

**CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI**

**CASO No. 26437/PFF/RLS**

AUTOPISTA LITORAL SUL S.A. (Brasil)

*c/*

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT (Brasil)

Este documento é a versão original da Sentença Arbitral Final proferida em conformidade com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional e emitido como documento eletrônico conforme o acordo das partes.

**CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA  
CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI**

---

**CASO CCI N. 26.437/PFF/RLS**

---

entre

**AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.**

Requerente

e

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**

Requerida

---

**SENTENÇA ARBITRAL FINAL**

**11 DE JULHO DE 2024**

---

**TRIBUNAL ARBITRAL**

**Adriana Braghetta (Árbitra Presidente)**

**Pedro S. Ribeiro de Oliveira (Coárbitro)**

**Giovanni Ettore Nanni (Coárbitro)**

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**SUMÁRIO**

Abreviaturas e Definições.....	4
I. RELATÓRIO .....	10
A. Partes e Representantes .....	10
B. Tribunal Arbitral.....	12
C. Jurisdição do Tribunal e Ata de Missão .....	14
D. Sede e Idioma da Arbitragem .....	16
E. Direito Aplicável ao Mérito.....	17
F. Síntese dos fatos e da controvérsia entre as Partes .....	17
a) Síntese dos Fatos.....	17
b) Pontos Controvertidos .....	32
G. Regras Aplicáveis ao Procedimento .....	38
H. Pedidos das Partes .....	38
I. Histórico do procedimento arbitral.....	41
II. FUNDAMENTAÇÃO.....	55
A. Alegações das Partes .....	56
A.1.) A Alocação de Riscos no Contrato de Concessão e o Reequilíbrio Econômico do Contrato .....	56
A.2.) O Licenciamento Ambiental do Empreendimento e suas Repercussões.....	61
A.3) Procedimentos na ANTT para Aprovação do Projeto e para Pedido de Reequilíbrio Contratual.....	77
III. Decisão do Tribunal Arbitral.....	88
A. A Alocação de Riscos no Contrato de Concessão.....	88
B. Licenciamento Ambiental .....	93
B.1.) A condicionante 2.6.(f) implicou alteração do projeto? .....	96

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

B.2.) A Concessionária deveria ter previsto que a solução de corte naquele maciço por onde passa o trecho do km 207 ao km 209 enfrentaria problemas para ser licenciada?

118

B.3.) A imposição da condicionante ambiental pelo IBAMA configura fato da administração? ..... 124

C. O Processo ANTT ..... 126

D. Custos, Despesas e Honorários Advocatícios..... 130

IV. DISPOSITIVO..... 135

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES**

Alegações Iniciais	Alegações Iniciais apresentadas pela Requerente em 29/08/2022.
Alegações Finais	Alegações Finais apresentadas pelas Partes em 23/02/2024.
ALS, Concessionária ou Requerente	Autopista Litoral Sul S.A., sociedade de propósito específico, integrante do Grupo Arteris S/A.
ANTT, Poder Concedente ou Requerida	Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Arbitragem, Procedimento Arbitral ou Procedimento	A presente Arbitragem, nos termos do Regulamento de Arbitragem da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021, registrada sob o nº 26.437/PFF/RLS.
Art./arts.	Artigo/Artigos.
Ata de Missão	A Ata de Missão relativa ao Procedimento Arbitral nº 26.437/PFF/RLS, celebrada em 29/06/2022 entre as Partes e os membros do Tribunal Arbitral.
Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas	Conforme previsto no Calendário Procedimental estabelecido na Ordem Procedimental nº 1 (OP nº 1), no dia 16/03/2023, foi realizada Audiência de Apresentação do Caso (advogados e assistentes técnicos) e Discussão de Provas.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

Audiência de Instrução	Audiência de Instrução realizada em 30/10/2023 e 01/11/2023, em formato presencial na sede da arbitragem, Cidade de Brasília, DF.
CCI	Câmara de Comércio Internacional.
CF/88	Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988
CPC	Código de Processo Civil Brasileiro
Contrato	Contrato de Concessão de novos investimentos para adequação do trecho “Sul A”, entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, para a conclusão do traçado aprovado para o anel viário de Florianópolis, celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Autopista Litoral Sul S/A, datado de 10 de dezembro de 2020.
Contorno de Florianópolis	Uma via em pista dupla com 47,33 km em cada sentido, totalizando 94,66 km.
Corredor PAREST	Corredor do Parque Estadual da Serra do Tabuleiro.
Corte	Corte Internacional de Arbitragem da CCI.
DF	Distrito Federal.
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
Doc./Docs.	Documento/Documentos.
EIA/RIMA	Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

FAP	Formulário de Solicitação de Abertura de Processo perante o IBAMA.
FATMA	Fundação do Meio Ambiente.
FUNAI	Fundação Nacional dos Povos Indígenas.
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis.
ICMBio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.
Lei de Arbitragem	A Lei nº 9.307/96, com as modificações da Lei nº 13.105/15 e da Lei nº 13.129/15.
Litoral Sul	Também denominado de “Curitiba-Florianópolis”; abrange aproximadamente 382 km de extensão, ligando as cidades de Curitiba/PR e Florianópolis/SC, e compreende as rodovias BR-116/376/PR e 101/SC.
LO	Licença de Operação.
LP	Licença Prévia.
Manifestação de Especificação de Provas	Petição de especificação de provas apresentada pela Requerida em 16/02/2023.
Manifestação de Especificação de Provas e Comentários aos Documentos Juntados na Tréplica	Petição de especificação de provas e comentários aos documentos juntados na Tréplica, apresentada pela Requerente em 16/02/2023.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

OAE/OAEs	Obra de Arte Especial/Obras de Artes Especiais
OHL	Obrascón Huarte Lain, sociedade cuja proposta comercial sagrou-se vencedora do certame.
OP	Ordem Procedimental.
Parecer 277/2014	Parecer COTRA/IBAMA n. 277/2014 emitido no âmbito do licenciamento ambiental do Contorno, em 24/01/2014, que consiste na “Análise da viabilidade ambiental da implantação do Contorno Rodoviário de Florianópolis/SC.
Partes	Requerente e Requerida, quando referidas em conjunto.
PER	Programa de Exploração da Rodovia, prevendo, dentre outras, a obrigação de construção do Contorno de Florianópolis, uma via em pista dupla com 47,33 km em cada sentido, totalizando 94,66 km.
Petição RDA	Petições apresentadas pela Requerida nesta arbitragem.
Petição RTE	Petições apresentadas pela Requerente nesta arbitragem.
Preço Global	Execução da obra mediante remuneração calculada com um valor determinado, conforme consta no item 5.1.1 do PER.
Regulamento	Regulamento de Arbitragem da CCI, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021.
Réplica	Réplica apresentada pela Requerente em 12/12/2022.
Requerimento de Arbitragem	O Requerimento de Arbitragem apresentado pela Requerente em 30/07/2021.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

Resposta às Alegações Iniciais	Resposta da Requerida às Alegações Iniciais apresentada em 01/11/2022.
Secretaria, Secretaria da Corte ou da CCI	A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.
Secretário Administrativo	Secretário Administrativo do Tribunal Arbitral.
Secretário-Geral	Secretário Geral da Corte da CCI.
Sentença	A presente Sentença Arbitral Final.
Sistema Rodoviário	Trecho de 382 km, que liga as cidades de Curitiba e Florianópolis, compreende as Rodovias BR-116/PR e BR-101/SC e é comumente denominado “Curitiba-Florianópolis” ou “Litoral Sul”.
SUINF	Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária.
TBP	Tarifa Básica de Pedágio.
Trecho Relevante	É o trecho onde foi construído o Túnel 4 e que originou a controvérsia objeto desta arbitragem. Encontra-se no Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis, entre os kms 207+000 e 209+900.
Trecho Intermediário	Trecho Intermediário (km 204 ao km 220) do Contorno de Florianópolis.
Trecho Norte	Trecho Norte (km 175 ao km 204) do Contorno Viário de Florianópolis.
Trecho Sul	Trecho Sul (km 220 ao km 222) do Contorno de Florianópolis.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

Trecho Sul A	Trecho entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis.
Tréplica	Tréplica apresentada pela Requerida em 31/01/2023.
Tribunal Arbitral	O Tribunal Arbitral constituído para decidir a controvérsia da presente arbitragem.
Túnel 4	Objeto desta arbitragem. Encontra-se no Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis, entre os kms 207+000 e 209+900.

## **Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

### **Sentença Arbitral Final**

O Tribunal Arbitral, tendo deliberado sobre as questões que lhe foram submetidas no presente Procedimento Arbitral nº 26.437/PFF/RLS, administrado pela Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (“Secretaria da Corte”), nos termos da Lei nº 9.307/96, com as modificações da Lei nº 13.105/15 e da Lei nº 13.129/15, e do Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021, profere a presente Sentença Arbitral Final, nos termos a seguir expostos:

## **I. RELATÓRIO**

### **A. PARTES E REPRESENTANTES**

[1] A Requerente nesta Arbitragem é:

**AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.313.969/0001-97, com sede na Rua Francisco Muñoz Madrid, nº 625, Bloco 4, Módulos 402.2 e 403, CEP 83070-152, Roseira de São Sebastião, São José dos Pinhais/PR (“Concessionária” ou “ALS”).

[2] A Requerente é representada pelos seguintes advogados, todos integrantes do escritório *Aroeira Salles Advogados*, com endereço comercial na Rua Funchal, nº 129, 10º andar, Conj. 10B, Vila Olímpia, São Paulo/SP, CEP 04551-060, tel.: +55 11 4550-1667:

**Alexandre Aroeira Salles**

OAB/DF nº 28.108

[alexandre@aroeirasalles.com](mailto:alexandre@aroeirasalles.com)

**Francisco de Melo Franco Ferreira**

OAB/MG nº 89.353

[francisco@aroeirasalles.com.br](mailto:francisco@aroeirasalles.com.br)

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**Nayron Sousa Russo**

OAB/SP nº 403.622

[nayron@aroeirasalles.com.br](mailto:nayron@aroeirasalles.com.br)

**Luís Henrique Baeta Funghi**

OAB/SP nº 403.832

[luis.baeta@aroeirasalles.com.br](mailto:luis.baeta@aroeirasalles.com.br)

**Daniela Nicoli Mendes**

OAB/SP nº 403.591

[daniela.mendes@aroeirasalles.com.br](mailto:daniela.mendes@aroeirasalles.com.br)

**Rosimeire Santos de Oliveira**

OAB/SP nº 445.957

[rosimeire.oliveira@aroeirasalles.com.br](mailto:rosimeire.oliveira@aroeirasalles.com.br)

**Paulo Ricardo Mendes Reis**

OAB/MG nº 177.785

[gestaoprocessual@aroeirasalles.com.br](mailto:gestaoprocessual@aroeirasalles.com.br)

**João Pedro Nunes Sturm**

OAB/MG nº 200.799

[joao.sturm@aroeirasalles.com.br](mailto:joao.sturm@aroeirasalles.com.br)

**João Victor Fernandes Casséte**

OAB/MG nº 227.166

[joao.cassete@aroeirasalles.com.br](mailto:joao.cassete@aroeirasalles.com.br)

[3] A Requerida nesta Arbitragem é:

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, Autarquia Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede na ST SCE/SUL, Lote 10, Trecho 3, Projeto Orla, Polo 8, S/N, Asa Sul, CEP 70.200-003, Brasília/DF (“ANTT” ou “Requerida”).

