveis, que são todos os Bens da Concessão que serão revertidos à União ao fim do contrato de concessão; os demais Bens da Concessão são não reversíveis.
R2-26	Voto relator ANEEL audiência pública	ANEEL externa preocupação sobre necessidade de aprimoramento da definição dos ativos passíveis de reversão e cujos investimentos compõem a base de indenização ao delegatário do serviço.
R2-27	Nota Técnica 2-2019	Trata, a presente Nota Técnica, da análise das Alegações Iniciais apresentadas pela Concessionária de Rodovias Galvão BR 153 SPE S/A, no âmbito do Procedimento Arbitral nº 23433/GSS, instaurado perante a Corte de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.
R2-27B	Nota Técnica 2-2019 adendo.	
R2-28	Parecer n. 01705-2016-PF-ANTT	No curso do processo de caducidade, também a Procuradoria Federal Especializada da Agência ponderou que “para ser indenizado, o investimento deve ter sido aplicado em bens reversíveis e deve ter se prestado à continuidade e atualidade do serviço objeto da concessão”.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

R2-29	Ação Popular nº 0001708-28.2017.4.01.4300	No contexto de desídia e inexecuções da concessionária, o trecho concedido da BR-153 ficou nacionalmente conhecido como “rodovia da morte” ou “dos buracos”. O Contrato nº 01/2014 é objeto de Ação Popular nº 0001708-28.2017.4.01.4300 em que os autores consignam “o inadimplemento contratual oriundo da prestação inadequada e deficiente do evidenciado serviço concedido, consubstanciado na sua inexecução total, violando, em tese, o art. 175, inciso IV, da Constituição da República Federativa do Brasil, na forma do art. 6º, § 1º, c/c art. 38 e seus dispositivos seguintes da Lei Federal nº 8.987/95”.
R2-30	Decisão na Ação Popular nº 0001708-28.2017.4.01.4300	Na Ação Popular nº 0001708-28.2017.4.01.4300 foi proferida decisão interlocutória em que atestou as péssimas condições da rodovia e a grande quantidade de acidentes que ocorreram em um curto espaço de tempo, quando a rodovia estava sob administração da requerente.
R2-31	Nota Técnica nº 1.2019.ARB_GALVAO.SNTTA	Para fins de mensurar e precificar as intervenções necessárias a recuperar as características estruturais e funcionais do pavimento da BR-153/GO/TO às mesmas condições em que estavam quando o trecho foi recebido pela concessionária, foi elaborada a Nota Técnica nº 1/2019/ARB_GALVAO/SNTTA na qual foram utilizados como parâmetro para se aferir o status quo os dados de monitoração apresentados pela própria concessionária no dia 30 de janeiro de 2015, por meio da Carta SCC 153 0053/2015.
R2-32	Carta SCC 153 0053.2015	
R2-33	Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes	Para se chegar ao valor dos prejuízos assumidos pela União, em razão da inércia da requerente no tocante aos investimentos acordados e, por consequência, da deterioração contínua e severa das condições da rodovia até então concedida, elaborou-se o orçamento a partir dos custos unitários dos bens/serviços, os quais foram obtidos juntos ao SICRO para os Estados de Goiás e Tocantins, sem desoneração para o mês de setembro de 2017. O BDI foi estabelecido em 23,09 %, conforme o preconizado na página 181 do Volume 1 do Manual de Custos de Infraestrutura de Transportes, para uma obra de grande porte por se tratar de restauração rodoviária com extensão maior de 40km de pista simples por ano.
R2-34	Portaria Nº 1.977 25.10.2017	Estabelecem os parâmetros para definição dos preços de referência dos produtos asfálticos, com base no binômio “aquisição + transporte”.
R2-35	Portaria Complementar Nº 434 de 14 de Março de 2017	
TRÉPLICA E RÉPLICA À RESPOSTA À RECONVENÇÃO		
R2-36	Parecer nº 2.717/2015/PF/ANTT/PGF/AGU	Parecer emitido pela Procuradoria Federal junto à ANTT, por meio do qual se manifesta sobre pedido de suspensão do contrato de concessão referente ao trecho de 624,8 km da Rodovia BR-153, entre o entroncamento da BR-060 em Anápolis-GO e o entroncamento com a TO-070 070 (Oeste) em Aliança do Tocantins.
R2-37	Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA	Nota elaborada pelo Grupo Técnico instituído para auxiliar a CONJUR/MTPA no âmbito do Procedimento Arbitral nº 23433/GSS, em que são analisadas a Réplica e a Resposta à Reconvenção apresentadas pela Concessionária de Rodovias Galvão BR 153 SPE S/A.
R2-37A	Doc. TRR 01 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Ofício 090/2014/SUREG, de 4 de novembro de 2014, emitido pela Superintendência de Marcos Regulatórios da ANTT e encaminhado ao Diretor de Operações da Concessionária de Rodovias Galvão, em 4 de novembro de 2014, que informou que a operação relacionada à reestruturação



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

		societária da companhia não necessitava de anuência por parte da Agência, já que se tratava de mero rearranjo societário sem alteração de controle da concessionária.
R2-37B	Doc. TRR 02 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Tabela Excel com informações sobre a Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 S.A e o contrato de concessão, a partir do levantamento fornecido pela Superintendência de Governança Regulatória – SUREG.
R2-37C	Doc. TRR 03 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Memo SUP/AST 12/2018 e Nota Técnica AST Delog n. 003/2018, emitida em 19.04.2018, por meio da qual o BNDES presta esclarecimentos, solicitados pela AGU, sobre a não concessão de financiamento à Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 S.A.
R2-37D	Doc. TRR 04 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	OFÍCIO SEI Nº 3735/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 15 de maio de 2019, pelo qual a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária informa sobre a obtenção do empréstimo ponte, por parte de concessionárias da 3a etapa de concessões.
R2-37E	Doc. TRR 05 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Ofício n. 1724/2014/GEINF/SUINF, de 31 de outubro de 2014, que trata da autorização de início de obras emergenciais em Obras de Arte Especiais (OAE) do KM 354+600 (ponte sobre o rio das almas), do km 377+100 (viaduto sobre GO-080) e do km 438+900 (ponte sobre o rio das antas) na BR-153/TO/GO.
R2-37F	Doc. TRR 06 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Voto DMB - 079, de 30 de novembro de 2015, Diretoria da ANTT, proferido nos autos do Processo nº 50500.052216/2015-82, que indefere o pedido da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 de postergação dos prazos contratuais e adota outras medidas.
R2-37G	Doc. TRR 07 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	DELIBERAÇÃO Nº 380, DE 30 DE NOVEMBRO DE 2015, que indefere o pedido da Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 de postergação dos prazos contratuais e adota outras medidas.
R2-37H	Doc. TRR 08 (Anexo à Nota Técnica nº 4/2019/ARB_GALVAO/SNTTA)	Ofício n. 41841/2019/DIR/DNIT SEDE, de 20 de maio de 2019, em que o DNIT apresenta esclarecimentos sobre parâmetros utilizados no cálculo e outros temas relacionados ao objeto da arbitragem. Ofício nº 9053/2019/DIR/DNIT SEDE-DNIT, em que o DNIT apresenta esclarecimentos sobre o pavimento da Rodovia BR-153, trecho entre Anápolis/GO e Aliança do Tocantins/TO. Ofício n. 12/2019/ ARB_Galvão/SNTTA, que trata da Portaria por meio da qual o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (hoje Ministério da Infraestrutura) constitui Grupo Técnico - GT, composto por servidores do MTPA, do DNIT e da ANTT, com o objetivo de subsidiar a defesa dos interesses da União no âmbito do Processo Arbitrai nº 23.433/GSS
R2-38	Denúncia MPF	Denúncia do MPF, de 11 de dezembro de 2014, em face de Erton Medeiros Fonseca, Jean Alberto Luscher Castro, Dario de Queiroz Galvão Filho e Eduardo de Queiroz Galvão, na condição de administradores e agentes de empresas integrantes do Grupo GALVÃO.
R2-39	Folha de São Paulo - Polícia Federal prende presidente do Grupo Galvão na Operação Lava Jato - 27-03-2015	Notícia da Folha de São Paulo de 27.03.2015, que informa que a Polícia Federal havia prendido na manhã daquela sexta-feira (27) o diretor-presidente e membro do conselho de administração do Grupo Galvão, Dario de Queiroz Galvão Filho, em mais uma ação da Operação Lava Jato, que investiga o esquema de corrupção na Petrobras.
R2-40	Sentença Operação Lava-Jato - executivos do grupo Galvão	Sentença de condenação dos réus Erton Medeiros Fonseca, Jean Alberto Luscher Castro, Dario de Queiroz Galvão Filho e Eduardo de Queiroz Galvão, por crimes revelados no âmbito da operação Lava Jato, proferida em 2 de dezembro de 2015.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

R2-41	Ofício PTC 004-2014 - pedido de anuência transferência controle da concessionária	Ofício PTC 004-2014, de 31 de outubro de 2014, pelo qual a Concessionária informa que pretende passar a ser detida diretamente pela Galvão Participações S.A. (GALPAR), sem o intermédio da Galvão Engenharia S.A. (GESA).
R2-42	Linha do tempo de ratings	Linha do tempo com o cotejo dos fatos da concessão com os da operação Lava-Jato e a consequente queda dos ratings conferidos à GALPAR e GESA.
R2-43	Ficha cadastral da GALPAR na JUCESP	Ficha cadastral completa da sociedade empresária Galvão Participações S.A. (GALPAR), emitida em 31 de maio de 2019, com informações sobre “capital”, “endereço”, “objeto social”, “titular/sócios/diretoria” e arquivamentos procedidos ante a Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP.
R2-44	Ficha cadastral da GESA na JUCESP	Ficha cadastral completa da sociedade empresária Galvão Engenharia S.A. (GESA), emitida em 31 de maio de 2019, com informações sobre “capital”, “endereço”, “objeto social”, “titular/sócios/diretoria” e arquivamentos procedidos ante a Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP.
R2-45	Relatório analítico GESA e GALPAR Fitch 23.12.14	Relatório analítico de 23.12.14 da Galvão Engenharia S.A. (GESA), realizado pela agência de classificação de risco Fitch, em que a agência esclarece que “os ratings da GALPAR e da GESA são idênticos, em razão do suporte financeiro e operacional mútuo e das garantias cruzadas entre as empresas”.
R2-46	Fitch Coloca Todas as Empresas Brasileiras de Construção em Observação Negativa 19.11.14	Comunicado de 19.11.14, da assessoria de imprensa da agência de classificação de risco Fitch, em que informa que a Fitch Ratings colocou os ratings de todas as empresas brasileiras de construção pesada em Observação Negativa.
R2-47	Fitch Rebaixa Ratings de Varias Construtoras Brasileiras 13-01-15	Comunicado de 13.01.15, da assessoria de imprensa da agência de classificação de risco Fitch, em que é informado que a Fitch Ratings rebaixou os ratings da Construtora Queiroz Galvão S.A., da Galvão Participações S.A. (GalPar), da Galvão Engenharia S.A. (GesA) e da Mendes Júnior Trading e Engenharia S.A. (MJTE).
R2-48	Fitch Rebaixa Ratings da Galvão Participações para CCC 17-03-15	Comunicado de 17 de março de 2015, da assessoria de imprensa da agência de classificação de risco Fitch, que informa que a Fitch Ratings rebaixou os IDRs (Issuer Default Ratings – Ratings de Probabilidade de Inadimplência do Emissor) em Moedas Estrangeira e Local da Galvão Participações S.A. (GalPar) para 'CCC', de 'B'-(B menos), e o Rating Nacional de Longo Prazo da companhia para 'CCC(bra)', de 'BB+(bra)'(BB mais(bra)). Informa que a agência também rebaixou o Rating Nacional de Longo Prazo da Galvão Engenharia S.A. (GesA), subsidiária integral da GalPar, para 'CCC(bra)', de 'BB+(bra)'(BB mais(bra)).
R2-49	Fitch Rebaixa Ratings da Galvão Participações S.A. e da Galvão Engenharia S.A. Para D 26-03-15	Comunicado de 26 de março de 2015, da assessoria de imprensa da agência de classificação de risco Fitch, que informa que a Fitch Ratings rebaixou os IDRs (Issuer Default Ratings – Ratings de Probabilidade de Inadimplência do Emissor) em Moedas Estrangeira e Local da Galvão Participações S.A. (Galpar) para 'D', de 'CCC' e o Rating Nacional de Longo Prazo para 'D(bra)', de 'CCC(bra)'. Informa, ainda, que a agência também rebaixou o Rating Nacional de Longo Prazo da Galvão Engenharia S.A. (GesA), subsidiária integral da Galpar, para 'D(bra)', de 'CCC(bra)'.
R2-50	Fitch definições de ratings	Relatório sobre definição de ratings elaborado pela agência de classificação Fitch Ratings.
R2-51	Parecer Técnico nº 211-2017-GEINV-SUINF	Parecer Técnico nº 211-2017-GEINV-SUINF, emitido em 20.09.2017 pela Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária e Gerência de Engenharia de Investimentos e Rodovias, com a proposta de repactuação do contrato da ECO 101 Concessionária de Rodovias S.A.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