[4] A Requerida é representada pelos seguintes integrantes da *Procuradoria Geral Federal*, com endereço profissional no Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES,

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 8, Bloco A, 3º andar, CEP 70200-003, Brasília/DF, tel.: +55 (61) 3410-1886, e-mails: [arbitragem.pfantt@antt.gov.br](mailto:arbitragem.pfantt@antt.gov.br) e [pgf.arbitragens@agu.gov.br](mailto:pgf.arbitragens@agu.gov.br):

**Roberta Negrão Costa Wachholz**

Procuradora Federal

[roberta.negrao@antt.gov.br](mailto:roberta.negrao@antt.gov.br)

[roberta.negrao@agu.gov.br](mailto:roberta.negrao@agu.gov.br)

**Milton Carvalho Gomes**

Procurador Federal

[milton.gomes@antt.gov.br](mailto:milton.gomes@antt.gov.br)

**Simone Salvatori Schnorr**

Procuradora Federal

[simone.schnorr@antt.gov.br](mailto:simone.schnorr@antt.gov.br)

**Fábia Mara Felipe Belezi**

Procuradora Federal

[fabia.belezi@agu.gov.br](mailto:fabia.belezi@agu.gov.br)

**Nilo Sergio Gaiao Santos**

Procurador Federal

[nilo.santos@agu.gov.br](mailto:nilo.santos@agu.gov.br)

**Renata Furtado**

Procuradora Federal

[renata.furtado@agu.gov.br](mailto:renata.furtado@agu.gov.br)

**B. TRIBUNAL ARBITRAL**

[5] O Tribunal Arbitral é constituído por:

**Dra. Adriana Braghetta**, com endereço profissional na Alameda dos Maracatins, 780, cjs. 901 e 902, São Paulo/SP, CEP 04089-001, Brasil, e-mail [ab@braghetta.com.br](mailto:ab@braghetta.com.br), Presidente do Tribunal Arbitral, designada

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

conjuntamente pelos coárbitros, conforme o acordo das Partes e Artigo 12(5) do Regulamento.

**Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira**, com endereço na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3144, cj. 301, CEP 01451-000, São Paulo/SP, Brasil, *e-mail* [pedro.ribeiro@ribeiroadr.com](mailto:pedro.ribeiro@ribeiroadr.com), coárbitro designado pela Requerente, conforme o Artigo 12(4) do Regulamento.

**Dr. Giovanni Ettore Nanni**, com endereço na Rua Cristiano Viana, 401, cj. 1310, CEP 05411-000, São Paulo/SP, Brasil, *e-mail* [genanni@nanni.adv.br](mailto:genanni@nanni.adv.br), coárbitro designado pela Requerida, conforme o Artigo 12(4) do Regulamento.

- [6] Os coárbitros Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira e Dr. Giovanni Ettore Nanni foram confirmados em 29/12/2021, e a Presidente do Tribunal Arbitral foi confirmada em 28/04/2022, todos pelo Secretário Geral da Corte Internacional de Arbitragem (“Corte”) da Câmara de Comercio Internacional (“CCI”), nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento.
- [7] Em 28/04/2022, o Tribunal Arbitral foi constituído.
- [8] Os três árbitros firmaram as suas respectivas *Declarações de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência do Árbitro da CCI* antes da sua confirmação nos termos do Artigo 11(2) do Regulamento.
- [9] Por meio de designação do Tribunal Arbitral e com a concordância das Partes, atua como Secretário Administrativo do Tribunal Arbitral o Sr. Iván Rodolfo Fonseca Ramos, com endereço profissional na Alameda dos Maracatins, 780, cjs. 901 e 902, São Paulo/SP, CEP 04089-001, Brasil, *e-mail*: [ab-equipe@braghetta.com.br](mailto:ab-equipe@braghetta.com.br).

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**C. JURISDIÇÃO DO TRIBUNAL E ATA DE MISSÃO**

[10] A jurisdição do Tribunal Arbitral tem como fundamento a convenção de arbitragem prevista no Termo Aditivo nº 02/2020 do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 003/2007 da ANTT, firmado entre as Partes em 10 de dezembro de 2020, tendo por objeto a concessão de novos investimentos para adequação do trecho “Sul A”, entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, para a conclusão do traçado aprovado para o anel viário de Florianópolis, celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Autopista Litoral Sul S.A.<sup>1</sup>, que estabelece:

**“CLÁUSULA QUARTA DA ARBITRAGEM**

4.1 As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem, após decisão definitiva da autoridade competente, nos termos do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, ou legislação que venha a substituí-lo, e de regulamentação específica da ANTT, quaisquer controvérsias relativas à obra do Contorno de Florianópolis.

4.1.1 Para os fins da subcláusula 4.1, considera-se definitiva a decisão proferida por autoridade administrativa quando não houver possibilidade de interposição de recurso administrativo, pela Concessionária, em face da decisão proferida pela ANTT.

4.2 A submissão à arbitragem, nos termos desta Cláusula, não exime o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este TERMO ADITIVO, nem permite a interrupção das atividades vinculadas à Concessão.

4.3 O procedimento será conduzido por uma das seguintes câmaras, a critério do requerente:

---

<sup>1</sup> Doc. RTE-09 e RDA-006

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (International Chamber of Commerce – ICC); ou

Comissão de Arbitragem da Câmara de Comércio Brasil Canadá – CAM-CCBC;

CAMARB – Câmara de Arbitragem Empresarial – Brasil

4.3.1 Caso instituído o credenciamento previsto no Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019, e as instituições indicadas na subcláusula 4.3 não venham a ser credenciadas, por qualquer motivo, a Concessionária deverá indicar lista tríplice de instituições arbitrais credenciadas na forma da Lei para solucionar os conflitos submetidos à arbitragem, devendo a ANTT, no prazo de 30 (trinta) dias contados da comunicação de indicação, escolher uma delas.

4.4 O Tribunal será composto por 3 (três) árbitros, sendo 1 (um) indicado pela ANTT, 1 (um) indicado pela Concessionária, e 1 (um) indicado pelos árbitros escolhidos pelas Partes, o qual presidirá o Tribunal.

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

4.6 As regras de direito material para fundamentar a decisão arbitral serão da legislação brasileira, sendo vedada a arbitragem por equidade.

4.7 Caso seja necessária a obtenção de medidas cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, as Partes poderão, nos termos da legislação aplicável, requerê-las conforme regulamentação específica da ANTT.

4.8 As custas e as despesas relativas ao procedimento arbitral, inclusive os custos relacionados à eventual produção de prova pericial e os respectivos honorários periciais, serão sempre antecipadas pela Concessionária e,

## Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS

### Sentença Arbitral Final

quando for o caso, restituídos conforme deliberação final em instância arbitral, nos termos do Decreto nº 10.025, de 2019, ou legislação que venha a substituí-lo, e de regulamentação específica da ANTT.

4.8.1 As despesas decorrentes da contratação de assistentes técnicos serão de responsabilidade das partes e não serão restituídas ao final do procedimento arbitral, nos termos do Decreto nº 10.025, de 2019, Artigo 9º, § 3º.

4.9 O tribunal arbitral condenará a Parte total ou parcialmente vencida ao pagamento de honorários advocatícios, nos termos do art. 85 do Código de Processo Civil, ou legislação que venha a substituí-lo, excluído o ressarcimento, por quaisquer das Partes, de honorários contratuais”.

- [11] As Partes e o Tribunal Arbitral celebraram, em 29/06/2022, a Ata de Missão, na qual foi confirmada a competência dos Árbitros, a lei aplicável, o idioma e a sede deste Procedimento Arbitral, bem como o objeto do litígio, além de outras regras procedimentais.

#### **D. SEDE E IDIOMA DA ARBITRAGEM**

- [12] Conforme o item 4.5 da Cláusula Compromissória acima transcrita e o item X da Ata de Missão, a sede da arbitragem e o lugar da prolação da sentença arbitral é a cidade de Brasília, situada no Distrito Federal, Brasil.

- [13] Conforme o item 4.5 da Cláusula Compromissória e o item XI da Ata de Missão, o idioma desta arbitragem é o português. De acordo com o parágrafo 28 da Ata de Missão, “[o]s documentos deverão ser apresentados em seu idioma original. Todos os documentos escritos em um idioma que não seja o português deverão ser acompanhados de tradução simples para a língua portuguesa, dispensando-se, a princípio, a sua tradução juramentada quando o teor esteja em inglês ou espanhol. Caso seja necessário, o Tribunal Arbitral poderá determinar a apresentação de tradução juramentada.”.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**E. DIREITO APLICÁVEL AO MÉRITO**

[14] Nos termos do item 4.6 da Cláusula Compromissória supratranscrita e do item XII da Ata de Missão, esta disputa deve ser decidida de acordo com o direito brasileiro, incluindo, mas não se limitando, às leis e aos regulamentos que regem o setor de transportes terrestres no Brasil, sendo vedado o julgamento por equidade.

**F. SÍNTESE DOS FATOS E DA CONTROVÉRSIA ENTRE AS PARTES**

**a) Síntese dos Fatos**

[15] A presente disputa está relacionada ao Contrato celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a Autopista Litoral Sul (ALS) em 14/02/2008<sup>2</sup>, tendo por escopo a exploração das Rodovias BR-116/PR e BR-101/SC, no trecho que liga as cidades de Curitiba e Florianópolis, denominado “Curitiba-Florianópolis” ou “Litoral Sul”, com uma extensão total de 382,30 km (“Sistema Rodoviário”).

[16] O Contrato originou-se do Edital de Concessão nº 003/2007 (Lote 7)<sup>3</sup>, cujas premissas de investimentos e obrigações estavam baseadas no Programa de Exploração da Rodovia – PER<sup>4</sup>, que continha, dentre outras, a obrigação de construção do Contorno de Florianópolis, uma via em pista dupla com 47,33 km em cada sentido, totalizando 94,66 km.

[17] Sagrou-se vencedora a proposta comercial da Obrascón Huarte Lain – OHL, datada de 01/10/2007<sup>5</sup>, que foi aceita e homologada pela ANTT, tendo o Contrato de Concessão sido celebrado entre a ANTT e ALS (Sociedade de Propósito Específico constituída), integrante do Grupo Arteris S/A<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Doc. RTE-01.

<sup>3</sup> Doc. RTE-02.

<sup>4</sup> Doc. RTE-03.

<sup>5</sup> Doc. RTE-05.

<sup>6</sup> Doc. 01 do Requerimento de Arbitragem.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [18] A proposta comercial vencedora do certame considerou um custo total para a Construção do Contorno de Florianópolis de R\$ 175.951.204,31 (cento e setenta e cinco milhões novecentos e cinquenta e um mil duzentos e quatro reais e trinta e um centavos)<sup>7</sup>. Na proposta comercial, a Requerente não tomou como premissa a realização de qualquer túnel.
- [19] Atendendo ao item 5.1.4 do PER, a Concessionária apresentou à ANTT o Projeto Funcional do Contorno de Florianópolis<sup>8</sup>, que contempla os memoriais descritivos, plantas gerais e retrográficas e os desenhos geométricos do projeto de Contorno. Naquele momento, optou a Concessionária por um traçado de 30,85 km da rodovia, portanto menor do que aquele antes constante do PER de 47,33 km.
- [20] A ANTT não apresentou objeções ao trajeto do Projeto de Contorno de Florianópolis<sup>9</sup> de 30,85 km, o qual iria do km 195,500 ao km 218,400.
- [21] Deu-se, então, em 20/02/2009, a abertura do processo de licenciamento ambiental do Contorno Rodoviário de Florianópolis perante o IBAMA<sup>10</sup>.
- [22] A ALS apresentou seu primeiro EIA-RIMA em 13 de julho de 2011, com base no traçado de 30,85 km<sup>11</sup>. Não havia qualquer previsão de túneis, mas apenas execução da solução de “corte” na área onde existiam fragmentos vegetais importantes e na qual, posteriormente, veio a ser construído o Túnel 4. O Tribunal Arbitral, por conveniência, doravante denominará esta área como Trecho Relevante<sup>12</sup>.

---

<sup>7</sup> Doc. RTE-05

<sup>8</sup> Esse projeto foi apresentado pela ALS em 22/12/2009. Doc. RTE-07.

<sup>9</sup> Doc. RTE-08. A ANTT informou que não tinha objeções ao projeto funcional apresentado pela ALS em 31/03/2010.

<sup>10</sup> Memorando n. 34/DILIC/IBAMA, Doc. RDA-017, fl. 2. O Termo de Referência para elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) referente ao Contorno Rodoviário de Florianópolis foi encaminhado pelo IBAMA à Concessionária em 14/09/2009 (Doc. RDA-017, fl. 154).

<sup>11</sup> Doc. RTE-09, RDA-017, fl. 210.

<sup>12</sup> Não há uma denominação contratual ou nos documentos de Trecho Relevante. Porém, como houve mudança de traçado, pode haver alguma confusão, na medida em que no projeto do primeiro traçado a área em questão estava localizada nos Kms 207+300 e 209-100. No traçado final, a mesma área restou localizada nos Kms 207+000 e 209+900 deste novo trajeto, na parte intermediária do Contorno. RTE-16, fl. 499.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [23] Seguiram-se reuniões técnicas com o IBAMA<sup>13</sup> e, após a implementação de readequações no EIA-RIMA, o IBAMA concluiu pela sua adequação para aceite de equipe técnica<sup>14</sup>. A ALS, então, em atendimento à Resolução CONAMA 01/1986<sup>15</sup>, disponibilizou o EIA/RIMA aos órgãos competentes<sup>16</sup> e aos municípios afetados<sup>17</sup>.
- [24] O Edital tornando pública a aceitação, pelo IBAMA, do EIA/RIMA relativo ao projeto de Contorno Rodoviário de Florianópolis, com 30,85 km de extensão, foi publicado em 17/05/2012<sup>18</sup>. Os interessados dispunham de 45 dias, a partir dessa publicação, para solicitar a realização de audiência pública para ouvir as comunidades e municípios afetados.
- [25] Foram realizadas audiências públicas em 16/10/2012 em Biguaçu, em 17/10/2012 em Palhoça e em 18/10/2012 em São José<sup>19</sup>, tendo sido redesignadas em razão de problemas formais<sup>20</sup>.
- [26] Nas referidas audiências, representantes das comunidades locais e municípios manifestaram-se contrários ao traçado de 30,85 Km<sup>21</sup>. A ANTT afirmou que deixaria de aprovar o traçado mais curto proposto pela ALS, aceitando apenas o traçado original, do km 175 ao km 222, de 47 kms<sup>22</sup>.
- [27] Nesse contexto, em 29/11/2012, a ANTT comunicou o IBAMA que instruiria a ALS a protocolizar nova solicitação de licenciamento ambiental<sup>23</sup>, tendo em vista

---

<sup>13</sup> Doc. RTE-09, fls. 221.

<sup>14</sup> Em 02/12/2011, Doc. RDA-017, fl. 254.

<sup>15</sup> Em 06/03/2012, Doc. RDA-017, fls. 336-372.

<sup>16</sup> ICMBIO, INCRA, Fundação Cultural Palmares, IPHAN, FUNAI, MPF/SC, FATMA, Superintendência do IBAMA/SC.

<sup>17</sup> Florianópolis, Palhoça, São José, Biguaçu, Antônio Carlos, Santo Amaro da Imperatriz, São Pedro de Alcântara, Águas Mornas, Governador Celso Ramos.

<sup>18</sup> Doc. RDA-007, fls. 405-406.

<sup>19</sup> Foram realizadas conforme Edital publicado em 19/10/2012. Doc. RDA-017, fls. 489 e 497, fls. 545-807.

<sup>20</sup> Conforme consta do Ofício n. 999/12/GP-IBAMA, de 20/11/2012, as audiências foram redesignadas, porque o evento não foi finalizado em Biguaçu e por conta de vício formal de apresentação de traçados nas audiências de Palhoça e São José. Doc. RDA-017, fls. 882, Ofício n. 999.

<sup>21</sup> Conforme consta do Relatório de Vistoria n. 37/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 31/10/2012. Doc. RDA-017, fl. 863.

<sup>22</sup> Relatório de Vistoria n. 37/COTRA/CGTMO/DILIC/IBAMA, de 31/10/2012. Doc. RDA-017, parágrafo 26, fl. 863.

<sup>23</sup> Conforme Ofício n. 947/2012 DG/ANTT, Doc. RDA-017, fl. 890.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

a mudança do traçado aprovado, para atender às necessidades socioeconômicas da região.

- [28] Na sequência, a ANTT, em 21/01/2013<sup>24</sup>, determinou que a ALS considerasse o novo traçado e entrasse com o Formulário de Solicitação de Abertura de Processo – FAP perante o IBAMA, com traçado iniciando-se no km 175+000 e fim no km 220+000.
- [29] O novo traçado, se comparado ao anterior, tinha relevantes alterações nos Trechos Sul e Trecho Norte do Contorno Viário de Florianópolis, incluindo a construção de 3 túneis, mantendo a parte intermediária – Trecho Intermediário –, de aproximadamente 15 km, conforme originalmente apresentado<sup>25</sup>. O Trecho Relevante a esta arbitragem situa-se justamente na parte intermediária do Contorno, localizado nos Kms 207+000 e 209+900 deste novo trajeto.
- [30] O governador de Santa Catarina e os prefeitos de Florianópolis, Palhoça, Biguaçu, e São José assinaram declaração de anuência<sup>26</sup>, em 07/03/2014, para a instalação da obra do Contorno de Florianópolis com início no km 177,76 e término no km 220,00. Essa anuência foi comunicada pela ANTT ao IBAMA em 14/03/2013<sup>27</sup>.
- [31] Diante disso<sup>28</sup>, em 06/05/2013, a ALS solicitou a licença prévia com o novo traçado<sup>29</sup>.
- [32] A ALS passou a trabalhar nos Projetos Funcionais do novo traçado. Em 27/08/2013, a ANTT<sup>30</sup> comunicou sua não objeção, com ressalvas, autorizando o início das obras, condicionada à obtenção do licenciamento ambiental.

---

<sup>24</sup> Por meio do Ofício n. 218/2013/GEINV/SUINF, de 21/01/2013, Doc. RDA-017, fl. 900.

<sup>25</sup> Doc. RDA-017, fl. 1064.

<sup>26</sup> Doc. RDA-017, fl. 933.

<sup>27</sup> Por meio do Ofício n. 023/2013/DNM/ANTT, Doc. RDA-017, fl. 931.

<sup>28</sup> Em 17/04/2013, o IBAMA comunicou a ALS que seria usado o Termo de Referência original de 2009 para o licenciamento ambiental do novo traçado, complementado pelos pontos que foram destacados em Nota Técnica do IBAMA, Doc. RDA-017, fl. 992.

<sup>29</sup> Doc. RDA-017, fl. 1040.

<sup>30</sup> Por meio do Memorando Circular n. 286/2013/GEINV/SUINF, Doc. RDA-007, fl. 101.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[33] Para a obtenção da Licença Prévia, em 30/08/2013, a ALS submeteu ao IBAMA o segundo EIA-RIMA<sup>31</sup> pertinente ao Contorno Rodoviário de Florianópolis. Daí decorre que todo o procedimento de consulta aos órgãos competentes<sup>32</sup> e municípios afetados<sup>33</sup> fosse reiniciado em 10/09/2013<sup>34</sup>. Em 19/09/2013, foi publicado edital para que os interessados solicitassem audiência pública a propósito do novo EIA-RIMA<sup>35</sup>. As audiências públicas relativas ao Contorno Rodoviário de Florianópolis com o novo traçado de 49,82 km de extensão, foram convocadas para os dias 12 e 13/11/2013<sup>36</sup>. As audiências ocorreram regularmente<sup>37</sup>.

[34] Pois bem, no âmbito do licenciamento ambiental do Contorno, foi emitido o Parecer COTRA/IBAMA n. 277/2014<sup>38</sup> (“Parecer 277/2014”), em 24/01/2014, que consiste na “Análise da viabilidade ambiental da implantação do Contorno Rodoviário de Florianópolis/SC”<sup>39</sup>.

[35] Trata-se de um dos documentos centrais para esta arbitragem que, em 115 páginas, fez minuciosa análise dos aspectos ambientais do empreendimento. Contém, ao final, a seguinte recomendação de condicionante para a emissão da Licença Prévia:

---

<sup>31</sup> Doc. RTE-09 e RDA-017, fl. 1088 e seguintes.

<sup>32</sup> ANTT, ICMBIO, INCRA, Fundação Cultural Palmares, IPHAN, FUNAI, MPF/SC, FATMA, Superintendência do IBAMA em SC.

<sup>33</sup> Prefeituras de Florianópolis, Palhoça, São José, Biguaçu, Antônio Carlos, Santo Amaro da Imperatriz, São Pedro de Alcântara, Águas Mornas, Governador Celso Ramos.

<sup>34</sup> Doc. RDA-017, fls. 1157, 1163, 1169, 1175, 1181, 1187, 1193, 1199, 1205, 1211, 1217, 1223.

<sup>35</sup> Doc. RDA-017, fl. 1225.

<sup>36</sup> Doc. RDA-017, fl. 1319.

<sup>37</sup> Doc. RDA-017, fl. 1733, MEM. 001481/2013 SC/GABIN/IBAMA.

<sup>38</sup> Doc. RDA-017, fls. 1851-1964.

<sup>39</sup> Lei n. 11.428/06, Art. 11. O corte e a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração do Bioma Mata Atlântica ficam vedados quando: I - a vegetação: a) abrigar espécies da flora e da fauna silvestres ameaçadas de extinção, em território nacional ou em âmbito estadual, assim declaradas pela União ou pelos Estados, e a intervenção ou o parcelamento puserem em risco a sobrevivência dessas espécies;

Art. 14. A supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração somente poderá ser autorizada em caso de utilidade pública, sendo que a vegetação secundária em estágio médio de regeneração poderá ser suprimida nos casos de utilidade pública e interesse social, em todos os casos devidamente caracterizados e motivados em procedimento administrativo próprio, quando inexistir alternativa técnica e locacional ao empreendimento proposto, ressalvado o disposto no inciso I do art. 30 e nos §§ 1º e 2º do art. 31 desta Lei. (Doc. RDA-017, fls. 1889).

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

**“4. Conclusões.** Diante do exposto e analisando o processo como um todo, constatou-se que ainda existem pendências para a emissão de Licença Prévia (LP) do empreendimento. Deste modo, existem demandas que deverão ser sanadas necessariamente anteriormente à emissão da LP (a) e outras que poderão ser apresentadas quando da entrega do Plano Básico Ambiental (PBA) e do Projeto de Engenharia (b). Apresentar Projeto Geométrico (planta baixa e perfil longitudinal), plotado sobre imagem aérea ou ortofocarta atual, em escala adequada, em meio impresso, contendo as seguintes informações: (...) desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes.<sup>40</sup>”  
(grifos adicionados)

[36] No parágrafo 50 desse Parecer 277/2014, ainda há a seguinte redação, que também foi objeto de intensos debates nesta arbitragem:

**“(50) Criação de efeito de borda em segmentos florestados**

Em decorrência da supressão de vegetação em áreas florestadas. Os principais fragmentos vegetais interceptados se situam nos segmentos entre as seguintes estacas: 207+000 e 209+900; 215+700 e 216+500; 216+900 e 218+400; 219+300 e 219+700; 219+800 e 220+800. O efeito de borda será mais intenso nos fragmentos localizados entre as estacas 207+000 e 209+900 e entre as estacas 219+800 e 220+800, tendo em vista que a rodovia passará no interior destes, enquanto que nos demais a rodovia passará pelas bordas hoje existentes. O estudo destaca que a extensão total estimada de segmentos florestados a serem afetados pelo efeito de borda é de 5,6 km, totalizando cerca de 10% da extensão total da nova via projetada. Impacto classificado como negativo, permanente, de longo prazo, irreversível, local, alta magnitude e alta probabilidade.