R2-52	Parecer n 01432-2018-PF-ANTT-PGF-AGU	Parecer n. 01432-2018-PF-ANTT-PGF-AGU de 10 de agosto de 2018, sobre viabilidade do pleito da Concessionária BR 040 S.A - VIA-040 (objeto da Carta Ofício nº OF.GCC.0187/2018 de fls. 103/104) de reequilíbrio econômico-financeiro da equação de seu Contrato de Concessão em razão de supostos impactos tarifários decorrentes da “greve dos caminhoneiros” em 2018.
R2-53	Nota Técnica nº 21-2018-GERE-SRA	Nota Técnica nº 21-2018-GERE-SRA, de 20 de março de 2018, que trata da análise do pedido de revisão extraordinária apresentado pela Concessionária do Aeroporto Internacional de Viracopos em razão da ocorrência de caso fortuito
R2-54	Parecer nº 00316-2016-CONJUR-MT-CGU-AGU	Parecer nº 00316-2016-CONJUR-MT-CGU-AGU, de 19 de outubro de 2016, que analisa a possibilidade jurídica de suspensão de obrigação contratual da arrendatária por certo período, especificamente o cumprimento/pagamento dos índices de Movimentação Mínima Contratual – MMC.
R2-55	Sentença parcial arbitral no caso Libra	Sentença parcial arbitral do PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 78/2016/SEC7 (caso Libra), proferida em 7 de janeiro de 2019.
R2-56	Solução de Consulta n.º 21 Cosit - Secretaria da Receita Federal	Solução de Consulta n.º 21 Cosit - Secretaria da Receita Federal, de 22 de março de 2018, que trata de Imposto sobre Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social – Cofins e contribuição para o PIS/PASEP.
R2-57	Nota Técnica n. 034/2011 do DNIT.	Nota técnica elaborada pelo DNIT em 7 de fevereiro de 2011, em que são prestados esclarecimentos acerca do serviço de fresagem e recomposição do pavimento.
MANIFESTAÇÃO DA UNIÃO EM ESPECIFICAÇÃO DE PROVAS – 31.7.2019		
R2-58	Relato YouTube de 090416 A: Péssimas condições da BR-153 Goiás Tocantins Parte 1	A União encaminha o vídeo em formato mp4. Acesso https://www.youtube.com/watch?v=SPE9n9dTxOE Os vídeos constituem prova dos inadimplementos contratuais e omissões da Galvão.
R2-59	Relato YouTube de 090416 B: Péssimas condições da BR-153 Goiás Tocantins Parte 2	A União encaminha o vídeo em formato mp4. Acesso https://www.youtube.com/watch?v=vEEdtuB_yWA Os vídeos constituem prova dos inadimplementos contratuais e omissões da Galvão.
R2-60	Notícia/vídeo globo.com: “Galvão Perde concessão de trecho da BR-153 entre Anápolis e Aliança do Tocantins”	Não foi possível converter o vídeo para formato mp4. Não obstante, o acesso é possível via link: http://g1.globo.com/to/tocantins/bom-dia-tocantins/videos/t/edicoes/v/galvao-perde-concessao-de-trecho-da-br-153-entre-anapolis-e-alianca-do-tocantins/6087203/ A notícia constitui prova dos inadimplementos contratuais e omissões da Galvão.
R2-61	Notícia/vídeo globo.com: “Concessionária Galvão Engenharia não é mais responsável pela BR-153”	Não foi possível converter o vídeo para formato mp4. Não obstante, o acesso é possível via link: http://g1.globo.com/goias/bom-dia-go/videos/t/edicoes/v/concessionaria-galvao-engenharia-nao-e-mais-responsavel-pela-br-153-em-goias-e-tocantins/6084528/ A notícia constitui prova dos inadimplementos contratuais e omissões da Galvão.
R2-62	Notícia de 17 de maio de 2015: “BR-153: Cidadão entra com Representação Administrativa contra a Concessionária Galvão”	“Sem dinheiro, a Galvão Engenharia, praticamente, abandonou as atividades básicas de manutenção da rodovia e nós últimos meses vem sendo protagonista de várias reclamações dos usuários da rodovia devido a grande quantidade de acidentes e mortes decorrente a quantidade de buracos na rodovia , repercutidas em vários veículos de comunicação do Tocantins e Goiás na extensão de 624,8 km. Em busca de uma solução para



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

		o problema, o servidor público, Jorgam de Oliveira Soares, protocolou uma Representação Administrativa na última sexta-feira, 15, para que a União e a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) exercem o seu poder regulador e fiscalizatório em decorrência ao descumprimento de obrigações contratuais, dentre elas, a recuperação e manutenção do pavimento asfáltico no subtrecho Talismã do Tocantins à Aliança do Tocantins, oriundas do Contrato de Concessão nº 01/2014, parte VII – Edital ANTT nº 001/2014, diante da prestação de serviços deficiente da referida concessionária.” A notícia é mais uma comprovação da omissão e do grave inadimplemento contratual da Requerente. http://www.atitudeto.com.br/br-153-cidadao-entra-com-representacao-administrativa-contra-a-concessionaria-galvao/
R2-63	Notícia de 6 de maio de 2016: “Por atraso na BR-153, Galvão é autuada 28 vezes”	“Na lista das construtoras envolvidas na Operação Lava Jato, o Grupo Galvão já recebeu 28 autuações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por descumprimento do contrato de concessão da BR-153, entre Anápolis (GO) e Aliança do Tocantins (TO). Sem crédito para tocar as obras, a empresa aguarda há meses uma posição da agência para saber se poderá vender a concessão ou se perderá a rodovia.” A notícia é mais uma demonstração dos inadimplementos contratuais de Galvão. https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,por-atraso-na-br-153-galvao-e-autuada-28-vezes,10000049663
R2-64	Notícia de 19 de novembro de 2016: “Estrada sem rumo” e vídeo correspondente	“Enquanto a situação não se resolve, quem sofre são os motoristas que passam pela rodovia. Só de caminhões, segundo estimativa da Associação dos Caminhoneiros do Estado de Goiás (Aceg) e Polícia Rodoviária Federal (PRF), são cerca de 30 mil por dia. A reportagem do POPULAR esteve ontem, novamente, em alguns locais do trecho entre Anápolis e Rialma e confirmou a situação. Buracos, rachaduras, mato alto e desvios antigos que estrangulam o tráfego em pontos importantes continuam a existir e, em alguns casos, geram temor por causa do início do período chuvoso e da falta de manutenção adequada.” https://www.opopular.com.br/noticias/cidades/br-153-estrada-sem-rumo-1.1182400
R2-65	Notícias de 16 de setembro de 2017: “Rodovia do medo”, BR-153 está abandonada”; “A cada dois dias, uma morte e dez feridos”; Governo promete plano de emergência para Rodovia do Medo”; “Atraso frustrou projetos previstos para a região”	“O Estado percorreu todos os 625 quilômetros da estrada que, até o mês passado, estava sob o comando da Galvão Engenharia, empresa que comemorou a vitória de seu leilão de concessão com uma oferta de pedágio 46% menor que aquela sugerida pelo governo. O compromisso assumido pela companhia era o de injetar R\$ 4,2 bilhões em obras de duplicação e melhorias entre os municípios de Anápolis (GO) e Aliança do Tocantins (TO). Praticamente nada foi feito. Enterrada na Operação Lava Jato, a Galvão Engenharia não conseguiu o financiamento bilionário que havia acertado com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). No mês passado, depois de três anos de paralisia, o governo decretou a caducidade do contrato e, pela primeira vez na história, tomou de volta uma concessão rodoviária. Para os usuários da rodovia e os municípios cortados pela estrada, ficaram os riscos, a deterioração, a paralisia dos investimentos e a frustração de um desenvolvimento que não veio”. As notícias são demonstrações dos inadimplementos contratuais e omissões de Galvão. https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,rodovia-do-medo-br-153-esta-abandonada,70002003327
R2-66	Notícia de 16 de setembro de 2017: “Rodovia do medo”, BR-153 está abandonada” - Vídeo exibindo o caos da BR-153	“O asfalto de péssima qualidade, lançado em camada muito fina ao longo de todo o traçado, está com buracos em diversos trechos, principalmente no Estado do Tocantins. O movimento intenso de caminhões abarrotados de toneladas de carga tem deformado boa parte do pavimento, criando bolhas de



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

		asfalto por todo lado”. A notícia é mais uma demonstração dos inadimplementos contratuais e omissão de Galvão.
R2-67	Ação Civil Pública de Indenização por Danos Materiais e Morais Coletivos ajuizada pelo Ministério Público de Goiás contra a Requerente	“Vislumbra-se muito facilmente as inúmeras irregularidades que a concessionária vem efetuando – por omissão – durante todo o lapso do exercício de suas atividades na Gestão da Rodovia. Não é aceitável a arguição do desconhecimento dos métodos corretos para a prestação de serviços adequados, posto que, é lição por demais pequena que para o estabelecimento de serviços e exercício da atividade em tela, devem-se submeter ao Código de Defesa do Consumidor e às normas regulamentares da ANTT”. O documento demonstra que o inadimplemento contratual da Requerente gerou consequências seríssimas para a sociedade.
R2-68	Ação Popular 0001708-28.2017.4.01.4300	“(a) a CONCESSIONÁRIA GALVÃO deixou de cumprir as obrigações contratuais de manutenção e conservação da rodovia BR-153, entre
R2-69	Decisão proferida nos autos da Ação Popular 0001708-28.2017.4.01.4300	Anápolis (GO) e Aliança (TO), contraídas quando da sua concessão; 3. (b) a UNIÃO e a ANTT abriram mão do poder regulatório e fiscalizatório aplicável à concessão, ao não decretarem a caducidade do contrato administrativo descumprido; 4. (c) a falta de manutenção da rodovia tem provocado acidentes com mortes; 5. (d) nessas circunstâncias, cabe ao DNIT assumir cautelarmente os trabalhos de manutenção e conservação do trecho, até que seja realizada nova licitação da concessão”. O documento demonstra que o inadimplemento contratual da Requerente gerou consequências seríssimas para a sociedade e a cobrança de medidas urgentes da administração pública federal.
R2-70	RELATÓRIO DE FISCALIZAÇÃO 05/2014/PFR-SJPINHAIS/COINF	Relatório elaborado por ocasião da primeira visita à Rodovia BR-153/TO/GO para acompanhamento do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens entre o DNIT e a Concessionária Galvão BR-153. Em cotejo com o Parecer Técnico nº 265/2016/COINF-MG/SUINF, de 22.12.2016 (Doc. R2-05), e com o Parecer Técnico nº 139/2016/COINF-MG/SUINF, de 05.08.2016 (Doc. R2-71) evidencia a permanência da situação precária da rodovia e inoperância da Concessionária.
R2-71	PARECER TÉCNICO Nº 139/2016/COINF-MG/SUINF, DE 05.08.2016	Documento integrante do processo administrativo de caducidade (50500.215568-2016-36). Evidencia a permanência da situação precária da rodovia e inoperância da Concessionária, mesmo após 2 meses da instauração do referido processo. Registra, juntamente com Parecer Técnico nº 265/2016/COINF-MG/SUINF (Doc. R2-05), de 22.12.2016, o resultado de 2 vistorias realizadas <i>in loco</i> pela COINF-URMG em 2016. Essa inspeção teve como objetivo levantar e atualizar a situação da rodovia para a SUINF prosseguir com os trâmites administrativo. Registro de manutenção da situação de inadimplência com os parâmetros. Algumas operações tapa-buraco foram identificadas, porém o problema de buracos persistia de forma grave ao longo de todo trecho. Nenhum o serviço foi feito de forma definitiva, apenas operações paliativas. Vegetação acima do permitido, pontes sem guarda corpo, pavimento e sinalização deteriorando por falta de manutenção. Registro do abandono da rodovia.
R2-72	RELATÓRIO DE VISTORIA SOBRE AS CONDIÇÕES DA RODOVIA BR-153, DE DEZEMBRO DE 2016	Nos dias 20 e 21 de dezembro de 2016 foi realizada vistoria técnica para avaliar as condições de pista de rolamento, acostamentos, sinalizações horizontais, sinalizações verticais, dispositivos superficiais de drenagens e roçadas no trecho compreendido entre o Km 622,7 e o Km 801,6 (SNV 2016_07) da Rodovia BR 153/TO, dando ênfase aos pontos críticos de trafegabilidade e segurança viária, concluindo que “as condições visuais são notadamente críticas” e “que parte significativa do segmento se encontra em condições precárias, necessitando, portanto, de obras de conservação e até mesmo de restauração”.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

R2-73	Memorando 188/2016/GEROR/SUINF, de 07.12.2016	Por meio do Memorando 188/2016/GEROR/SUINF, de 07.12.2016, a GEROR encaminhou para conhecimento da Comissão Processante a Notificação Extrajudicial da Trust Company - Lions Merchant Bank S/A, em razão da não formalização da contratação da Carta Fiança n. 001414/2015 (Garantia de Execução Contratual). A Notificação Extrajudicial registra que a Galvão não manteve em vigor qualquer Garantia e atuou com má-fé. Por conta disso, a ANTT ficou impossibilitada de executar a garantia para pagamento de multas, verbas de fiscalização e recuperação da rodovia. Trata-se de descumprimento contratual de natureza gravíssima. O documento é mais uma demonstração dos inadimplementos contratuais de Galvão.
R2-74	Carta DIR5 nº 03_2016 - ANTT	Carta do BNDES à ANTT, onde o Banco declara, sobre manifestações apresentadas por associações e empresas concessionárias de rodovias federais integrantes da 3ª Etapa de Concessões, no âmbito do PIL, que “esse quadro de frustração não decorreu de alterações nas condições de financiamento divulgadas pelo BNDES (“Carta”), mas de fatores conjunturais desfavoráveis e mudanças em variáveis exógenas, que são insumos do processo de análise para concessão de crédito , causando impacto, portanto, na aplicação das referidas condições e fazendo com o que o resultado divergisse das expectativas das empresas. É oportuno destacar que a referida “Carta” comunicou que o “ enquadramento das operações e o estabelecimento das condições definitivas do financiamento ” dependiam “da análise econômico-financeira do empreendimento e dos acionistas, à luz das Políticas de Crédito e Operacionais das instituições financeiras”. Demonstra que a Carta de Apoio dos Bancos Públicos não constituiu promessa de financiamento e que a negativa do financiamento decorreu de condições particulares da Requerente.
R2-75	REGISTROS FOTOGRÁFICOS DA RODOVIA, DE DEZEMBRO DE 2016	Registros fotográficos demonstram a situação calamitosa da BR-153.
R2-76	Ofício n. 158.2015 DG-PRF-MJ Polícia Rodoviária Federal	A 1ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal localizada no Estado de Goiás constatou a precariedade da BR 153, cujas más condições de conservação, e a situação descrita como “calamitosa”, geraram graves acidentes e prejuízos aos usuários.
R2-77	Ofícios da Polícia Rodoviária Federal à Galvão sobre o estado de conservação da BR 153	“Considerando que o supra-mencionado trecho se encontra sob concessão da Empresa Galvão e que tal empresa tem total responsabilidade de conservação, manutenção e sinalização do mesmo. Considerando que o referido trecho está em más condições de trafegabilidade devido irregularidades no pavimento, buracos, sinalizações vertical e horizontal ineficientes ou faltantes (...) Solicitamos que sejam tomadas, com maior brevidade possível, as medidas cabíveis, que são de competência desta empresa, no intuito de prevenir para que não aconteçam tais ocorrências ou que diminuam significativamente os riscos destas acontecerem e que nos sejam enviadas no prazo de 05 dias, informações formais de quais atitudes serão tomadas à este respeito. Ressaltamos que estão sendo enviadas cópias deste documento para a Agência Nacional de Transportes Terrestres e para o Ministério Público Federal.”
R2-78	Relatório 01-2015-EAFR-Goiania-SUINF	Registro do descumprimento dos parâmetros do 9º mês de concessão previstos no PER. Apenas execução das obras de recuperação da Ponte sobre o Rio das Almas.
R2-79	Relatório 02-2015-EAFR-Goiania-SUINF	Registro do descumprimento dos parâmetros de 12º mês. Obra de recuperação da Ponte sobre o Rio das Almas encerradas com itens faltantes , como pavimento sobre o tabuleiro, defensas metálicas não ancoradas. Quase nenhum serviço de recuperação da rodovia , por estar no período de



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

		chuvas, foi observada uma piora considerável em relação a qualidade do pavimento, altura da vegetação, processos erosivos iniciando.
R2-80	Relatório 55-2015-PFR-SJPINHAIS-COINF-URSP-SUINF	Registro do descumprimento dos parâmetros de desempenho previstos para o 12º mês de concessão. Pavimento em más condições, ausência de sinalização, ausência de EPS, vegetação acima do limite regulamentar, erosão em acostamento.
R2-81	Currículo	Currículo Fernando Bezerra
R2-82	Currículo	Currículo Miriam Ramos Quebaud
MANIFESTAÇÃO DA UNIÃO SOBRE A OP N.º 2 – 12.9.2019		
R2-83	NOTA TÉCNICA N.º 5/2019/ARB_GALVAO/SNTTA	Manifestação do GT sobre os documentos juntados na Tréplica da Concessionária Galvão.
R2-84	OFÍCIO N.º 82691/2019/DIR/DNIT SEDE	Manifestação do DNIT sobre os documentos juntados na Tréplica da Concessionária Galvão.
R2-85	SEI N.º 1900026 e 1900027	E-mail de 10 de setembro de 2019. Complemento ao Ofício n.º 82691/2019/DIR/DNIT SEDE
R2-86	Dados_BR_153_TO_GO	Dados brutos utilizados no cálculo dos custos de depreciação da BR-153/TO/GO



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

SUMÁRIO

1. PRELIMINARMENTE: QUESTÃO DE ORDEM QUANTO À EXTRAPOLAÇÃO DOS LIMITES DA TRÉPLICA	13
1.1 Extinção contratual por culpa da Requerente	14
1.2 Bens reversíveis	17
2. SEGUNDA QUESTÃO DE ORDEM: DAS AFIRMAÇÕES INVERÍDICAS FEITAS PELA GALVÃO, AS QUAIS MERECEM PRONTA CORREÇÃO	19
3. SOBRE OS NOVOS DOCUMENTOS JUNTADOS PELA REQUERENTE.....	20
3.1. Doc. A73. Medição de janeiro de 2015	20
3.2. Doc. A.74. Relatório COPAVEL	26
3.2.1 Segmentação homogênea.....	31
3.2.2. DNER PRO 011/79 e Fresagem e recomposição 4 cm.....	35
3.2.3. Degradação como processo natural decorrente da ação do tráfego.....	41
3.2.4. Segmentos com melhoria.....	44
4. CONCLUSÃO.....	47



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

1. A presente manifestação é apresentada pela Requerida 2 União em cumprimento a Ordem Processual n. 2, de 13 de agosto de 2019, que concedeu o prazo de 30 dias para manifestação sobre os documentos A-70 a A-74.

1. PRELIMINARMENTE: QUESTÃO DE ORDEM QUANTO À EXTRAPOLAÇÃO DOS LIMITES DA TRÉPLICA

2. Inicialmente, faz-se imperioso ressaltar que a Requerente, ao apresentar sua tréplica, extrapolou os limites impostos pela própria **natureza** da peça, que tem como propósito oferecer à uma das partes a oportunidade de se manifestar sobre a **réplica** elaborada pela parte contrária.

3. Nesse sentido, a União, na sua última manifestação (10/06/2019), fez **réplica à resposta ao pedido reconvenicional**, oportunidade em que rebateu os argumentos suscitados pela Requerente na sua defesa à Reconvensão apresentada pela União. Assim, seguindo-se a lógica do procedimento arbitral, nos moldes da tabela a seguir, extraída da Ata de Missão, deveria a Requerente ter apresentado **estritamente Tréplica à Reconvensão**, conforme item 5 do quadro abaixo:

Nº	Fase	Partes / Tribunal	Data
1)	Alegações Iniciais	Requerente	14/01/2019
2)	Resposta às Alegações Iniciais e Reconvensão	Requeridas	29/03/2019
3)	Réplica e Resposta à Reconvensão	Requerente	03/05/2019
4)	Réplica à Resposta à Reconvensão e Tréplica	Requeridas	10/06/2019
5)	Tréplica da Reconvensão	Requerente	15/07/2019
6)	Especificação de provas	Comum	31/07/2019



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

4. Não obstante, a Requerente, ao apresentar sua suposta “**Tréplica**”, apresentou, na realidade, uma “**quadréplica**” quanto ao pleito principal, haja vista que fez diversas considerações sobre as causas que levaram à extinção contratual e sobre o erro de premissa da caducidade (diante do cenário de crise econômica, caso fortuito, etc.), tecendo também considerações sobre bens reversíveis, entre outros aspectos que são debatidos na demanda principal (e não na reconvenção).

5. Nesse espeque, adentrou a Requerente – extrapolando os limites da Tréplica à Reconvenção – em diversos aspectos ligados aos motivos do inadimplemento contratual, em especial, às razões da negativa do financiamento, dentre outras questões jurídicas invocadas pela União nos Capítulos 2, 3 e 4 da sua **Tréplica**, ao passo que deveria ter se limitado a abordar as matérias contidas no **Capítulo 6** da peça (fl. 116 e ss), que diz respeito à **Réplica à Reconvenção**.

6. Observe-se que o calendário acima previu 2 manifestações de cada parte sobre o pleito principal, e 2 manifestações sobre o pleito reconvenicional. A Requerente, no entanto, criou uma fase adicional no cronograma, manifestando-se 3 vezes sobre o pleito principal, enquanto a União o fez 2 vezes. Tal desiderato não pode ser admitido. Ou, caso já tenha se consumado, como é o caso, deve a quebra da isonomia ser reequilibrada pela concessão de voz às Requeridas.

7. Isso posto, em nome do efetivo contraditório, da isonomia e da celeridade processual, a União vem tecer breves considerações sobre o tópico “III.3” da Tréplica (“quadréplica”) da Requerente, o qual versa sobre teses atinentes à demanda principal. Em seguida, a Requerida 2 manifestar-se-á sobre os novos documentos apresentados pela Requerente juntamente à sua Tréplica.

1.1 Extinção contratual por culpa da Requerente



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

8. Quanto ao ponto, importante repisar a exclusiva responsabilidade da Galvão pelos riscos do financiamento e pela sua patente culpa no descumprimento do contrato de concessão, o que levou à consequente imposição de sanções e à declaração de caducidade do contato de concessão.

9. A Galvão mais uma vez descontextualiza e distorce trechos da manifestação da União, ao mencionar (no §87) o §85 da peça da União. Ora, naquele §85, a União colacionou julgados que justamente negam a ocorrência da teoria da imprevisão em diversas situações, como a de crise econômica, aumento da inflação, aumento de encargos trabalhistas, ou dificuldades operacionais, uma vez que tais situações não eram imprevisíveis e sim decorrentes de má previsão empresarial, o que também é cristalino no caso da Galvão.

10. Quem parece desconhecer o contrato de concessão é a própria Galvão, que não conseguiu o empréstimo que era de sua absoluta responsabilidade (relembre-se pela enésima vez o texto expresso do artigo 26.1 do Contrato, e do art. 31, inc. VIII, da Lei de Concessões), e incorreu em sucessivos descumprimentos contratuais, ferindo de morte o contrato, acarretando prejuízos à União, à sociedade e ao erário; sem embargo, ainda intenta emplacar a tese de crise econômica e da teoria da imprevisão para eximir-se dos seus deveres.