---

<sup>40</sup> RTE-09, início às fls. 1979; trecho transcrito de fls. 1982.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

As medidas recomendadas são: o projeto executivo deve alterar o mínimo possível o relevo dos vales encravados, nos seguimentos identificados, permitindo a travessia da fauna ou a criação de passagem de fauna, com construção de cercas guias.

Salienta-se que tais medidas mitigam o impacto relacionado somente com a fauna, e não sob as espécies de flora. Deste modo, deverão ser incorporadas medidas que visem a redução de interceptação nos fragmentos florestais, reduzindo a supressão à minimamente possível, além das medidas indicadas para a fauna.<sup>41</sup>”

- [37] A recomendação de condicionante do Parecer n. 277/2014 constou da Licença Prévia n. 477/2014, emitida em 10/02/2014<sup>42</sup>:

“2.6. Apresentar Projeto Geométrico (planta baixa e perfil longitudinal), plotado sobre imagem aérea ou ortofocarta atual, em escala adequada, em meio impresso, contendo as seguintes informações: (f) desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes.”<sup>43</sup>”

- [38] O IBAMA<sup>44</sup> enviou à ALS sua análise da solicitação de emissão de Licença de Instalação do Contorno Rodoviário de Florianópolis em 17/04/2014, e destacou algumas pendências: *“reapresentar as modificações realizadas na faixa de domínio, em relação aos desvios dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, discriminando em quais locais ocorreram tais modificações, assim como suas descrições, e o quantitativo evitado de supressão em relação ao traçado original.”*

---

<sup>41</sup> Doc. RTE-09, fl. 1.945.

<sup>42</sup> RTE-09, fl. 2173.

<sup>43</sup> Conforme se verifica no RDA-20, o IBAMA esclareceu, em relação à condicionante 2.6. “f” da LP n. 477/2014, já no contexto deste Procedimento Arbitral, em 15/12/2022, por meio da Nota Informativa n. 14137845/2022-Cotra/CGLin/Dilic, que *“apesar de o item não especificar o trecho discutido de forma expressa, o trecho entre o km 207+000 e o km 209+900 foi levantado como um dos importantes fragmentos vegetais, conforme analisado pelo Parecer 277/2014/COTRA/IBAMA (p. 70 do parecer), e, portanto, essa condicionante abarcou, também, o trecho discutido.”*

<sup>44</sup> Doc. RDA-017, fls. 2272-2275.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [39] Diante disso, a ALS protocolou, perante a ANTT, relatório justificativo<sup>45</sup> para atender às condicionantes impostas pelo IBAMA em seu Parecer Técnico 277/2014.
- [40] O que mais importa a esta arbitragem é a parte do relatório envolvendo o Trecho Relevante, entre Km 207+000 a 209+900, no qual já se sabia haver importantes fragmentos de Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração.
- [41] A ALS avaliou alternativas locacionais (desvio de traçado) e alternativas tecnológicas para endereçar a questão da existência de fragmentos importantes de mata. A ALS ponderou que a alteração locacional (com desvio de traçado) não atenderia às condicionantes impostas pelo IBAMA, pois aumentaria a área de supressão vegetal da Mata Atlântica<sup>46</sup>.
- [42] Elencou e avaliou, assim, 3 (três) alternativas tecnológicas possíveis ao “corte” (que tinha sido inicialmente previsto): (1) muros de contenção; (2) viadutos e (3) túneis. A solução de túnel é apontada pela ALS como sendo a mais vantajosa das três<sup>47</sup> porque *“apresenta as melhores características geométricas, menores prazos de execução, de obra, menores áreas de desapropriação, menores custos operacionais e de tempos de viagem para os usuários da rodovia, e finalmente atende satisfatoriamente às condicionantes do IBAMA”*<sup>48</sup>.
- [43] A ALS também submeteu ao IBAMA os relatórios necessários para atender às condicionantes da Licença Prévia n. 477/2014 visando à obtenção da Licença de Instalação<sup>49</sup>, que acabou por ser expedida em 09/05/2014, porém, sem incluir o Trecho Relevante. A LI veio com diversas condicionantes, inclusive o impedimento de realização de túnel enquanto não aprovado especificamente pelo IBAMA [a LI n. 1004/2014 foi sujeita a diversas retificações, sendo que a

---

<sup>45</sup> Doc. RTE-11

<sup>46</sup> Doc. RTE-11, fl. 14.

<sup>47</sup> Na Matriz Comparativa de Alternativas, Doc. RTE-11, fl. 20.

<sup>48</sup> Doc. RTE-11, fl. 22.

<sup>49</sup> Isso foi feito em 08/08/2014, conforme Doc. RTE-14.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

retificação emitida em 12/05/2015<sup>50</sup> referiu-se ao Trecho Relevante, compreendendo a alternativa do Túnel 4 no Contorno de Florianópolis].

[44] Na Nota Técnica n. 006/2015/SUINF, de 21/01/2015<sup>51</sup>, a ANTT analisou o relatório justificativo da ALS que descreveu as alternativas locais e tecnológicas para o atendimento das condicionantes impostas pelo IBAMA e chegou à seguinte conclusão: *“Considerando a menor área de supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica, menor quantidade de desapropriações, menor geração de material excedente, baixo risco de deslizamento e a manutenção do Corredor PAREST, entendemos que a alternativa tecnológica de implantação de túnel se apresenta como a mais adequada ambientalmente.”*

[45] Considerando que a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF concordou com a solução de túnel apontada pela ALS e, conseqüentemente, com a alteração do projeto aprovado pela ANTT, a Agência Reguladora determinou que a Concessionária apresentasse o novo projeto executivo com a solução túnel (que veio a ser o quarto) para aquele referido Trecho Relevante<sup>52</sup>. A versão final do projeto executivo do Contorno de Florianópolis foi então apresentada pela ALS à ANTT<sup>53</sup>.

[46] Na sequência, a ALS submeteu à ANTT os orçamentos para os Trechos Norte, Intermediário e Sul do Contorno de Florianópolis, incluindo seu pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato<sup>54</sup> também em relação ao Túnel 4<sup>55</sup>.

[47] A ANTT formulou objeções ao projeto executivo<sup>56</sup>, no sentido de que eles não contemplavam todos os projetos, estudos e elementos técnicos que a ANTT

---

<sup>50</sup> Doc. RTE-14.

<sup>51</sup> Doc. RTE-12 / RDA-007, fl. 142.

<sup>52</sup> Isso foi feito pela ANTT por meio do Ofício n. 530/2015/SUINF, de 27/02/2015, Doc. RTE-13 / RDA-007, fl. 150.

<sup>53</sup> Projeto final apresentado em 20/03/2015, conforme Doc. RDA-007, fl. 151.

<sup>54</sup> Em 31/04/2015, Doc. RTE-16.

<sup>55</sup> Em 30/09/2015, a ALS submeteu, por meio da Carta ALS/GEN/15093861 à ANTT os projetos executivos completos e orçamentos do Contorno de Florianópolis, inclusive do Túnel 4, conforme Doc. RDA-008. Os outros três túneis foram objeto de processo diferente, que teve seu reequilíbrio originado de alteração do traçado por decisão unilateral da Agência Reguladora.

<sup>56</sup> Parecer Técnico n. 898/2016/GEPRO/SUINF, de 08/07/2016, Doc. RDA 008, fl. 11.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

entendia como necessários para um projeto executivo de túnel, nos termos da Resolução ANTT 1187/2005, ABNT NBR 15661:2012 e ANTT 1187/2005.

- [48] A ALS buscou atender aos comandos da ANTT e reiterou seu pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.<sup>57</sup> A ANTT ainda apresentou objeções ao projeto executivo do Túnel 4<sup>58</sup>.
- [49] A ANTT, por fim<sup>59</sup>, negou o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro formulado pela ALS em relação ao Túnel 4, nos seguintes termos:

“[...] 2. No que se refere ao denominado túnel 4 (km 208,00), o projeto foi solicitado pela ANTT mediante o Ofício n. 530/2015/SUINF, de 27/02/2015, anexo, por conta das conclusões da Nota Técnica n. 006/2015/SUINF, de 21/01/2015. Na ocasião, esta Agência apenas concordou com o Relatório Justificativo das alternativas tecnológicas e locacionais apresentado pela Autopista Litoral Sul, por meio da Carta ALS/GEN/14031833-1 de 08/08/2014. [...] 4. Entretanto, a alternativa tecnológica a ser apresentada pela concessionária perante o IBAMA deve considerar, necessariamente, os custos da solução técnica a ser adotada, em vista de que não é cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão no caso presente, por não ter ocorrido alteração do traçado anteriormente previsto do Contorno de Florianópolis. 5. Nesse sentido, cabe à Autopista Litoral Sul compatibilizar junto ao órgão ambiental uma solução técnica que permita a execução do trecho intermediário sem a oneração indevida dos usuários da rodovia com a inserção de custos adicionais no fluxo de caixa da concessão. 6. Diante do exposto, solicitamos informações, em até 10 dias, sobre a apresentação ao IBAMA, e anuência daquele órgão, de alternativa tecnológica para a execução do traçado do Contorno no km 208,00 em conformidade com o PER

---

<sup>57</sup> Em 20/05/2016, cf. Doc. RTE-16, fl. 469-476.

<sup>58</sup> Parecer Técnico n. 1742/2016/GEPRO/SUINF, de 21/12/2016, Doc. RDA-008, fl. 24.

<sup>59</sup> Por meio do Ofício n. 285/2017/GEINV/SUINF, de 03/04/2017, p Doc. RTE-16, fl. 480-481.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

da concessão, que considera esse segmento dentro do item 5.1.2. – Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) do Cronograma de Investimentos. 7. Caso não seja apresentado outro projeto para a construção do segmento compreendido no km 208,00 do Contorno, a execução do túnel 4 será autorizada, após a aprovação do projeto executivo, e considerada como uma OAE inserida na extensão do trecho original da obra prevista no PER, sem qualquer reequilíbrio econômico-financeiro.” (grifos adicionados).

[50] A ALS, inconformada com a negativa da ANTT, respondeu ao Ofício da Agência Reguladora<sup>60</sup>. Destacou a mudança de traçado do Contorno de Florianópolis, inclusive no trecho onde foi projetado o Túnel 4, e diferenciou o túnel de Obra de Arte Especial (OAE), tendo em vista que a ANTT informou que consideraria o Túnel 4, não previsto no projeto inicial, como OAE. Ademais, destacou que o IBAMA já havia aprovado ambientalmente o novo traçado e qualquer mudança levaria à necessidade de novos estudos técnicos, novo licenciamento ambiental e atrasos no início das obras, pedindo então a aprovação do traçado e da solução do Túnel 4. Apresentou seus argumentos jurídicos para defender seu direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

[51] A ANTT, do seu lado, reiterou a negativa<sup>61</sup> do pleito da ALS, recusando-se a rever o seu posicionamento sobre o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do Túnel 4. A ANTT destacou, dentre outros: “5. *Entretanto, ressaltamos que não houve solicitação, por parte da ANTT, para a alteração de traçado do projeto anteriormente aprovado. O que ocorreu foi a apresentação, pela Concessionária, de um projeto diferente do traçado inicial, com a finalidade de atendimento às condicionantes ambientais impostas pelo IBAMA como pré-requisito à emissão da Licença de Instalação para execução das obras do Contorno Rodoviário de Florianópolis na BR-101/SC. [...] 10. A possibilidade de uma alternativa locacional para reduzir a supressão vegetal e evitar a construção*

---

<sup>60</sup> Doc. RTE-16, fls. 497-519.

<sup>61</sup> Em 17/11/2017, por meio do Ofício n. 1019/2017/GEINV/SUINF, cf. Doc. RTE-16, fl. 536 / Doc. RDA-003.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

*de túnel no trecho em questão também foi objeto da consulta à GEPRO, no sentido de que fosse verificada a possibilidade de um alinhamento de traçado alternativo, seguindo o traçado de uma estrada vicinal (Estrada Geral de Forquilhas). 11. Tal alternativa reduziria os cortes necessários para a implantação da plataforma, se o traçado da citada estrada estiver localizado em pontos mais baixos na topografia local, o que poderá facilitar o licenciamento ambiental, por exigir uma menor supressão vegetal que o traçado original, evitando-se, a princípio, a construção do túnel 4. 12. Entretanto, a GEPRO informa não dispor de dados de campo atualizados, além de estudos de topografia, cadastros, sondagens, etc, em área definida a ser estudada. Nesse sentido, a busca de alternativa locacional para reduzir a supressão vegetal é uma atribuição da Concessionária, em vista das obrigações contratuais estabelecidas. [...]*”.

- [52] A ANTT manteve sua posição de negar o pleito da ALS de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, na Nota Técnica n. 057/2017/GEINV/SUINF, de 27/11/2017, pertinente à 10ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária<sup>62</sup>.
- [53] Visando a atender à determinação da ANTT<sup>63</sup>, a ALS protocolizou perante o IBAMA, em 20/01/2018<sup>64</sup>, outras propostas de alternativas ao Túnel 4 para evitar a supressão de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração no Trecho Relevante: “*No Relatório Técnico (RT-07-101-SC-204-0-S09/002 – ANEXO II), encaminhado em anexo, são apresentadas 5 (cinco) alternativas, sendo duas locacionais, duas tecnológicas e uma locacional/tecnológica com vistas a subsidiar a análise e definição de solução de engenharia com menor impacto ambiental para a área em questão [...]*”. O estudo foi igualmente protocolizado pela ALS na ANTT na mesma data, em 20/01/2018<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> Doc. RTE-17, fl 67, item 121. Há dois processos administrativos relativos a essas revisões, juntados aos autos como RDA-011 (Processo 50500.528177/2017-60) e RDA-012 (50500.221568/2017-56). O processo RDA-011 foi apensado ao RDA-12, conforme consta à fl. 93 do RDA-12.

<sup>63</sup> Formulada no Ofício n. 1019/2017/GEINV/SUINF, de 17/11/2017, cf. Doc. RTE-16, fl. 568..

<sup>64</sup> Doc. RTE-16, fl. 568.

<sup>65</sup> Doc. RTE-18, fl. 2.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[54] Em 28/02/2018, por meio do Parecer Técnico n. 12/2018-SERAD/COTRA/CGLIN/DILIC, que também foi longamente debatido no caso, o IBAMA<sup>66</sup> concluiu que, salvo impossibilidade de implementação da alternativa 5 (que era a da realização do Túnel 4), ela deveria ser mantida pois é a que garante a menor supressão de vegetação. Ademais, mencionou expressamente que o empreendedor poderia apresentar outras alternativas tecnológicas para análise do IBAMA, desde que não ensejassem maior supressão vegetal que a alternativa já proposta. Os trechos pertinentes desse Parecer são aqui transcritos:

“[...] Na tabela 8.10, são apresentadas o quantitativo das 5 alternativas apresentadas, sendo a alternativa 5 a com menor supressão de Mata Atlântica em estágio Médio e Avançado. Considerando que o Ibama só tem a possibilidade de autorizar a supressão de vegetação de Mata Atlântica em estágio médio e/ou Avançado, no caso de impossibilidade de alternativa locacional, resta claro que a alternativa 5 é a alternativa que cumpre os quesitos da Lei 11428/2006. **Conclusão.** Diante do exposto, e sem que haja a declaração de impossibilidade de realização da alternativa 5, acredita-se que a alternativa determinada como adequada pelo Ibama deva ser mantida. Caso haja a necessidade de alteração de projetos, sendo declarada a impossibilidade de execução da alternativa 5, deverá haver motivação clara para que o Ibama analise as demais alternativas. Ressalte-se que a viabilidade do empreendimento foi emitida já considerando a previsão de túneis para minimização da supressão de vegetação. O empreendedor poderá apresentar outras alternativas tecnológicas para análise do Ibama, desde que não enseje maior supressão de Mata Atlântica do que a alternativa aprovada previamente, para análise do pleito pela equipe designada. [...]”.

[55] A ALS comunicou a ANTT, em 16/04/2018<sup>67</sup>, por meio do Ofício ALS/CTF/19110793-2, sobre a resposta do IBAMA determinando que a

---

<sup>66</sup> Doc. RTE-16, fl. 769.

<sup>67</sup> Doc. RTE-16, fl. 585, que coincide com o documento RTE-19.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

alternativa 5, de realização do Túnel 4 no Trecho Relevante, fosse adotada porque já aprovada pelo IBAMA, salvo comprovada a impossibilidade de sua realização e desde que pudesse ser apresentada outra solução que não ensejasse maior supressão de vegetação. Diante do posicionamento do IBAMA, a ALS reiterou, junto à ANTT, seu pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, destacando que *“estudar qualquer alternativa adicional caracterizaria desperdício de tempo e de recursos, impactando no cronograma de entrega de uma obra tão importante e tão aguardada pela comunidade local”*.

- [56] Não obstante, a ANTT apontou que, na falta de fatos novos, o investimento não deveria ser incluído no PER, recomendando, outra vez, a não aceitação do pleito de reequilíbrio formulado pela ALS<sup>68</sup>.
- [57] Embora ANTT e ALS não tivessem chegado a um acordo definitivo quanto ao pedido de reequilíbrio relativamente ao Túnel 4, em reunião do Fórum Parlamentar, realizada em 17/12/2018, ambas assumiram o compromisso público de viabilizar a conclusão do Contorno Rodoviário de Florianópolis até dezembro de 2021, conforme cronograma apresentado nessa reunião<sup>69</sup>.
- [58] Diversas medidas precisavam ser tomadas e concretizadas para que esse compromisso pudesse ser realizado. A ALS destacou, em sua Carta à ANTT ALS/CTF/19010349, de 27/12/2018<sup>70</sup>, que o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato era condição chave para permitir o cumprimento do cronograma apresentado na reunião do Fórum Parlamentar, e reiterou a necessidade de que esse reequilíbrio fosse incorporado na 11ª Revisão Ordinária e na 13ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária.

---

<sup>68</sup>Na Nota Técnica n. 26/2018/GEFIR/SUINF, de 11/12/2018, pertinente à 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária, cf. Doc. RTE-23, fl. 24, itens 63-65 / RDA-13 e RDA-14, a ANTT mencionou que o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, pertinente ao Contorno de Florianópolis, foi analisado na Nota Técnica n. 057/2017/GEINV/SUINF, com proposta de não aceitação, cf. Doc. RTE-17, fl. 67, item 121. Doc. RTE-23, fl. 24, itens 63-65 / RDA-13 e RDA-14 contém os Processos Administrativos pertinentes a essas Revisões. RDA-13 contém o Processo n. 50501.334617/2018-91 e RDA-14 contém o Processo Administrativo n. 50500.001150/2019-96.

<sup>69</sup> Doc. RDA-14, fl. 4 e fl. 17.

<sup>70</sup> Doc. RDA-14, fl. 5, item 19.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [59] Em 02/07/2019, a ANTT emitiu o Parecer n. 3/2019/GEENG/SUINF/DIR, novamente objetando o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em razão do Túnel 4 do Contorno de Florianópolis<sup>71</sup>.
- [60] Em 05/02/2020, a ALS apresentou à ANTT o projeto executivo completo referente ao Túnel 4, insistindo que aguardava deliberação da ANTT sobre seu pedido de reequilíbrio econômico-financeiro formulado em 16/04/2018, por meio do Ofício ALS/CTF/19110793-2<sup>72</sup>.
- [61] Em 05/02/2021, por meio do Ofício SEI n. 3412/2021/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT<sup>73</sup>, a ANTT comunicou que a versão final do Projeto Executivo do Contorno Rodoviário de Florianópolis – Túnel 4 - Trecho Intermediário entre os km 207+493 e 208+397, encaminhado pela ALS, tinha sido considerado “apresentado” e estava em conformidade com a regulamentação da ANTT em vigor. No Despacho GEENG/ANTT de 05/02/2021<sup>74</sup>, a ANTT destacou que, por ser o túnel obra considerada prevista no PER, considerava-se apenas a aprovação técnica do projeto executivo, não tendo sido avaliados os custos pertinentes à obra.
- [62] A ANTT, então, autorizou o início das obras do Túnel 4, e destacou seu entendimento de que a obra do Túnel 4 integrava a obrigação da ALS constante do item 5.1.4. do PER<sup>75</sup>.
- [63] Mais uma vez, a Concessionária esclareceu as ressalvas técnicas feitas ao projeto do Túnel 4<sup>76</sup>, não obstante a autorização dada pela ANTT para início das obras, e reiterou seu entendimento de que o Túnel 4 é obra extra-PER, passível de reequilíbrio econômico-financeiro, fundamentando seu entendimento no fato de que a necessidade de execução do Túnel 4 decorreu de fatores extraordinários e

---

<sup>71</sup> Doc. RDA-008, fl. 158.

<sup>72</sup> Doc. RTE-22.

<sup>73</sup> Doc. RTE-20 / RDA-008, fl.4110.

<sup>74</sup> Doc. RDA-008, fl. 4117.

<sup>75</sup> Por meio do Ofício SEI n. 3729/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, de 08/02/2021, Doc. RTE-21 / RDA-008.

<sup>76</sup> Em 08/03/2021, cf. Doc. RDA-008, fl. 4126.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

imprevisíveis. A ALS reiterou, nessa mesma carta, os termos dos orçamentos apresentados em sua carta protocolizada perante a ANTT em 05/02/2020.

[64] Finalmente, ALS e ANTT celebraram o Segundo Termo Aditivo ao Contrato de Concessão em 10 de dezembro de 2020<sup>77</sup> por meio do qual as Partes formalizaram a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão<sup>78</sup> em razão da alteração de traçado determinada unilateralmente pela ANTT, que levou, inclusive à execução de 3 (três) túneis no Trecho Sul do Contorno de Florianópolis não previstos no projeto original da Concessionária.

[65] Porém, não houve consenso a respeito do Túnel 4. Não obstante a divergência em relação ao entendimento das Partes quanto ao enquadramento jurídico pertinente à execução do Túnel 4 – se ou não ensejador de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – ele foi efetivamente executado.

[66] No Segundo Termo Aditivo, as Partes optaram por incluir a cláusula compromissória, o que permitiu que a disputa fosse trazida a este procedimento arbitral.

**b) Pontos Controvertidos**

[67] Em 04/04/2023, a Requerente apresentou sua versão dos pontos controvertidos a serem decididos pelo Tribunal Arbitral, conforme segue<sup>79</sup>:

---

<sup>77</sup> Doc. RTE-10.