11. Não bastasse a Requerente ter se envolvido no maior escândalo de corrupção do país, e ter descumprido cabalmente o contrato por conta de suas próprias condutas e da consumação de riscos alocados contratualmente a si, ainda quer se liberar das penalidades contratuais e auferir indenização indevida da União e da ANTT. Ou seja, tenta se dar bem às custas do erário público e do povo brasileiro.

12. A Galvão busca ainda rebater o óbvio demonstrado na tabela doc R2-37, tentando justificar o fato de que ela foi a única a não obter o empréstimo ponte porque houve um grave declínio do cenário econômico no lapso temporal de poucos meses entre o final de 2014 e começo de 2015. Na verdade, a crise financeira já é invocada em pleitos de



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

reequilíbrio, por outras concessionárias de serviço público, desde 2013, como demonstrado nos §§86 e ss da tréplica da União, e não apenas no final de 2014 e começo de 2015. O que ocorreu do final de 2014 e começo de 2015 foi o exponencial agravamento da crise da credibilidade da Galvão, por seu envolvimento em escândalos de corrupção e prisão de diretores e administradores do grupo, além de **seu pedido de recuperação judicial**, como também fartamente discorrido e demonstrado nos §§57 e ss. da tréplica da União.

13. Não bastasse, a Requerente em tortuosa argumentação alude no §111 que o Santander “prestaria” fiança bancária à Requerente junto ao BNDES, sendo que, na verdade, não se comprovou nada além de **tratativas**; o próprio documento A.10 (juntado pela Galvão) contém correspondência do Santander de 05.09.14 na qual se afirma expressamente que não se tratava de garantia ou fiança, uma vez que a operação estaria:

“(...) pendente de aprovação pelos Comitês de Crédito do Santander, especialmente quanto a volume, prazo e demais características e condições da operação.

A presente carta de intenção não constitui, tácita ou implicitamente, instrumento de garantia, tampouco um compromisso ou obrigação de emissão de uma ou mais fianças bancárias pelo Santander, a qual está sujeita à aprovação em nossos comitês internos”.

14. Mais uma vez aqui deve-se alertar que a Requerente – como o faz desde o início do procedimento – pretende trazer à discussão fatos relacionados a ente estranho à presente lide, o BNDES (a exemplo dos §§111 e ss), mencionando tal entidade nada menos que 16 vezes em sua peça. Se a Galvão entende (como afirmado nos §§112, 113, 119, 120 e 125) que possuía todos os requisitos necessários à concessão do financiamento ponte, e o mesmo foi negado indevidamente pelo BNDES, que acione o BNDES pelas vias próprias, uma vez que não pode a União responder pela negativa de crédito daquele ente ou de qualquer outro banco. O que não se admite é que a Galvão transfira esse ônus empresarial e creditício à ANTT e à União (leia-se, ao erário público, e ao povo brasileiro), uma vez que a lei e o contrato impõem o ônus de captação de recursos e empréstimos **única e exclusivamente à própria concessionária**.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

15. Se a Galvão entendesse que a modelagem econômica da 3ª etapa não era adequada (§115), **que se abstivesse de participar do certame licitatório, uma vez que não era obrigada a tanto**. Uma vez que aderiu ao certame, não pode posteriormente querer eximir-se do cumprimento dos mandamentos legais, regulatórios e contratuais alegando deficiência na modelagem, ao invés de assumir que a verdadeira deficiência ocorreu em seu planejamento financeiro/operacional/empresarial.

16. Também no §117 a empresa tenta se comparar à Concessionária Rota do Oeste-CRO, dizendo que seu dirigente também estava preso, mas isso não impediu a liberação de empréstimo ponte à CRO. Ocorre que uma leitura mais atenta da tabela do §42 (da tréplica da União) permite visualizar que a maior parte do empréstimo ponte foi concedida à CRO em 11/09/14 pelo BNDES. A menor parcela é que foi concedida em 20/08/15 pela Caixa Econômica e não pelo BNDES. Ora, não se pode aqui querer equiparação de situação com a CRO, uma vez que a análise de risco é particularizada e individualizada em relação a cada empresa e/ou grupo empresarial, além do que os critérios de análise dos riscos para a concessão de financiamento são próprios e discricionários a cada instituição financeira.

17. No §123 a Galvão mais uma vez, valendo-se de maliciosa citação descontextualizada – *estratégia essa que, além de cansativa, tão somente demonstra a fragilidade das teses da Galvão* –, pretende fazer crer que o documento juntado pela União no doc.R2.46 (denominado “Fitch Coloca Todas as Empresas Brasileiras de Construção em Observação Negativa”) corrobora com o argumento de que houve fechamento do mercado de crédito desvinculado de atuação da concessionária. Ocorre que o próprio documento explicita que a redução no acesso ao financiamento deve-se às investigações e acusações de corrupção em curso na operação Lava-Jato, operação na qual a Galvão estava implicada, daí o seu rebaixamento.

1.2 Bens reversíveis



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

18. Igualmente, no §§ 128, 129 e 130 da tréplica, a Requerente pretende rediscutir em momento processual inoportuno os argumentos da Requerida 2 relacionados à reversibilidade dos bens e aos investimentos que, de acordo com as regras contratuais, seriam passíveis de ser indenizados, matéria esta que não se vincula à reconvenção.

19. Na verdade, a Requerente se vale arditosamente desta fase processual para tentar mais uma vez convencer esse Tribunal Arbitral de todo e qualquer gasto que tenha incorrido durante a execução do contrato seria passível de indenização, como se as Requeridas tivessem passado um cheque em branco para a Requerente.

20. A esse respeito o Grupo Técnico (doc. R2-83) assim se posiciona:

“10. (...) a Requerente contesta a tese de que os investimentos realizados à revelia dos parâmetros de desempenho não são indenizáveis, mas esquece de mencionar que o Contrato de Concessão de rodovia é acompanhado e aferido por meio de parâmetros técnicos, de qualidade e desempenho, de modo que investimentos relativos a bens reversíveis, como os serviços de recuperação e manutenção, que estejam em desconformidade com os escopos, parâmetros técnicos, de qualidade e desempenho mínimos estabelecidos no Contrato e no PER, não se qualificam como indenizáveis.

11. Isto é coerente, pois serviços de recuperação e manutenção, se não forem continuados, se perdem no curto espaço de tempo, não agregando valor ao sistema rodoviário, e, por conseguinte, aos usuários da rodovia e ao Poder Concedente. Ou seja, esses serviços se iniciam desde o início da concessão e se encerram no término do contrato, sendo realizados de forma permanente ao longo do prazo de concessão.

Figura 1 – Serviços de Recuperação e Manutenção no Período de Concessão

Ano de Concessão																																	
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				
TI	Recuperação				Manutenção																												
TI: Trabalhos Iniciais																																	

Fonte: Elaborado pelo autor.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

12. Todavia, se os investimentos previstos no PER tivessem sido realizados pela concessionária, como as obras de duplicação, vias marginais, melhorias de acessos, interconexões, retornos e passarelas, e tais dispositivos fossem arrolados ao Inventário da rodovia e incorporados aos bens da União, certamente caberia indenização pela parcela não amortizada. Assim seria, pois gerariam valor ao Sistema Rodoviário, caracterizando elementos implementados que seriam úteis até mesmo após o termo do prazo da concessão, fornecendo, no longo prazo, maior segurança, conforto e trafegabilidade aos usuários da rodovia.”

21. Esta tese sobre a indenizabilidade dos investimentos vinculados a bens reversíveis foi exaustivamente tratada no capítulo 3 da *Resposta às Alegações Iniciais* e no capítulo 5 da Tréplica, não cabendo à Requerente 2 reiterar a tese ali desenvolvida sob pena de incorrer no mesmo erro da Requerente, razão pela qual evitando tornar-se repetitivo remete-se os Srs. Árbitros aos argumentos ali desenvolvidos.

2. SEGUNDA QUESTÃO DE ORDEM: DAS AFIRMAÇÕES INVERÍDICAS FEITAS PELA GALVÃO, AS QUAIS MERECEM PRONTA CORREÇÃO

22. Ressalte-se, de antemão, que não se está a fazer “quadréplica” da Tréplica, tal como fez a Requerente, mas tão somente a desmentir duas afirmações feitas pela Galvão, em grave afronta à verdade literal contida nos autos:

i. Afirma a Galvão que: “é incontroverso entre as partes que, contrariamente ao indicado inicialmente em Ata de Missão, a União não formulou quaisquer pedidos relativos a “a) custos de manutenção do sistema rodoviário” e que “fato é que as partes concordam que os mesmos [degradação do ativo rodoviário] se encontram fora do escopo da presente arbitragem”.

Frisa-se que tais afirmações ofendem a verdade literal inserta nas manifestações da União, a exemplo do seguinte trecho extraído da Réplica da União:

“[...] o objeto da Reconvenção diz respeito **unicamente à indenização pelos custos de recuperação/manutenção do trecho da rodovia concedido, em decorrência da já**



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

mencionada degradação do ativo rodoviário levada a efeito pelo inadimplemento contratual da concessionária” (§264 da Réplica – grifos originais).

ii. Afirma a Galvão que: *“Pela simples leitura da Ata de Missão, observa-se que, ao contrário do que afirma a Requerida 2, não há qualquer menção expressa à reparação pelos ‘danos causados em razão da degradação do ativo rodoviário’, mas tão somente pelos ‘lucros cessantes, decorrentes da perda de receita em razão da degradação do ativo rodoviário’.”*

Quanto a essa afirmação, a União busca acreditar, na linha da presunção da boa-fé alheia, que se trata de um erro crasso de interpretação, e não de tentativa de distorcer intencionalmente os fatos; em qualquer caso, fato é que a União deixou expressamente consignado na Ata de Missão que a reconvenção tem por objetivo buscar reparação pelos *“danos econômicos causados diretamente à União, tais como a necessidade de dispêndio de recursos para manutenção do sistema rodoviário; a contratação de novos estudos de viabilidade para nova licitação; além de lucros cessantes, decorrentes da perda de receita em razão da não ocorrência de fato gerador tributário, degradação do ativo rodoviário, entre outros”*.

23. Registre-se que a União até poderia dispensar os esclarecimentos ora realizados, tendo em vista que a leitura da Ata de Missão e da Réplica à resposta à reconvenção, por si só, poderia levar os Srs. Árbitros a concluir que são absolutamente **inverídicas, falaciosas** as afirmações feitas pela Galvão na sua Tréplica. Entretanto, entende por bem chamar atenção para uma conduta gravosa e indesejável, ratificando a importância de que as partes sempre observem o dever de litigar pautadas pela **lealdade, ética e boa-fé**.

3. SOBRE OS NOVOS DOCUMENTOS JUNTADOS PELA REQUERENTE

3.1. Doc. A73. Medição de janeiro de 2015

24. Infrutiferamente, a Requerente lança mão de provas documentais inadequadas e de validade precária, tentando fazer socorrer o direito que não lhe assiste. Entre outras questões de fato que são objeto de controvérsia na presente arbitragem estão a realização por parte da



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

Galvão de investimentos passíveis de indenização e o dano sofrido pela União em virtude da inércia da então concessionária em fazer cumprir suas obrigações contratuais de gestão do ativo rodoviário.

25. Na sua última manifestação, a Requerente juntou documentos relativos à suposta realização de investimentos decorrentes da contratação de canteiro de obra e mobilização, no intuito de atender às obrigações dos trabalhos iniciais.

26. Nada obstante, os três documentos apresentados sob denominação de “A.73” não possuem o condão de configurar qualquer direito à indenização em favor da Galvão.

27. Note-se que o arquivo “Doc.A73.AMem_Med_Acum_fev15_BR153” possui diversas inconsistências já apontadas à época pela comissão processante da ANTT e fartamente reiteradas pelo Grupo de Trabalho que apoia a defesa da União nesta arbitragem. Muito elementos apontam pela irregularidade documental da transação que ora se pretende seja indenizada, tais como a ausência de qualquer assinatura e a inexistência de nota fiscal que atesta a regularidade tributária da operação correspondente. Assim, restam fundadas dúvidas quanto à origem e adequação técnica do documento, podendo ter sido elaborado por qualquer pessoa, a qualquer tempo.