<sup>78</sup> “1.1 O presente TERMO ADITIVO tem por objeto a inclusão no Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 003/2007 de novos investimentos para a adequação do trecho “Sul A”, entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, a fim de possibilitar a conclusão do traçado aprovado para o anel viário de Florianópolis, conforme descrito no ANEXO I.1.2. Os itens do PER incluídos, alterados ou excluídos em virtude da alteração prevista na subcláusula 1.1 constam do ANEXO II deste TERMO ADITIVO.1.3 Os novos investimentos e os respectivos impactos financeiros para atendimento da subcláusula 1.1 foram aprovados no âmbito da 14ª Revisão Extraordinária, e a Concessionária obteve a aprovação dos Projetos Executivos e Orçamentos no âmbito dos processos n. 50500.332409/2019-48 e n. 50501.357767/2018-72, com a ressalva do Projeto Executivo e Orçamento referente ao item de Automação e ITS (Intelligent Transportation Systems), que se encontra pendente de aprovação, nos termos da subcláusula 2.1.2 desse TERMO ADITIVO.” (Doc. RTE-10).

<sup>79</sup> Manifestação RTE-4.

## **Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

### **Sentença Arbitral Final**

“1. Reconhecimento de fato incontroverso: O Túnel 4 não foi previsto no Edital, no Contrato e na Proposta Comercial da Concessionária.

2. Controvérsia: Foram os atos do IBAMA e da ANTT que implicaram, juridicamente, a execução do Túnel 4?

2.1. O IBAMA determinou que o projeto original (solução ‘corte’) do Contorno de Florianópolis fosse alterado para “desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes”? Essa determinação era aplicável ao Trecho do km 207+000 ao 209+900?

2.2. Para atendimento à exigência do IBAMA, a ANTT optou pela execução do Túnel 4, determinando à Concessionária a alteração do projeto do Contorno de Florianópolis para sua realização, em substituição à solução de “corte”, tendo aprovado o projeto executivo e determinado o início das obras para execução da solução do Túnel 4?

3. Controvérsia: Qual é o adequado enquadramento jurídico dos atos e fatos que implicaram a execução do Túnel 4? A partir do adequado enquadramento jurídico, é devido pelo Poder Concedente o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em favor da Requerente?

4. Controvérsia: Há, estimativamente, uma variação relevante de custos (‘corte’ vs ‘túnel’) que justifique a necessidade de, administrativamente, promover-se a

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

apuração e promoção do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato? (...)”.

[68] A Requerida, por sua vez, apresentou, nessa mesma data, os pontos controvertidos divididos em três principais assuntos<sup>80</sup>:

“1. Imposição do Túnel 4 pelo IBAMA.

Tese da Requerente:	Tese da Requerida:	Natureza da questão controvertida:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escopo das condicionantes previstas na Licença Prévia: requisito de <u>viabilidade ambiental</u> do empreendimento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Escopo das condicionantes previstas na Licença Prévia: requisitos necessários <u>para a obtenção da Licença de Instalação</u>.</li> <li>• A emissão da Licença Prévia já representa o ateste de viabilidade ambiental.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questão jurídica.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Impossibilidade</u> de supressão de vegetação da Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Possibilidade</u> de supressão de vegetação da Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração, em projetos de infraestrutura, nos termos do art. 14 da Lei nº 11.428/2006.</li> <li>• O Túnel 4 se mostrou medida insuficiente para afastar a supressão de vegetação.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Questão jurídica.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exigência de apresentação de alternativa tecnológica pelo IBAMA, de forma específica para o trecho</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Não houve imposição de apresentação de alternativa tecnológica pelo IBAMA no trecho entre as estacas 207+000 e 209+900, tendo sido a</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental</li> </ul>

<sup>80</sup> Manifestação da Requerida de 04.04.23, item 153 e seguintes.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

<p>entre as estacas 207+000 e 209+900</p>	<p>solução “corte” admitida, desde que cumpridas as medidas mitigadoras relacionadas à passagem de fauna e à alteração do canteiro industrial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A própria Concessionária propôs a construção do Túnel 4 quando à época se discutia a necessidade de implementação das medidas mitigadoras.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessidade de adoção do Túnel 4 em substituição à solução “corte”, para cumprimento das condicionantes previstas na LP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desnecessidade de adoção do Túnel 4 em substituição à solução “corte”, sobretudo quando analisados outros trechos do Contorno de Florianópolis, especialmente os trechos entre as estacas 209+800 e 220+800 e as estacas 184+600 e 185+900.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental.</li> </ul>

2. Imposição do Túnel 4 pela ANTT

Tese da Requerente:	Tese da Requerida:	Natureza da questão controvertida:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• A ANTT determinou a adoção da solução de execução do Túnel 4</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>A Concessionária teve a iniciativa de apresentação do Túnel 4 ao IBAMA como única alternativa à solução “corte” no trecho entre as estacas 207+000 e 209+900, antes de eventual decisão administrativa da ANTT a respeito do pleito superveniente de recomposição de equilíbrio.</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental e questão jurídica.</li> </ul>

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessidade de adoção do rito procedimental previsto no contrato e em regulamentos da ANTT para inclusão de obra e serviço compreendida como “extra PER”, e para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alteração do Traçado decorrente de atos da ANTT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Foram detectadas pequenas alterações no traçado especificamente no trecho entre as estacas 207+000 e 209+900, propostas pela própria Concessionária, no desenvolvimento do projeto executivo.</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• O Túnel não se enquadra no conceito de OAE e não estava previsto no PER.</li> <li>• As OAEs originalmente alocadas como obrigação da Concessionária são somente os dispositivos de interseção expressamente identificados no PER.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Foi alocada como responsabilidade da Concessionária a elaboração do projeto executivo para execução das obras e serviços previstos no PER e a condução do processo de licenciamento ambiental.</li> <li>• Na elaboração do projeto executivo cabe à Concessionária indicar as soluções que pretende adotar.</li> <li>• No PER foi prevista a construção do Contorno de Florianópolis, incluindo OAEs.</li> <li>• O PER somente especificou e limitou a construção de dispositivos de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental e questão jurídica.</li> </ul>

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

	<p>interseção, mas não as demais OAEs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Em normas técnicas do extinto DNER e do DNIT, vigentes à época e de adoção obrigatória, nos termos do PER, o túnel estava enquadrado no conceito de OAE.</li> </ul>	
--	---	--

3. Cabimento e metodologia de recomposição de equilíbrio aplicada

Tese da Requerente:	Tese da Requerida:	Natureza da questão controvertida:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ocorrência de hipótese de alteração unilateral do contrato e demais hipóteses de incidência da revisão extraordinária do contrato, para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Ausência de fato novo ou superveniente que justifique a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise documental.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor devido em caso de declaração do direito à recomposição de equilíbrio: comparação entre os custos da solução “corte” e os custos do Túnel 4.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valor devido em caso de declaração do direito à recomposição de equilíbrio: necessidade de levantamento comparativo de custos entre a solução Túnel e outras soluções decorrentes de cada possibilidade de traçado a ser considerada para este trecho rodoviário.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análise pericial.</li> </ul>

## **Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

### **Sentença Arbitral Final**

[69] Em **24/04/2023**, em atenção à Ordem Procedimental n.º 3, a Requerente manifestou-se sobre a proposta de pontos controvertidos trazidos pela contraparte. Rechaçou o formato apresentado pela Requerida, e requereu fosse adotado o formato de perguntas neutras e amplas apresentado pela Requerente. Além disso, pediu que o Tribunal Arbitral afastasse o ponto controvertido sobre a definição do valor de desequilíbrio objeto do procedimento arbitral, por não integrar os pedidos e o objeto da controvérsia.

[70] Na mesma data, e também em cumprimento à Ordem Procedimental n.º 3, a Requerida apresentou a sua manifestação sobre a proposta de pontos controvertidos trazidos pela contraparte, sobretudo destacando que não procedia a pretensão da Requerente, apresentada na petição de 04/04/2023, de ser considerado incontroverso a ausência de previsão de execução do Túnel 4 no contrato de Concessão.

#### **G. REGRAS APLICÁVEIS AO PROCEDIMENTO**

[71] Em conformidade com o Artigo 19 do Regulamento e com o item XIII da Ata de Missão, o Procedimento Arbitral foi conduzido de acordo com o Regulamento; a Ata de Missão; as regras decorrentes da cláusula arbitral e da legislação nacional brasileira que disciplina os procedimentos arbitrais que envolvem a Administração Pública; as Ordens Processuais proferidas pelo Tribunal Arbitral; e pela Lei de Arbitragem.

#### **H. PEDIDOS DAS PARTES**

[72] A Requerente formulou os seguintes pedidos no parágrafo 108 da Ata de Missão:

“a. Declare o direito da Requerente ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão celebrado com a Requerida, para que a Requerente seja remunerada adequadamente, nos termos do Contrato de Concessão,

## **Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

### **Sentença Arbitral Final**

legislação e regulamentação aplicáveis, pelos impactos, encargos e custos adicionais associados à execução das obras e serviços de construção, conservação, operação, monitoramento e manutenção do Túnel 4 no Contorno de Florianópolis;

b. Determine que a Requerida promova o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Túnel 4 no Contorno de Florianópolis, em regular processo administrativo, por meio de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, nos termos do Contrato de Concessão, legislação e regulamentação aplicáveis, com efeitos financeiros na primeira Revisão Ordinária subsequente à prolação da sentença arbitral.

c. Condene a Requerida ao reembolso e ao pagamento de todos os custos e despesas da arbitragem, acrescidos de juros, correção monetária e demais consectários legais e contratuais cabíveis, o que se pede seja feito por meio da promoção de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão ou por meio da compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, nos termos do art. 15, §2º do Decreto nº 10.025/2019".

[73] No parágrafo 80 de suas Alegações Iniciais, a Requerente ratificou seus pedidos nos exatos termos registrados na Ata de Missão, incluindo o item d) seguinte:

“d. Condene a Requerida, ainda, ao pagamento dos honorários de sucumbência conforme previsto no compromisso arbitral; salvo antes do encerramento desse processo arbitral as partes pactuarem de forma diversa, como tratado na audiência inaugural de 28 de junho de 2022”.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

[74] No parágrafo 201 de suas Alegações Finais, a Requerente ratificou seus pedidos antes mencionados.

[75] A Requerida formulou o seguinte pedido no parágrafo 115 da Ata de Missão:

“115. Pelo exposto, ressalvado o caráter inicial e a possibilidade de complementação futura de suas alegações, a Requerida pleiteia ao Tribunal Arbitral sejam julgados **TOTALMENTE IMPROCEDENTES** os pedidos apresentados pela Requerente, condenando-a integralmente ao pagamento dos custos administrativos, dos honorários e despesas dos árbitros, dos peritos e dos honorários sucumbenciais”.

[76] No item VII de sua Resposta às Alegações Iniciais, a Requerida reiterou que:

“142. Pelo exposto, resta demonstrado o descabimento do pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da execução do Túnel 4 no trecho do km 207+493 ao 208+397, do Contorno de Florianópolis.

143. A Requerida pugna pela improcedência do procedimento arbitral em tela, reconhecendo não ter sido comprovada nos autos a ocorrência das hipóteses ensejadoras de revisão extraordinária da tarifa, especificadas na subcláusula 6.37 do Contrato de Concessão.

144. Diante da improcedência que se espera, a Requerida também pugna que seja a Requerente condenada ao pagamento das custas e despesas da arbitragem, incluindo honorários de sucumbência conforme previsto no compromisso arbitral, todos acrescidos de juros, correção

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

monetária e demais consectários legais e contratuais cabíveis”.

[77] No parágrafo 400 de suas Alegações Finais, a Requerida reiterou seus pedidos acima mencionados.

**I. HISTÓRICO DO PROCEDIMENTO ARBITRAL**

[78] Em **30/07/2021**, a Requerente submeteu à Secretaria da CCI o Requerimento de Instauração de Arbitragem juntamente com os documentos 01 a 09 e indicou o Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto como Coárbitro.

[79] Em **04/08/2021**, a Secretaria confirmou o recebimento do Requerimento de Instauração de Arbitragem e concedeu à Requerente prazo de 5 (cinco) dias para apresentar o endereço de correio eletrônico da Requerida.

[80] Em **17/08/2021**, a Secretaria da Corte notificou a Requerida para a apresentação de Resposta ao Requerimento de Arbitragem e indicação de Coárbitro no prazo de 30 (trinta) dias.

[81] Na mesma data, a Secretaria da Corte informou ao Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto sua indicação, pela Requerente, para atuar como Coárbitro, bem como solicitou-lhe o preenchimento e envio de Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e *Curriculum Vitae*.

[82] Em **30/08/2021**, a Secretaria da Corte encaminhou à Requerente a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* do Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto, bem como convidou a Requerente a apresentar eventuais comentários sobre a revelação feita pelo Coárbitro indicado.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [83] Em **15/09/2021**, a Requerida apresentou à Secretaria pedido de prorrogação de prazo para resposta ao Requerimento de Arbitragem por 30 (trinta) dias, bem como indicou o Dr. Giovanni Ettore Nanni para atuar como Coárbitro.
- [84] Em **16/09/2021**, a Secretaria da Corte informou ter sido deferido o pedido de prorrogação de prazo para apresentação da Resposta ao Requerimento de Arbitragem, fixando a data final em 18/10/2021.
- [85] Na mesma comunicação, a Secretaria encaminhou à Requerida a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* do Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto.
- [86] Em **16/09/2021**, ainda, a Secretaria da Corte informou ao Dr. Giovanni Ettore Nanni sua indicação como Coárbitro, pela Requerida, bem como solicitou-lhe o preenchimento e envio de Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e *Curriculum Vitae*.
- [87] Em **23/09/2021**, a Requerida apresentou objeção à indicação do Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto.
- [88] Em **24/09/2021**, a Secretaria da Corte encaminhou às Partes a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* do Dr. Giovanni Ettore Nanni, bem como convidou as Partes a apresentarem eventuais comentários sobre a revelação feita pelo Coárbitro indicado.
- [89] Em **05/10/2021**, o Dr. Caio Mário da Silva Pereira Neto declinou de sua indicação como coárbitro.
- [90] Em **06/10/2021**, a Secretaria da Corte concedeu à Requerente prazo de 15 (quinze) dias para indicação de novo coárbitro.
- [91] Em **08/10/2021**, a Requerente pediu que a Requerida fosse notificada pela Secretaria para reavaliar a objeção apresentada ao Dr. Caio Mário da Silva Pereira.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [92] Em **11/10/2021**, a Secretaria da Corte confirmou recebimento da correspondência da Requerente de 08/10/2021, enviada diretamente à Requerida, fixando prazo para a Requerida se manifestar até o dia 22/10/2021.
- [93] Em **18/10/2021**, a Requerida apresentou Resposta ao Requerimento de Arbitragem juntamente com os documentos RDA-001 a RDA-006.
- [94] Em **19/10/2021**, a Secretaria da Corte confirmou o recebimento da Resposta ao Requerimento de Arbitragem.
- [95] Em **22/10/2021**, a Requerida apresentou manifestação sobre o pedido de reavaliação de objeção de coárbitro.
- [96] Em **25/10/2021**, a Secretaria da Corte confirmou o recebimento da correspondência da Requerida de 22/10/2021, enviada diretamente à Requerente, sobre não reavaliação da objeção apresentada, bem como concedeu prazo de 15 (quinze) dias para a designação de novo coárbitro pela Requerente.
- [97] Em **09/11/2021**, a Requerente indicou o Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira como coárbitro, bem como deixou de apresentar objeção à indicação do Dr. Giovanni Ettore Nanni para atuar como coárbitro.
- [98] Em **10/11/2021**, a Secretaria da Corte informou ao Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira sua indicação, pela Requerente, para atuar como coárbitro, bem como solicitou-lhe o preenchimento e envio de Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e *Curriculum Vitae*.
- [99] Em **19/11/2021**, a Secretaria encaminhou às Partes a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* do Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [100] Em **25/11/2021**, a Secretaria informou que a Requerida solicitou esclarecimentos adicionais ao Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira.
- [101] Em **02/12/2021**, o Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira apresentou resposta aos esclarecimentos adicionais.
- [102] Em **05/12/2021**, o Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira apresentou complemento aos esclarecimentos adicionais.
- [103] Em **29/12/2021**, nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento, o Secretário-Geral da Corte confirmou a designação do Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira e do Dr. Giovanni Ettore Nanni como Coárbitros.
- [104] Em **30/12/2021**, a Secretaria convidou os Coárbitros a indicarem, no prazo de 30 (trinta) dias, o(a) Árbitro(a) Presidente do Tribunal Arbitral.
- [105] Em **26/01/2022**, os Coárbitros indicaram o Dr. Lauro da Gama e Souza Jr. para atuar como Presidente do Tribunal Arbitral.
- [106] Em **27/01/2022**, a Secretaria informou às Partes que os Coárbitros designaram conjuntamente o Dr. Lauro da Gama e Souza Jr. como presidente do Tribunal Arbitral.
- [107] Em **09/02/2022**, a Secretaria encaminhou às Partes a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* do Dr. Lauro da Gama e Souza Jr., bem como convidou as Partes a apresentarem eventuais comentários sobre a revelação feita pelo árbitro indicado.
- [108] Em **16/02/2022**, a Requerida formulou pedido de esclarecimentos adicionais ao Dr. Lauro da Gama e Souza Jr.
- [109] Na mesma data, a Requerente apresentou objeção à nomeação do Dr. Lauro da Gama e Souza Jr. para presidência do Tribunal Arbitral.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [110] Em **22/02/2022**, o Dr. Lauro da Gama e Souza Jr. comunicou sua renúncia à indicação para presidir o Tribunal Arbitral.
- [111] Em **23/02/2022**, a Secretaria convidou os Coárbitros a indicarem novo(a) Árbitro(a) Presidente do Tribunal Arbitral em até 30 (trinta) dias.
- [112] Em **14/03/2022**, a Secretaria informou à Dra. Adriana Braghetta sua indicação, pelos Coárbitros, para atuar como Presidente do Tribunal Arbitral, bem como solicitou-lhe o preenchimento e envio de Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e *Curriculum Vitae*.
- [113] Na mesma data, a Secretaria informou às Partes que os Coárbitros designaram conjuntamente a Dra. Adriana Braghetta como Presidente do Tribunal Arbitral.
- [114] Em **18/03/2022**, a Secretaria encaminhou às Partes a Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e o *Curriculum Vitae* da Dra. Adriana Braghetta, bem como convidou as Partes a apresentarem eventuais comentários sobre a revelação feita pela árbitra indicada.
- [115] Em **25/03/2022**, a Requerente afirmou não ter comentários às informações apresentadas pela Dra. Adriana Braghetta. Na mesma data, a Requerida apresentou pedido de esclarecimentos adicionais à Dra. Adriana Braghetta.
- [116] Em **28/03/2022**, a Secretaria informou que a Requerida formulou pedido de esclarecimentos adicionais à Dra. Adriana Braghetta.
- [117] Em **14/04/2022**, a Dra. Adriana Braghetta apresentou esclarecimentos adicionais à sua Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência. Na mesma data, a Secretaria convidou as Partes para que apresentassem eventuais comentários, até o dia 25/04/2022, aos esclarecimentos adicionais apresentados pela Dra. Adriana Braghetta.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [118] Em **27/04/2022**, a Secretaria informou que a Requerente se manifestou no sentido de não ter comentários às informações adicionais apresentadas pela Dra. Adriana Braghetta. A Requerida não apresentou comentários no prazo concedido pela Secretaria.
- [119] Em **28/04/2022**, nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento, o Secretário-Geral da Corte confirmou a Dra. Adriana Braghetta como Presidente do Tribunal Arbitral.
- [120] Em **02/05/2022**, a Secretaria transmitiu os autos desta Arbitragem ao Tribunal Arbitral e informou que a Ata de Missão deveria ser assinada pelas Partes e pelo Tribunal Arbitral em até 30 (trinta) dias.
- [121] Em **25/05/2022**, o Tribunal Arbitral encaminhou Carta às Partes, por meio da qual (i) anexou as minutas da Ata de Missão e da Ordem Procedimental n.º 1; (ii) concedeu às Partes prazo (a) até o dia 08/06/2022 para que apresentassem seus comentários às referidas minutas, e (b) até o dia 17/06/2022 para comentários finais às minutas consolidadas da Ata de Missão e Ordem Procedimental n.º 1.
- [122] Em **08/06/2022**, as Partes apresentaram seus comentários à minuta da Ata de Missão e à minuta da Ordem Procedimental n.º 1.
- [123] Em **13/06/2022**, o Tribunal Arbitral concedeu às Partes prazo adicional até o dia 20/06/2022 para comentários adicionais às minutas consolidadas da Ata de Missão e Ordem Procedimental n.º 1.
- [124] Em **20/06/2022**, as Partes apresentaram comentários adicionais às minutas consolidadas da Ata de Missão e da Ordem Procedimental n.º 1.
- [125] Em **22/06/2022**, o Tribunal Arbitral convocou as Partes para a realização de conferência virtual para finalização da Ata de Missão.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [126] Em **29/06/2022**, as Partes e o Tribunal Arbitral realizaram conferência sobre a condução e cronograma do Procedimento Arbitral, com a finalização da Ata de Missão, nos termos do Artigo 24 do Regulamento.
- [127] Em **29/06/2022**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 1, por meio da qual fixou o Calendário Procedimental da arbitragem e estabeleceu as regras relativas à produção de provas.
- [128] Em **13/07/2022**, a Secretaria da CCI comunicou as Partes e o Tribunal Arbitral que a Corte fixou o prazo para a prolação da sentença arbitral **até 29/09/2023**, com base no cronograma do procedimento (art. 31(1) do Regulamento CCI), podendo ser prorrogado mediante pedido justificado do Tribunal Arbitral ou por iniciativa própria (art. 31(2) do Regulamento CCI).
- [129] Em **29/08/2022**, a Requerente apresentou suas Alegações Iniciais, acompanhada dos documentos RTE-01 a RTE-24.
- [130] Em **01/11/2022**, a Requerida apresentou sua Resposta às Alegações Iniciais, acompanhada dos documentos RDA-007 a RDA-019.
- [131] Em **12/12/2022**, a Requerente apresentou sua Réplica, acompanhada dos documentos RTE-25 a RTE-44.
- [132] Em **31/01/2023**, a Requerida apresentou sua Tréplica, acompanhada dos documentos RDA-020 a RDA-035.
- [133] Em **16/02/2023**, a Requerente apresentou Manifestação de Especificação de Provas e Comentários aos Documentos Juntados na Tréplica, na qual (i) requereu fosse reconhecida a intempestividade da Tréplica apresentada pela Requerida, com o desentranhamento/exclusão da manifestação e de seus anexos dos autos do Procedimento Arbitral e sua desconsideração pelo Tribunal Arbitral; (ii) pediu fosse reconhecida a impossibilidade de participação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) nesta Arbitragem como assistente técnico da Requerida, devendo ser desentranhados dos autos os Laudos/Pareceres juntados pelo IBAMA; (iii) afirmou que não havia mais provas

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

a produzir; e (iv) se manifestou a respeito do formato da Audiência de Apresentação do Caso.