28. Esta omissão da Requerente configura, portanto, infração à legislação tributária, que prevê obrigações acessórias (arts. 113 e 115, Código Tributário Nacional) à prestação de serviços, fundamentais à validade documental, como se extrai dos arts. 1º e 2º da Lei nº 8.846, de 1994:

Art. 1º A emissão de nota fiscal, recibo ou documento equivalente, relativo à venda de mercadorias, prestação de serviços ou operações de alienação de bens móveis, deverá ser efetuada, para efeito da legislação do imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza, no momento da efetivação da operação.

(...)

Art. 2º Caracteriza omissão de receita ou de rendimentos, inclusive ganhos de capital para efeito do imposto sobre a renda e proventos de qualquer natureza e das contribuições



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

sociais, incidentes sobre o lucro e o faturamento, a falta de emissão da nota fiscal, recibo ou documento equivalente, no momento da efetivação das operações a que se refere o artigo anterior, bem como a sua emissão com valor inferior ao da operação.

29. Estas constatações também foram apontadas na última manifestação do Grupo Técnico da União (Doc. R2-83):

“58. O Boletim é referente aos supostos serviços realizados pela Construtora Galvão Engenharia em fevereiro de 2015, onde consta o valor de R\$ 3.113.095,77 (três milhões, cento e treze mil, noventa e cinco reais e setenta e sete centavos), relacionados a serviços de sinalização, elementos de proteção e segurança, drenagem, vegetação e cercas, dos trabalhos iniciais.

59. Todavia, este documento padece de vícios formais e contábeis conforme os demais Boletins de Medição, não sendo prova fidedigna para comprovação de serviços, pois não tem confiabilidade, tendo em vista se tratar de um mero documento interno da Construtora Galvão Engenharia, não auditado pela União ou pela ANTT.

60. Inclusive, com relação a todos os Boletins de Medição, não foram localizados nos autos do processo as respectivas Notas Fiscais que são exigidas neste tipo de transação de prestação de serviço, conforme preconiza a Lei nº 8.846/1994, ou seja, tratam-se de boletins meramente exemplificativos, em que sequer foram apresentados os comprovantes dos valores pagos, não podendo ser atestados os serviços que ali estão discriminados.”

30. Ainda a respeito da incompletude documental do pleito da Galvão, é preciso reconhecer a existência de diversas outras formas de comprovação da prestação de serviços de engenharia, que até então não foram trazidas aos autos. É o que aponta o Grupo Técnico da Requerida 2 (Doc. R2-83):

“62. Chama a atenção, ainda, o fato de que a Requerente não apresentou qualquer evidência, dentre inúmeras possibilidades, que comprove a instalação do canteiro das obras cuja indenização pleiteia.

63. Neste eixo de ideias, destaca-se a seguir, a título de ilustração, alguns documentos comumente exigidos e que deveriam ser apresentados pela Requerente com relação à construção e operação do canteiro de obras, a saber:

- *Projeto Aprovado pela Prefeitura Municipal;*



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

- *Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) emitido pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA);*
- *Licenças, Alvarás ou Autorizações de Construção, Habitação (Habite-se), Funcionamento exigidos pelas Prefeituras Municipais;*
- *Auto de Vistoria (AVCB) e Certificado de Licença (CLCB) exigido pelo Corpo de Bombeiros da Polícia Militar Estadual;*
- *Licencias de Ambientais (LP, LI e LO);*
- *Recolhimento de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), conforme lei municipal (Lei Complementar nº 116/2003); e*
- *Documentos de Transportes de Cargas, como Manifestos Eletrônicos de Documentos Fiscais (MDF-e) e Documentos Auxiliares do Manifesto de Documentos Fiscais (DAMDFE), conforme determina o art. 22 da Resolução ANTT nº 4.799/2015;*
- *Notas Fiscais de Compra de Materiais e Equipamentos do Canteiro de Obras; e*
- *Licença Municipal para Alojamento;*
- *Licença da Vigilância Sanitária para funcionamento de refeitório – Resolução ANVISA RDC nº 216/2004.”*

31. Por sua vez, o documento “*Doc.A73.BEPC_BR-153 MED-05 fev.15*” já havia sido juntado, sob denominação de “*Doc.A63.EPC_BR-153 MED-05*” e tampouco pode ser considerado idôneo na demonstração do quadro fático desta lide. Uma análise acurada do valor informado pela Requerente e das circunstâncias do pagamento indicam a pactuação intra-grupo societário de preço acima do valor praticado no mercado, com antecipação de pagamento não usual. Isto é, há completo descompasso entre as intervenções verificadas na rodovia e os valores despendidos pela concessionária e auferidos por sua controladora.

32. O Grupo de Trabalho que assessora a defesa dos interesses da União estimou, conforme Doc. R2-83, que os valores gastos a título de instalação de canteiro e de mobilização seria suficiente para cumprimento de parcela não ignorável das obras que compõem o PER. De fato, é incongruente o montante pactuado para a prestação do serviço



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

e o resultado prático da pretensa intervenção, na medida em que nenhuma obra de ampliação de capacidade e melhoria foi realizada:

65. Para se ter uma ideia do quanto é incoerente e absurdo o valor de canteiro de obras, considerando o Custo Médio Gerencial do DNIT[10], data base julho de 2017, para duplicação, com apenas o valor de canteiro de obra ora pleiteado, a concessionária poderia ter realizado diversas obras e serviços, conforme demonstrado a seguir:

1. Obra:

• *Pista Simples = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 3.159.000,00 = 33,228 km; e*

• *Pista Dupla = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 7.617.000,00 = 13,780 km; e*

2. Manutenção: e

• *Restauração = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 1.200.000,00 / km = 87,472 km; e*

• *Reconstrução = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 2.334.000,00 / km = 44,973 km.*

3. Conservação.

• *Restauração = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 51.800 / km/ano = 2.026,371 km/ano; e*

• *Reconstrução = R\$ 104.966.000,00 / R\$ 94.700,00 / km/ano = 1.108,405 km/ano.*

Figura 2 – CMGD – Julho/2017



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

CUSTOS MÉDIOS GERENCIAIS

DNIT

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT

SAB - QUADRA 3 LOTE "A" EDIF. NÚCLEO DOS TRANSPORTES - CEP 70040-902 - BRASÍLIA DF

Coordenação-Geral de Planejamento e Programação de Investimentos - CGPLAN / DPP / DNIT

Data de Elaboração: 19/01/2018

Mês Base (SICRO 2): jul/17

MODAL RODOVIÁRIO

OBRA / SERVIÇO		INTERVALO	MÉDIA R\$ / Km	OBSERVAÇÕES	
		Lim.Inferior	Lim.Superior	Limite Inferior	Limite Superior
CONSTRUÇÃO	ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE	Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE			
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,0m e Acost. 2,5m		2.331.783,07	a 3.986.547,28	3.159.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento
IMPLANTAÇÃO/ PAVIMENTAÇÃO (P.Simples) Faixa 3,0m e Acost. 1,0m (até Classe III)		1.758.393,79	a 2.561.207,73	2.160.000,00	Solução c/ revestimento em TSD - Pista e Acostamento
CONSTRUÇÃO DE TERCEIRA FAIXA E RESTAURAÇÃO DA PISTA EXISTENTE		2.178.403,74	a 2.672.388,00	2.425.000,00	Solução 3a Faixa c/ revest. CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente - CBUQ 3cm e no Acostamento - CBUQ 3cm
DUPLICAÇÃO C/ CONSTR. DE PISTA NOVA (2 Faixas)+RESTAURAÇÃO DE P. EXISTENTE+CANT. CENTRAL		4.861.975,42	a 10.371.975,60	7.617.000,00	Solução 3a Faixa c/ revest. CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente com CBUQ 8cm e no Acostamento CBUQ 4cm
					Solução Pista Nova c/ revest. CBUQ 10cm, recapeamento da Pista Existente CBUQ 10cm e Acostamentos/ Afastamentos CBUQ 10cm.
MANUTENÇÃO		Valores obtidos utilizando-se os Manuais de Soluções Técnicas Gerenciais - CGPLAN/COVIDE			
RESTAURAÇÃO		562.749,41	a 1.837.363,74	1.200.000,00	Solução c/ Fregagem 5cm+reposição CBUQ 5cm (100%)+ Recapeamento CBUQ 5 cm-Pista e Acostamento.
RECONSTRUÇÃO		1.787.054,78	a 2.880.253,41	2.334.000,00	Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento.
					Solução c/ revestimento em CBUQ 3cm-Pista e TSD-Acostamento.
RESTAURAÇÃO COMELHORAMENTOS		478.986,67	a 2.034.883,50	1.257.000,00	Valores obtidos na Coordenação Geral de Restauração - CGREST (Mantidos os Valores base Novembro 2016)
CREMA 1a ETAPA (previsão)		121.955,39	a 494.467,87	308.000,00	
CREMA 2a ETAPA (previsão)		356.029,71	a 894.800,38	625.000,00	
CONSERVAÇÃO		Km/ano			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 (pelagem de trincas, tapa buracos, quebras de bordo, etc) p/ rodovias pavimentadas e de pontes de madeira p/ rodovias não pavimentadas - CGPLAN/COVIDE
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA SIMPLES		21.782,28	a 81.875,57	51.800,00	
CONSERVAÇÃO ROTINEIRA PISTA DUPLA		37.986,45	a 151.355,13	94.700,00	
CONSERVAÇÃO ROD. NÃO PAVIMENTADA		51.828,48	a 112.387,01	82.100,00	

Fonte: DNIT

66. Ou seja, poderia ter sido realizada a duplicação de 14 km (quatorze quilômetros) ou restauração de 87 km (oitenta e sete quilômetros) de rodovia. A suposição de instalação de canteiro de obras nesta magnitude financeira, para não realizar qualquer tipo de obra de ampliação da capacidade e melhoria, é totalmente desarrazoada e acaba por desqualificar o pleito da concessionária em sede arbitral, cuja tese deve ser refutada com veemência.”

33. Por fim, deve ser atacado o conjunto de fotografias que acompanham o relatório “Doc.A73.CFotos fresagem e recuperação CBUQ jan.15”. A angulação e o enquadramento dos referidos registros de imagem não permitem concluir pela realização de vultosos investimentos, ao contrário, apenas evidenciam intervenções em trechos isolados da rodovia. Este registro estático não é apto a provar a amplitude dos investimentos alegados, tampouco



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

se estes atenderam aos parâmetros técnicos do contrato. Assim, vigora a prova já produzida pela ANTT no sentido da ocorrência de infração aos deveres contratuais pela Requerente.

34. Assim, das fotografias acostadas remanescem incertezas sobre a promoção de obras e serviços indenizáveis, sendo necessário que se avalie se o produto resultante da intervenção agregou valor ao serviço rodoviário, em benefício aos usuários, e se atendeu aos parâmetros técnicos de desempenho do PER.

3.2. Doc. A.74. Relatório COPAVEL

35. A Requerente junta aos autos documento de autoria da COPAVEL, que busca refutar, de forma frágil e rasa, a metodologia de cálculo adotada pela União para precificação da depreciação da rodovia, não contrapondo de forma técnica e substancial o estudo do DNIT que baseou os cálculos de reconvenção.

36. Em diversas passagens, a COPAVEL fala que os números apresentados pela União são elevados e que a metodologia apresenta inconsistências, porém, em nenhum momento, apresenta qual seria o cálculo exato ou a metodologia que entende pertinente. Isso apenas demonstra que as afirmações da Requerente e da COPAVEL são frágeis, despidas de qualquer embasamento técnico. Ou, melhor dizendo, são afirmações temerárias, ao vento, sem qualquer validade ou credibilidade diante da falta de elementos técnicos e provas capazes de comprovar o lastro mínimo de plausibilidade das alegações.

37. A Requerente, por diversas vezes, afirma que *“não houve a apresentação da documentação onde constam os registros e dados das condições do pavimento em 2017, quanto da retomada do Sistema Rodoviário pelo Poder Concedente, o que inviabiliza a avaliação adequada da metodologia pela Requerente”*.

38. Primeiramente, quanto ao ponto, cabe esclarecer que uma das obrigações da concessionária, prevista no PER (Doc. R2-03), transcrito parcialmente a seguir, seria a



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

realização da monitoração da infraestrutura da rodovia de forma periódica, inclusive do pavimento. Logo, os dados reclamados pela Requerente deveriam ter sido produzidos por ela própria, o que não fez. Confira-se o trecho que impõe a referida obrigação de monitoramento à 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;***
- ***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.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

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 007/2003PRO.

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.*

Valores individuais são a média das medidas do IRI nas trilhas de roda interna e externa de cada lance de integração.

(...)

(grifamos)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

39. Do explicitado, se a própria concessionária tivesse realizado a monitoração adequada do pavimento do Sistema Rodoviário, a mesma teria tais informações e documentos que alega serem indispensáveis para a sua manifestação, não necessitando do encaminhamento deste levantamento por parte da União. Ou seja, neste caso, a própria Requerente deveria por seus próprios meios ter justificado a suposta inadequação dos dados utilizados pela União, mediante a apresentação de informações por ela coletadas em cumprimento ao disposto no Contrato.

40. Entretanto, a Requerente não detém tais informações, pois não realizou a monitoração do pavimento, padecendo de ausência de prova oriunda de próprio erro. Inclusive, esta inadimplência da frente de monitoração dos elementos da rodovia, como o pavimento, foi apontada pela Comissão Processante da ANTT no Relatório Final (Doc. R2-08) relacionado ao Processo Administrativo Ordinário nº 50500.215568/2016-36 (fl. 2.917), a saber:

82. De acordo com o Memorando nº 258/2016/GEFOR/SUINF e os Pareceres elaborados pela GEFOR, a Concessionária **encontra-se inadimplente na prestação de diversas informações e relatórios, tais como os Relatórios de Monitoração do Sistema Rodoviário.**

83. Ademais, as respostas da GEROR e da GEFOR **também contemplam omissões da concessionária em entregar outros relatórios previstos no PER.**

84. Há que se ressaltar que a ausência de entrega de relatórios e informações é infração prevista na Resolução ANTT nº 4.071/2013, punível com penalidade de multa pecuniária, sendo que a GEFOR já autuou a GALVÃO por diversos descumprimentos desse tipo. (grifamos)

41. Apesar de ser obrigação contratual da própria Requerente deter as informações sobre as condições do pavimento durante a vigência da concessão, para a devida instrução processual e o bom desenrolar do processo arbitral, encaminha-se, em anexo, documento denominado “Dados_BR_153_TO_GO” (Doc. R2-86) que contém os dados brutos que embasaram o pleito de reconvenção da União.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

42. Em segundo lugar, não fosse suficiente o descumprimento contratual da Requerente, a mesma ainda incorre em uma estranha contradição: de um lado, alega necessitar dos estudos da União e, de outro lado, afirma que os cálculos da União estão superdimensionados e que a deflexão característica está majorada.

43. Ora, se a Requerente alega que não tem os dados sobre as condições do pavimento logo após a extinção do contrato e que necessita que a União junte os documentos, com base em que dados, estudos ou documentos, então, a Requerente elaborou seus cálculos?

44. Necessário concordar, minimamente, que se o Relatório da COPAVEL faz afirmações do tipo: “deflexões máximas características obtidas para cada segmento homogêneo são fortemente **majoradas** devido ao elevado desvio padrão encontrado nos segmentos não mais homogêneos em 2017” ou “as necessidades de reforço e os custos envolvidos **são muito superiores** às necessidades estruturais reais para restabelecimento do pavimento às condições estruturais de dezembro de 2014” ou, ainda, “as deflexões características **majoradas pelos elevados desvios padrão**, obtidos por uma segmentação homogênea inadequada, geram distorções importantes e espessuras de reforço em CBUQ – Concreto Asfáltico Usinado a Quente **muito mais elevadas** que as realmente necessárias” significa que a Requerente então fez algum tipo de cálculo, certo? Como seria possível afirmar que os custos encontrados pela União são muito superiores ou que as deflexões características estão majoradas, sem que se tenha dados para justificar essas afirmações?

45. Neste caso, há de se convir que (i) ou a Requerente possui dados referente a medições em 2017 – caso em que tem obrigação de apresentá-los, sob pena, inclusive, de incidir em comportamento contraditório e de má-fé ao requerer os documentos da União, mas não juntar os seus; (ii) ou fez afirmações ao vento, com base **em nenhum elemento técnico**, o que faz das afirmações da Requerente não apenas **inválidas**, mas sobretudo desleais e temerárias.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

46. Isso posto, a União reforça que não há elementos apresentados pela Requerente que justifiquem a revisão da metodologia de cálculo proposta pelo DNIT, não apenas porque são tecnicamente idôneas, robustas e acertadas, mas também porque os argumentos da Requerente contidos na seção III.4 da Tréplica, conforme destacado, são despidos de comprovação fática e sem qualquer respaldo em normas ou regulamentos vigentes.

47. Nesse passo, as alegações ofertadas pela Requerente em muito diferem do trabalho elaborado pela União, por meio do DNIT, ora anexado ao processo, que, repisa-se, foi pautado nas normas técnicas vigentes e em dados concretos obtidos de ensaios realizados *in loco* no trecho concedido.

48. Portanto, ratifica-se o valor de indenização devido pela Requerente, indicado na *Nota Técnica nº 1/2019/ARB_GALVAO/SNTTA*, de 22 de fevereiro de 2019 (Doc. R2-31), no montante de **R\$ 96.199.028,17 (noventa e seis milhões, cento e noventa e nove mil, vinte e oito reais e dezessete centavos)**, atualizado até janeiro/2019, que deverá ser reajustado com base na variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA) na data do adimplemento.

3.2.1 Segmentação homogênea

49. Alega Requerente, com base no documento da COPAVEL, que a maneira de segmentação homogênea adotada no cálculo do DNIT distorceu os valores de deflexão e, consequentemente, dos custos.

50. A segmentação homogênea consiste na divisão da extensão total da rodovia em segmentos que apresentem características, constituição e condições de pavimento semelhantes, requerendo, portanto, um único tipo de solução de recuperação. Assim, por definição, **não se admite a proposição de soluções diferenciadas e/ou a existência de seções transversais distintas ao longo da extensão de um mesmo segmento homogêneo.**



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

51. Dentre os atributos considerados nesse processo de segmentação da rodovia, tem-se os parâmetros geométricos, que consideram características da rodovia quanto à seção transversal como tipo de pista (como exemplo de pista simples x pista em terceira faixa x pista duplicada), largura da pista de rolamento e presença de acostamentos. No aspecto funcional e estrutural da rodovia, sua segmentação homogênea é delineada considerando também as variações da deflexão e valores de raio de curvatura.

52. Desse modo, tanto a divisão da rodovia por segmentos homogêneos para o levantamento das deflexões, quanto a consideração de dados do cadastro inicial do pavimento realizado em 2014 pela própria concessionária, foram adotados como **premissas** para a mensuração do cálculo do custo adicional para recuperação do pavimento nos níveis recebidos pela Requerente. A fundamentação técnica da premissa adotada nesta etapa foi apresentada pelo DNIT (Doc. R2-85), nos seguintes termos:

*(...) **A proposta de segmentação homogênea do DNIT foi elaborada calçada no próprio material da concessionária Galvão, que compõe o cadastro inicial do pavimento.** Tal segmentação homogênea foi realizada embasada nos conceitos e critérios apresentados anteriormente, baseados na norma de dimensionamento de pavimento **PRO-11/79** e pelas normas do programa CREMA.*

*A consideração de utilização dos dados em 2014 para 2017 foi considerada para **manter a coerência no cálculo do reforço do pavimento**, considerando os dados iniciais da rodovia em sua assunção pela concessionária. Tal embasamento técnico em 2014 teve por premissa a consideração do cálculo da deflexão admissível da rodovia sendo retrato fiel quando da assunção do trecho, em 2014, sendo este ponto o marco temporal principal que lastreou os trabalhos. Baseado em um retrato inicial da rodovia como sendo 2014, partiu-se para calcular o que poderia ter sido realizado em serviços de manutenção de forma que, no ano de 2017, a rodovia tivesse nos parâmetros iniciais entregues pela administração pública ao concessionário.*

*Deste modo, **partindo deste pressuposto, demonstra-se coerência em adotar seu marco inicial de 2014 como segmentação homogênea e simular em 2017 como deveria ser entregue a***



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

rodovia nos moldes originais, remontando ao quadro funcional e estrutural de 2014. De outro norte, ao adotar premissas invertidas, considerando 2017 como circunstância para ser realizada a segmentação homogênea não apresenta nenhum fundamento nem lógica técnica para sua adoção, conforme sugerido pelo relatório da COPAVEL, ao alegar que, com a execução dos serviços durante o período, não haveria o mesmo comportamento homogêneo em 2017, após as intervenções.

Projetos de engenharia adotam, via de regra, simulações para propostas de soluções técnicas embasadas naturalmente em uma situação inicial ou original (da época), de forma a se obter soluções de engenharia para se prever comportamento futuro, que, no caso de infraestrutura rodoviária, pode-se lançar mão de dados estruturais das camadas do pavimento, funcionais, contagens de tráfego entre outros.

Ao sugerir um estudo para 2014 e outro para 2017, remonta-se ao equívoco da impossibilidade de comparar situações diferentes, além de que a proposta do relatório da COPAVEL requer que sejam realizados estudos extemporaneamente, inviabilizados por não haver possibilidade de se retornar ao tempo para realização dos estudos que permitiria-se um trabalho em nível mais executivo.

Assim, diante destas circunstâncias, não se enxerga outra metodologia mais viável, dada as peculiaridades e dados disponíveis, se não adotar a proposta ora apresentada pelo DNIT. (grifou-se)

53. Deve-se ponderar que não foi apresentada pela Requerente demonstração objetiva quanto à alegada inaplicabilidade da premissa adotada pela União, ou mesmo a explicação quanto à premissa que entende mais pertinente; ao contrário, apenas desqualificou o estudo de engenharia da outra parte, sem apresentar outro levantamento para contrapor os valores alcançados pelo DNIT.

54. Neste ponto, fica evidente que a Requerente reconhece o dano causado, mas pretende o negar de alguma forma, mesmo que sem apresentar justificativas aceitáveis, com a metodologia de levantamento e precificação.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

55. Por fim, conforme Ofício nº 9.053/2019/DIR/DNIT SEDE-DNIT (Doc. R2-31), exposto parcialmente abaixo, é reapresentada a explicação resumida da metodologia adotada para a quantificação da recuperação estrutural do pavimento, a saber:

9. O método de cálculo de espessura de reforço estrutural adotado foi o apresentado na norma técnica DNER-PRO 011/79, analogamente ao dimensionamento realizado nos Estudos de Concessão da ANTT.

(...)

13. Uma vez que o objetivo é estimar o custo de reabilitação da rodovia considerando o reestabelecimento das condições da rodovia no início da concessão, a deflexão admissível foi fixada como a deflexão característica dos segmentos homogêneos calculada a partir do tratamento estatístico do levantamento deflectométrico apresentado pela Concessionária de Rodovias Galvão BR 153 S.A. no Cadastro Inicial do Pavimento, realizado em 2014 com espaçamento de 200 em 200 metros.

14. Durante o tratamento dos dados observou-se que alguns segmentos homogêneos não foram contemplados com dados deflectométricos, contudo, para esses segmentos os parâmetros estruturais foram assumidos como a média do subtrecho ao qual o segmento homogêneo pertence, conforme anexo II tabela B.

15. A deflexão característica dos segmentos homogêneos é apresentada no anexo “Parâmetros Estruturais dos Segmentos Homogêneos – 2014”.

16. O levantamento deflectométrico correspondente ao estado da malha quando da rescisão contratual foi realizado pela Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP em julho de 2017 no estado do Tocantins e em outubro de 2017 no estado de Goiás, de 40 em 40 metros.

17. Procedeu-se com o tratamento estatístico dos dados para determinação dos parâmetros estruturais dos segmentos homogêneos em 2017, e por fim, realizar o dimensionamento das espessuras de reforço necessárias segundo os procedimentos da DNER-PRO 11/79, conforme apresentado no anexo “Parâmetros Estruturais dos Segmentos Homogêneos – 2017”.

18. De forma análoga ao ocorrido com os dados de 2014, alguns segmentos homogêneos não foram contemplados com dados deflectométricos de 2017, sendo então adotado os parâmetros médios do subtrecho, conforme apresentado no anexo II tabela C. (grifamos)



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

56. Com efeito, o que se observa é que a adoção dos seguimentos homogêneos definidos já anos antes deste conflito, em 2014 (os quais, frise-se, se pautaram no tratamento estatístico realizado pela própria Requerente) é a opção mais adequada tecnicamente, além de ser um critério objetivo e justo, especialmente quando se tem em mente que a metodologia adotada pela União em sua reconvenção busca exatamente mensurar os custos necessários a retornar a rodovia ao exato estado que a mesma possuía em 2014.

57. Assim, partindo-se do pressuposto que os seguimentos a serem utilizados para fins de comparação do estado da rodovia em 2014 e em 2017 devem necessariamente ser iguais, nada mais coerente que se tome como parâmetro os seguimentos homogêneos definidos em 2014, que reflete justamente o estado que se busca hipoteticamente alcançar com as intervenções ora precificadas.

3.2.2. DNER PRO 011/79 e Fresagem e recomposição 4 cm

58. A norma DNER-PRO-011/79, que tem por objetivo estabelecer os procedimentos necessários para avaliação estrutural dos pavimentos flexíveis existentes, adota a metodologia mais conservadora para essa finalidade, o que significa dizer que **é o método menos exigente para dimensionamento da estrutura do pavimento**. Ademais, o Grupo Técnico (doc. R2-83) aponta a tecnicidade da norma pautada no prestígio do órgão que a elaborou:

48. Ademais, cabe abrir um parêntese para relembrar que o DNIT é a autarquia federal que detém maior conhecimento e credibilidade no segmento de engenharia rodoviária do país, pois, dentre suas atribuições, tem o estabelecimento de normas técnicas e padrões relacionados a estudos, projetos, obras e serviços rodoviários⁸. Ainda, ressalta-se que o DNIT é a entidade que administra a infraestrutura do Sistema Federal de Viação (SFV)⁹, tendo em sua estrutura o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR),



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

que é referência internacional em estudos e desenvolvimento tecnológicos de produtos e serviços rodoviários.

59. Assim, a metodologia utilizada pela União é não apenas a menos rigorosa, como foi desenvolvida pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR) e adotada pela DNIR nos contratos CREMA.

60. O relatório COPAVEL no item DNER-PRO-011/79 sem qualquer argumento técnico mais apurado pretende desqualificar a metodologia utilizada no Programa CREMA pois de acordo com o citado relatório a metodologia *“nada têm a ver com as premissas da Concessão, ou mesmo para o restabelecimento das condições funcionais e estruturais de 2014, no início da Concessão”*.

61. Ainda que possa parecer repetitivo, imprescindível reiterar que a União requer em sua Reconvensão a *“reparação dos danos gerados pela degradação do ativo rodoviário”* que foi devolvido em condições inferiores àquelas existentes ao tempo da assunção do contrato. Não se pretende, portanto, cobrar da Concessionário o custo das obras e serviços que deveriam ter sido executadas desde o início da concessão até a data da caducidade.

62. Não se olvida que a lógica da concessão cujo contrato é regido especialmente pela Lei n.º 8.987, de 1995 é distinta da lógica do CREMA (Contrato de Restauração e Manutenção) regido essencialmente pela Lei n.º 8.666, de 1993, por certo enquanto no primeiro a União pretende receber ao final da concessão um ativo que atenda aos escopos, parâmetros técnicos, de qualidade e desempenho mínimos estabelecidos no Contrato e no PER, sem qualquer especificação a respeito da solução técnica que deve ser adotada para execução das obras e serviços inerentes ao atingimento desses requisitos, pois cabe ao concessionário essa decisão; no CREMA, por ser tratar de contrato de empreitada, o contratado não tem essa liberdade, na medida em que a Administração Pública especifica a solução técnica a ser adotada.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

63. Tanto é assim que o PER (doc. R2-03), documento que vincula as partes contratantes, ao tratar da fresagem estabelece apenas que a mesma deve ser realizada nos subtrechos que apresentam $IRI \geq 4,0$ m/km., vejamos:

3.1. FRENTE DE RECUPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

.....	
3.1.1. Pavimento	
	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 $IRI \geq 4,0$ m/km. (...)

64. Observa-se, portanto, que os contratos de concessão não definem a solução técnica a ser aplicada nos subtrechos que apresentam $IRI \geq 4,0$ m/km. Por esse motivo, valendo-se de metodologia tecnicamente válida e amplamente aplicada no âmbito do Governo Federal a União para fins de cálculo da indenização adotou a solução técnica dos contratos do CREMA que expressamente indicam a espessura da fresagem a ser realizada.

65. A título de exemplo, o Termo de Referência do Edital do Pregão Eletrônico n.º 369/2016, que trata de contrato de execução dos serviços de recuperação/manutenção do pavimento das pistas de rolamento e dos acostamentos, referentes ao Programa CREMA nas Rodovias BR-158/MT e BR-242/MT a respeito da recuperação do pavimento apresenta a seguinte especificação sobre fresagem:



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

Orçamento	Planilha de Preços Unitários				REF.: SICRO 2 Nov.2015/MT
Código	Descrição	unid.	Quantidade	Preço Unitário	Preço Total
1	PISTA ROLAMENTO				
	FS(4)				
S 5 02 990 12	Fresagem Descontínua do Pav. (e=4cm)	m³	1.131,200	338,91	383.374,99
S 5 02 990 11	Fresagem Contínua do Pav. (e=4cm)	m³	3.360,000	269,75	906.360,00
S 5 02 400 00	Pintura de Ligação	m²	112.280,000	0,22	24.701,60
S 5 02 540 71	CBUQ (e=4cm)	ton.	10.891,160	240,34	2.617.581,39
	Micro				
S 5 02 511 59	Micro revestimento a frio - Microflex 1,5 cm BC c/ cal	m²	251.300,000	5,86	1.472.618,00
	CBUQ 3				
S 5 02 400 00	Pintura de Ligação	m²	21.000,000	0,22	4.620,00
S 5 02 540 71	CBUQ (e=3cm)	ton.	1.527,750	240,34	367.179,43
	CBUQ 5				
S 5 02 400 00	Pintura de Ligação	m²	586.900,000	0,22	129.118,00
S 5 02 540 71	CBUQ (e=5cm)	ton.	71.161,625	240,34	17.102.984,95

Fonte: http://www1.dnit.gov.br/anexo/Edital/Edital_edital0369_16-11_1.pdf

66. Percebe-se, portanto que, embora a concepção de um contrato de concessão se diferencie de um contrato CREMA, para os fins de cálculo devidos a título de indenização, o contrato CREMA apresenta parâmetros e padrões indispensáveis para o cálculo do dano que não afrontam o Contrato de Concessão ou o PER, pois sequer há especificação sobre a espessura da fresagem a ser aplicada.

67. A esse respeito o Grupo Técnico (doc. R2-83) assim se manifesta:

“44. Ademais, salienta-se que o método de cálculo de espessura de reforço estrutural estabelecido no procedimento DNER PRO 011/79 do DNIT foi o mesmo adotado no dimensionamento realizado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das Concessões da 3ª Etapa do PROCROFE.

45. Ressalta-se que, num Contrato de Concessão de rodovias, a solução de engenharia a ser adotada para a restauração do pavimento é de responsabilidade da concessionária, e, desde que atenda às normas aplicáveis, não cabe ao Poder Concedente questioná-la, mas sim cobrar e aferir o atingimento e manutenção dos parâmetros de desempenho correspondentes. O critério para adoção dos 4 cm no cálculo realizado é estritamente técnico, e representa a escolha do projetista da intervenção. Ressalta-se que, ao se analisar os resultados dos ensaios efetuados na rodovia, observa-se que alguns trechos exigiriam ações de recuperação mais profundas, com fresagem de 5 cm, e outros menos estruturais, sendo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

suficientes 3 cm de fresagem. Desta feita, reitera-se a opção pela escolha de um parâmetro médio de projeto, ou seja, de 4 cm, a fim de representar o desempenho médio de todo o trecho concedido.

46. Complementando, a escolha técnica pela solução a ser adotada leva em conta o nível de trincamento do pavimento, ou seja, em áreas que apresentem trincas mais superficiais, adota-se a solução mais delgada, enquanto que áreas com trincas mais profundas exigem intervenções mais espessas. Foi com base nesse conceito que, para fins de precificação dos danos, adotou-se uma intervenção mediana, para não sobrecarregar nem demais nem de menos as intervenções projetadas.”

68. Em complementação, o OFÍCIO Nº 82691/2019/DIR/DNIT SEDE (doc. R2-84) esclarece:

3. De princípio, entende-se que a metodologia proposta é a melhor concebível com os dados disponíveis, posto que busca eliminar ao máximo a necessidade de assunção de premissas que não têm dados técnicos para fundamentá-las. Todo e qualquer levantamento de dados complementares realizado a posteriori não teria representatividade ou poderia ser considerado, dado o extenso tempo entre a rescisão do Contrato de Concessão da BR-153 e a presente data.

4. Reforçando conforme já citado em manifestações anteriores, o Programa CREMA - Contratos de Recuperação e Manutenção Rodoviária - foi utilizado como referência por ser o meio adotado para realizar intervenções de recuperação das rodovias federais brasileiras que estão sob jurisdição do Órgão. No entanto, esclarecemos que as premissas do Programa CREMA utilizadas no estudo se restringiram às atividades de:

- a) Divisão em Segmentos Homogêneos,*
- b) Definição de soluções de recuperação,*
- c) Definição da área e do tipo de fresagem, e*
- d) Escolha do método de cálculo do reforço (DNER-PRO 011/79).*

5. O Programa CREMA tem parâmetros de desempenho específico para sua finalidade intrínseca, por servir ao DNIT na execução de revitalização e recuperação das rodovias sob sua jurisdição. Os Contratos de Concessão têm natureza e período de duração distintos bem distintos.

6. Entretanto, tal divergência não inviabiliza a metodologia realizada pelo DNIT, uma vez que os níveis de serventia do pavimento do Programa CREMA não foram exigidos,



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

mas tão somente a comparação dos estados funcionais e estruturais do pavimento no momento de assunção da BR-153 em 2014, e no momento de devolução da Rodovia em 2017.

69. Apesar desta constatação óbvia no sentido de que a utilização da metodologia do CREMA para calcular o dano provocado pela Requerente é adequada, o Relatório COPAVEL no item FRESAGEM E RECOMPOSIÇÃO 4 CM, sem qualquer amparo técnico sólido, pretende inutilmente questionar a metodologia da União apontando que “*o tipo de intervenção corretiva não precisa ser necessariamente a fresagem de 4 cm*”. E, prossegue, sem qualquer estudo mais detalhado e de maneira genérica na tentativa de desqualificar os cálculos apresentados pela Requerida 2 em sua Reconvensão afirmando, por exemplo, que “*muitas vezes as elevadas deflexões encontradas no pavimento são causadas por deficiências de drenagem da rodovia que podem ser corrigidas com a execução de drenos de alívio*”.

70. A fragilidade do relatório reside na não definição da metodologia que entende adequada, limitando-se a apontar as diversas possibilidades de solução técnica sem que faça a escolha pela mais adequada. O relatório, por exemplo, não aponta quais seriam os supostos trechos cuja deflexão poderia ser resolvida por meros drenos de alívio, tampouco aponta quais trechos não precisariam de fresagem de 4cm.

71. Não há dúvidas de que há diversas soluções técnicas para recompor a condição original do pavimento, o que a Requerida 2 fez foi aplicar a metodologia adotada pelo Governo Federal quando tais serviços são contratados diretamente pela administração pública. Não se criou uma metodologia específica para Requerente sem qualquer lastro técnico, o que se fez, repise-se, foi adotar a metodologia vastamente utilizada pela Administração Pública quando este ente público é responsável pela contratação destas obras e serviços.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

72. A esse respeito, importante transcrever a manifestação elaborada pelo Grupo Técnico (doc. R2-83):

41. Nesta vertente, o Ofício nº 9.053/2019/DIR/DNIT SEDE-DNIT, documento anexo a Nota Técnica nº 1/2019/ARB_GALVAO/SNTTA, relata que, para a confecção do quantitativo de recuperação estrutural do pavimento (§§ 9, 13 e 16), foi utilizada como premissa para o cálculo de deflexão a diferença entre a deflexão inicial (2014) e final (2017), sendo que, para a mensuração do valor da deflexão do pavimento inicial, foi considerado o levantamento realizado pela própria Requerente em 2014 e, para a deflexão final, foi considerado o levantamento do Sistema de Gerência de Pavimentos do DNIT de 2017. O uso desta fonte de dados se deu, conforme explicado na seção III.4 acima, pela ausência de informações levantadas pela própria concessionária no decurso do Contrato.

42. Ainda, nesta mesma Nota Técnica, esclarece-se que, para a recuperação funcional do pavimento (§§ 19, 20 e 21), foi considerada a diferença de área trincada levantada pela Galvão em 2014 e levantada pelo DNIT em 2017.

43. Inclusive, não foram considerados a fresagem e recomposição com CBUQ nos acostamentos (§ 25), somente na pista de rolamento. Portanto, o cálculo de quantidade e preço ora apresentado é adequado e justo para as partes.

(...)

44. Ademais, salienta-se que o método de cálculo de espessura de reforço estrutural estabelecido no procedimento DNER PRO 011/79 do DNIT foi o mesmo adotado no dimensionamento realizado nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) das Concessões da 3ª Etapa do PROCROFE.”

73. Por fim, independentemente de se adotar a fresagem de 5, 4 ou 3 cm, a única consequência é a modificação do *quantum* indenizatório, não afetando o direito da União na presente reconvenção.

3.2.3. Degradação como processo natural decorrente da ação do tráfego



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

74. Importante registrar que o relatório COPAVEL no item DEGRADAÇÃO COMO PROCESSO NATURAL DECORRENTE DA AÇÃO DO TRÁFEGO reconhece expressamente que a “*lógica teórica empregada para o cálculo das necessidades estruturais dos pavimentos em 2017 para reestabelecer o mesmo desempenho estrutural existente em 2014 é coerente*”. Em outras palavras, **Srs. Árbitros, digno de nota que a Requerente não consegue identificar ausência de tecnicidade na metodologia adotada pela União.**

75. Sobre os impactos da inércia da Requerente na depreciação do bem da União o Grupo Técnico (doc. R2-83) assim se manifesta:

27. Todavia, cumpre novamente esclarecer que, além da decrepitude, ocorreu a deterioração¹ do Sistema Rodoviário, em especial do pavimento, em virtude da falta ou realização de forma inadequada da recuperação e manutenção por parte da concessionária. Ou seja, a inércia e negligência da Requerente potencializaram de forma exponencial a depreciação do bem reversível, e como consequência, desvalorizaram o patrimônio da União, bem como colocaram em risco e prejudicaram os usuários da rodovia.

28. Nos §§ 145 ao 149 da Tréplica, a Requerente refuta as afirmações da União sem ao menos fundamentar-se em estudos ou evidências técnicas, argumentando apenas que, em virtude das explicações teóricas da União, não seria possível afirmar que ocorreu impacto negativo no pavimento por ausência de intervenção da concessionária.

29. Como observado anteriormente, se a concessionária tivesse realizado na época da concessão a monitoração, conforme previsto no PER, a mesma teria em mãos dados e informações das condições reais da infraestrutura do pavimento, como, por exemplo, deflexões, áreas trincadas, defeitos e irregularidades do pavimento.

30. Ou seja, observa-se que a Requerente não consegue se defender de maneira técnica e conceitual de que a degradação severa do pavimento ocorreu por sua culpa, ou seja, em função da falta de recuperação e manutenção, e, sendo assim, entende-se que a falta de argumentos e fundamentação técnica é algo que remete

¹ Conforme conceitos definidos na norma brasileira ABNT NBR 14.653-1 – Avaliação de Bens, temos que: 3.12.1 decrepitude: Desgaste de suas partes constitutivas, em consequência de seu envelhecimento natural, em condições normais de utilização e manutenção. 3.12.2 deterioração: Desgaste de seus componentes em razão de uso ou manutenção inadequados.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

ao reconhecimento tácito por parte da Requerente da degradação do pavimento por sua culpa.

76. Outra fragilidade do relatório COPAVEL é apontar que a impossibilidade da verificação de qual *fase de fadiga e qual a vida útil remanescente do que a estrutura do pavimento apresentada tanto em 2014 quanto em 2017* impediria que se calculasse a vida remanescente do pavimento e, por conseguinte, não seria possível mensurar os danos. Segundo a Requerente, esse cálculo somente seria possível se fossem retroanalisadas *as bacias de deformação auscultadas com o FWD – Falling Weight Deflectometer, estabelecendo-se um volume de tráfego e de solicitações do eixo padrão rodoviário de 8,2 toneladas para os dois períodos de análise.*

77. Ora, nem a União, nem a Requerente dispõem de todos os dados que seriam necessários para realizar esse estudo idealizado pela Requerente. Na verdade, a metodologia que a COPAVEL pretende aplicar é impossível de ser realizada, uma vez que não se pode criar em 2019 dados que não foram coletados nos anos de 2014 e 2017.

78. Sobre a inexistência dos dados o OFÍCIO Nº 82691/2019/DIR/DNIT SEDE (Doc. R2-84) esclarece:

7. Esta Coordenação entende que a deflexão máxima do pavimento por si só não é capaz de indicar em que fase da fadiga e qual a vida útil remanescente que a estrutura do pavimento apresentava tanto em 2014 quanto em 2017.

8. A análise de vida útil remanescente do pavimento, além de implicar na retroanálise das bacias de deformação auscultadas com o FWD – Falling Weight Deflectometer, também pressupõe o estabelecimento de um volume de tráfego e, a partir disso, calcular o número de solicitações de eixo padrão rodoviário de 8,2 toneladas para os dois anos de análise.

9. Entretanto, não se dispõe de contagens volumétricas e classificatórias para o trecho da BR153, nem de estudos de ocupação de carga para os dois períodos, inviabilizando o uso adequado dessa metodologia, conforme sugerido na tréplica.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

79. É evidente, portanto, que não se pode aplicar a metodologia que a Requerente sugere para o cálculo da fase de fadiga e vida útil remanescente do pavimento, na medida em que para a utilização desta metodologia seriam necessários dados aos quais nem a União nem a Requerente dispõem. Tampouco é possível realizar essa coleta de dados neste momento, eis que certamente diferem dos que teriam sido observados em 2014 e 2017. Assim, diante dos documentos elaborados e dados coletados nos anos de 2014 e 2017, a metodologia adotada pela União é a mais adequada para o cálculo do dano.

80. Não bastasse isso, independentemente de se adotar a Viga de Benkelman ou *Falling Weight Deflectometer* - FWD para análise das deflexões no pavimento, caso tivessem sido realizadas as obras de recuperação previstas no PER, no ano de 2017 os segmentos que compõem o trecho rodoviário não estariam com trincas maiores do que as existentes em 2014.

81. Mais uma vez resta evidente que a Requerente, valendo-se de um relatório tecnicamente frágil, que não aponta expressamente a metodologia que entende adequada, pretende inutilmente desconstituir a solidez dos cálculos apresentados pela União sem apresentar questionamentos robustos a fragilizar a higidez da metodologia e do *quantum* apresentado pela União.

3.2.4. Segmentos com melhoria

82. A Requerente argumenta existirem segmentos em que houve melhoria da pavimentação. Acima de tudo, o arcabouço documental trazido não é suficiente para, por si só, chegar a esta conclusão, sendo imperioso que referida alegação venha a ser escrutinada pela via probatória no momento adequado.



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

83. Além disso, este Tribunal não pode se deixar confundir pela retórica da Galvão, que quer se beneficiar em duplicidade dos alegados “investimentos”. A reconvenção apresentada pela União, repise-se, tem por objeto o dever de indenizar da Reconvinda por força dos prejuízos causados à União, mensurado de acordo com metodologia de cálculo razoável apresentada pelo DNIT, com apoio em parâmetros adotados nos serviços de recuperação e manutenção das demais rodovias federais. E não poderia ser diferente, pois é com este padrão de serviço que o Governo Federal vem contratando e virá oportunamente a contratar para a BR-153, se julgar conveniente e oportuno.

84. Arditosamente, a Requerente parece querer ver descontado o valor que alega ter investido nos (parcos) trechos em que alega a ocorrência de melhoria. Note-se que o direito à indenização pelos investimentos não amortizados é objeto da lide “principal”, não se confundindo com o pleito reconvenicional. Se há algum investimento realizado pela Galvão passível de indenização, este será apurado em instrução probatória e comporá eventual condenação das Requeridas. Não se pode utilizar desses valores, por descabimento lógico e técnico, para desconto da indenização devida à União. O pretense beneficiamento alegado para alguns segmentos em nada altera o prejuízo ao ente federal.

85. Superada essa impropriedade lógica da Requerente, no mérito, deve ser afastada a alegação de que foi comprovada a melhoria em determinados segmentos homogêneos da rodovia. Os resultados dos ensaios realizados pelo DNIT em 2014 e em 2017 são conclusivos quanto à deterioração do ativo rodoviário, a partir de metodologia desenvolvida pela autarquia. É o que constata o Grupo Técnico que assessora os patronos da União (Doc. R2-83):

“52. Inclusive, conforme já salientado, se a concessionária tivesse realizado reparos profundos e reconstrução das camadas de pavimento nos locais necessários e da forma correta, certamente, em novos ensaios de deflexão realizados em 2017, independentemente do método utilizado (Viga Benkelman ou do Falling Weight Deflectometer - FWD), as deflexões no pavimento



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

apresentariam índices menores do que os trechos em que não foi realizado este tipo de serviço, ou seja, os serviços realizados pela Requerente teriam melhorado os resultados das deflexões, aumentado a vida útil e reduzido os custos dos serviços necessários à recuperação do pavimento.

53. Além disso, os resultados dos ensaios realizados tanto em 2014 quanto em 2017 são impactados por uma série de fatores específicos do momento da coleta dos dados, como umidade do solo, temperatura do pavimento, condições climáticas, etc. Por isso, mesmo que algum trecho tenha apresentado parâmetro ligeiramente superior, não é possível afirmar que houve intervenção estrutural pela concessionária. Muito pelo contrário, o que se verificou nos documentos já apresentados é que não foram constatadas quaisquer ações de recuperação estrutural de pavimento na concessão.

54. De toda forma, deve-se ponderar que os segmentos que pontualmente tiveram melhorias marginais nos parâmetros de desempenho do pavimento foram inseridos no modelo de cálculo da indenização, não sendo necessária qualquer intervenção de restauração. A participação no valor final apresentado é nula.”

86. Ademais, nesta mesma manifestação, o Grupo Técnico reiterou a impropriedade contábil em classificar determinadas despesas invocadas pela Galvão como “investimentos”, porquanto boa parte deles diz respeito a custos com monitoração e operação, legalmente classificados como custos operacionais. Assim, parte substancial dos investimentos que a Requerente alega ter feito sequer se encontra no conjunto de dispêndios possíveis de serem indenizados. E assim deve ser, pois o custeio ordinário e operacional não se presta à reversibilidade. Cite-se o Doc. R2-83:

“50. Sobre o contido nos §§ 159 ao 162 da Tréplica, destaca-se que custos com conservação, assim como custos com monitoração e operação, são classificados contabilmente como custos operacionais, e não investimentos. Nesse sentido, mesmo que fossem realizados serviços dentro dos parâmetros técnicos e de atendimento, não seriam passíveis de indenização. Inclusive, de forma análoga, despesas administrativas também não são passíveis de indenização.”



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

87. Quanto aos “investimentos” propriamente ditos, já foi abordado em mais de uma oportunidade que o contrato de concessão rodoviária é um pacto por padrão de serviço (performance), cabendo a remuneração devida do concessionário se este entrega o serviço no padrão acordado.

4. CONCLUSÃO

88. Por todo o exposto, considerando que os documentos A-70/A-74 não infirmam a tese apresentada, a Requerida 2, União, reitera suas alegações de fato e de direito, no sentido da improcedência dos pedidos da Galvão e do acolhimento do pedido reconvencional.

Brasília, 12 de setembro de 2019.

MARCO AURÉLIO MELLUCCI E FIGUEIREDO

Procurador Federal

Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO

Advogada da União

Consultoria Jurídica junto ao Ministério da Infraestrutura

JÚLIA THIEBAUT SACRAMENTO

Advogada da União



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA
PROCURADORIA REGIONAL DA UNIÃO DA 1ª REGIÃO
NÚCLEO ESPECIALIZADO EM ARBITRAGEM

Procuradoria-Regional da União da 1ª Região

ANDRÉ LUÍS MACAGNAN FREIRE

Advogado da União

Núcleo Especializado em Arbitragem

PAULA BUTTI CARDOSO

Procuradora da Fazenda Nacional

Núcleo Especializado em Arbitragem