[134] Na mesma data, a Requerida apresentou sua Manifestação de Especificação de Provas, na qual (i) informou seu interesse em que a Audiência de Apresentação do Caso fosse realizada no formato presencial, na cidade de Brasília/DF; (ii) afirmou ser desnecessária a produção de novas provas após a Audiência de Apresentação do Caso; (iii) requereu, subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entendesse pela necessidade de produção de novas provas, a produção de prova testemunhal; (iv) requereu a prolação de sentença arbitral especificamente quanto ao pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, declarando sua improcedência; e (v), subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entendesse pela eventual procedência deste último pleito, requereu a produção de prova técnica pericial para apurar o valor devido.

[135] Em **27/02/2023**, o Tribunal Arbitral, por comunicação eletrônica, concedeu às Partes prazo até o dia 02/03/2023 para manifestação sobre o formato e horário da Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas.

[136] Em **02/03/2023**, as Partes apresentaram manifestação em resposta ao comunicado de 27/02/2023.

[137] Em **07/03/2023**, o Tribunal Arbitral informou que a Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas ocorreria de forma virtual no dia 16/03/2023.

[138] Em **16/03/2023**, foi realizada Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas.

[139] Na mesma data, a Secretaria da Corte, encaminhou às Partes a gravação da Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas.

[140] Em **17/03/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 2, por meio da qual (i) concedeu à Requerente prazo até o dia 29/03/2023 para que informasse se constaram da apresentação da Requerida documentos e fatos que ainda não haviam sido trazidos à arbitragem, bem como se tinha interesse em sobre eles se

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

manifestar; (ii) concedeu à Requerente prazo até o dia 04/04/2023 para que apresentasse manifestação sobre as eventuais informações referidas no item anterior, se fosse o caso; (iii) concedeu à Requerida prazo até o dia 04/04/2023 para que se manifestasse sobre os seguintes assuntos: a) questões preliminares da Requerente apresentadas na petição de 16/02/2023; b) documentos RTE-45, RTE-46, RTE-47, RTE-48 e RTE-49 apresentados pela Requerente na petição de 16/02/2023; c) rol e justificativa dos documentos adicionais que pretendia juntar aos autos do procedimento arbitral; e d) imagem (slide 21) apresentado pela Requerente na Audiência de Apresentação do Caso; (iv) concedeu às Partes prazo até o dia 04/04/2023 para que apresentassem os pontos controvertidos sobre os quais o Tribunal Arbitral deveria decidir; (v) concedeu às Partes prazo até o dia 18/04/2023 para que apresentassem revisão conjunta da degravação da Audiência de Apresentação do Caso e Discussão de Provas, em versões com e sem marcas de revisão.

[141] Em **23/03/2023**, a Secretaria da Corte encaminhou às Partes a degravação da Audiência de Apresentação do caso e Discussão de Provas.

[142] Em **29/03/2023**, a Requerente apresentou manifestação em atenção ao item (i) da Ordem Procedimental n.º 2.

[143] Em **04/04/2023**, a Requerente apresentou manifestação em atenção aos itens (ii) e (iv) da Ordem Procedimental n.º 2.

[144] Na mesma data, a Requerida apresentou manifestação em atenção aos itens (iii) e (iv) da Ordem Procedimental n.º 2.

[145] Em **08/03/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 3, por meio da qual (i) concedeu à Requerente prazo até o dia 24/04/2023 para que informasse eventual objeção à apresentação, pela Requerida, dos documentos constantes do seu rol; e (ii) concedeu às Partes prazo até o dia 24/04/2023 para que apresentassem eventual manifestação sobre a proposta de pontos controvertidos trazida pela contraparte.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [146] Em **18/04/2023**, as Partes apresentaram manifestação conjunta em atenção ao item (v) da Ordem Procedimental n.º 2.
- [147] Em **24/04/2023**, a Requerente (i) apresentou objeção à apresentação, pela Requerida, de novos documentos; e (ii) manifestou-se sobre a proposta de pontos controvertidos trazidos pela contraparte, em atenção à Ordem Procedimental n.º 3.
- [148] Na mesma data, a Requerida apresentou manifestação sobre a proposta de pontos controvertidos trazidos pela contraparte, em atenção à Ordem Procedimental n.º 3.
- [149] Em **08/05/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 4, por meio da qual decidiu (i) indeferir o pedido preliminar da Requerente sobre intempestividade da Tréplica da Requerida, suscitada na petição de 16/02/2023; e (ii) indeferir o pedido preliminar da Requerente sobre a atuação do IBAMA como Assistente Técnico, constante na petição de 16/02/2023.
- [150] Em **25/08/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 5, por meio da qual decidiu (i) deferir parcialmente a juntada de documentos adicionais listados na petição da Requerida de 04/04/2023; (ii) concedeu à Requerida até o dia 05/09/2023 para juntada dos documentos cuja apresentação fora deferida pelo Tribunal Arbitral; (iii) outorgar à Requerente prazo até o dia 25/09/2023 para manifestação sobre os documentos apresentados pela Requerida; e (iv) convocar as Partes para a realização de Audiência de Instrução presencial em Brasília/DF, nos dias 31/10/2023 e 01/11/2023, das 9h00 às 18h30; e (v) conceder prazo às Partes até o dia 25/09/2023 para que arrolassem testemunhas e assistentes técnicos.
- [151] Em **05/09/2023**, a Requerida apresentou manifestação de juntada de documentos em atendimento à Ordem Procedimental n.º 5, bem como solicitou prazo complementar para a juntada do volume 2 do EIA/RIMA.
- [152] Em **15/09/2023**, a Requerente (i) apresentou manifestação sobre o pedido de prazo complementar da Requerida; (ii) solicitou que a Audiência fosse realizada nos dias

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

30/10/2023 e 31/10/2023, ou em data posterior; e (iii) solicitou que o Tribunal Arbitral avaliasse a possibilidade de que a Audiência fosse realizada na cidade de São Paulo.

[153] Em **22/09/2023**, a Requerida apresentou manifestação sobre a petição da Requerente de 15/09/2023.

[154] Em **25/09/2023**, a Requerente apresentou manifestação sobre os documentos apresentados pela Requerida em 05/09/2023.

[155] Na mesma data, as Partes apresentaram suas respectivas manifestações sobre testemunhas, bem como indicaram os representantes legais que pretendiam ouvir em Audiência de Instrução.

[156] Em **29/09/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 6, por meio da qual (i) deferiu parcialmente a juntada de documentos adicionais listados na petição da Requerida de 04/04/2023; (ii) concedeu à Requerida prazo até o dia 05/09/2023 para juntada dos documentos cuja apresentação fora deferida pelo Tribunal Arbitral; (iii) outorgou à Requerente prazo até o dia 25/09/2023 para manifestação sobre os documentos apresentados pela Requerida; (iv) convocou as Partes para a realização de Audiência de Instrução presencial em Brasília/DF nos dias 31/10/2023 e 01/11/2023; e (v) concedeu prazo às Partes até o dia 25/09/2023 para arrolarem testemunhas e assistentes técnicos.

[157] Em **18/10/2023**, as Partes e o Tribunal Arbitral, realizaram videoconferência para finalizar assuntos pendentes relativos à organização da Audiência de Instrução.

[158] Em **23/10/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 7, por meio da qual registrou os acordos celebrados em 18/10/2023 entre as Partes e o Tribunal Arbitral sobre a organização da Audiência de Instrução.

[159] Em **31/10/2023** e **01/11/2023**, foi realizada a Audiência de Instrução em formato presencial na sede da arbitragem, Cidade de Brasília, Distrito Federal.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [160] A Audiência teve o seguinte rito: no dia **31/10/2023**, houve a oitiva dos Assistentes Técnicos. Como não houve concordância das Partes sobre a oitiva em conjunto dos técnicos por *hot tubbing*, cada Parte formulou as suas perguntas da maneira que achou mais conveniente, por tema ou de forma global. Na parte da manhã, foi ouvido o Assistente Técnico da Requerente, Sr. André Gertsenchtein, engenheiro civil e integrante do IDEAC, depondo sobre seus pareceres. Na parte da tarde, foram ouvidos os Assistentes Técnicos da Requerida, primeiro o assistente técnico do IBAMA, o engenheiro ambiental Sr. Ivan Benevenuto sobre a temática ambiental, depois o assistente técnico da ANTT, Sr. Fernando Bezerra, com a participação complementar do Sr. Lucas Mariano.
- [161] No dia **01/11/2023**, procedeu-se à oitiva das testemunhas. Foram ouvidas as três testemunhas arroladas pela Requerente: Sr. João Gurgel de Moraes (assessor de engenharia dentro da área da superintendência de engenharia de projetos da Autopista), Sra. Daniela Bussmann (coordenadora de meio ambiente do Grupo Arteris) e Sr. Wallace Vargas Roque (superintendente de engenharia do Grupo Arteris).
- [162] Em seguida, foram ouvidas as seguintes testemunhas indicadas pela Requerida: Sra. Carla Fonseca de Aquino Costa (analista ambiental do IBAMA), a Sra. Andreia Barbosa Gonçalves (coordenadora geral do contrato de terceirizados, que presta apoio técnico à gerência de rodovias, GENG) e o Sr. Luciano Esteve Ferreira de Assis (servidor da ANTT). Os servidores do IBAMA, Sr. Vitor Castro Fernandes de Souza e Sr. Diogo da Costa Ferreira, foram arrolados como testemunhas, mas dispensados pela Requerida.
- [163] Além disso, ambas as Partes arrolaram o Sr. Gustavo Antunes Thomé (servidor da ANTT) e a Sra. Viviane Esse (atualmente, secretária nacional de transportes rodoviários; à época dos fatos, trabalhava na ANTT como superintendente de infraestrutura, SUINF, atual SUROD). Entretanto, apenas a Sra. Viviane Esse foi ouvida, sendo dispensado o testemunho do Sr. Gustavo por ambas as Partes.
- [164] Ao final da Audiência, após indagadas pelo Tribunal Arbitral, as Partes reafirmaram que estavam satisfeitas com a condução do procedimento arbitral e o

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

exercício do contraditório e da ampla defesa<sup>81</sup>. Ademais, a Presidente do Tribunal Arbitral indagou à ANTT se subsistiria o interesse em realizar perícia, ante a extensão dos pedidos formulados, com o que a Requerida ANTT assentiu que não havia mais interesse e desistiu do pedido de realização de perícia<sup>82</sup>.

[165] Em **23/11/2023**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 8, por meio da qual registrou os acordos celebrados na Audiência de Instrução, nos termos seguintes: (i) concedeu-se prazo às Partes até o dia 24/11/2023 para juntada das atas manuais das reuniões celebradas pelo IBAMA com a Concessionária, relacionadas às informações declaradas pela Sra. Carla Fonseca de Aquino Costa na Audiência de Instrução, bem como eventuais outras atas que não tivessem sido apresentadas até aquele momento; (ii) concedeu-se prazo às Partes até o dia 24/11/2023 para apresentação de revisão conjunta da degravação da Audiência de Instrução, em versões com e sem marcas de revisão; (iii) concedeu-se prazo até o dia 24/11/2023 para que a Requerente juntasse cópia integral dos autos do processo público relacionado à determinada ação civil pública, e para que a Requerida juntasse o glossário de termos rodoviários DNIT, documento público vigente à época dos fatos; (iv) concedeu-se prazo às Partes até o dia 01/12/2023 para comentários sobre atas de reuniões juntadas pela contraparte; e (v) concedeu-se prazo às Partes até o dia 23/02/2024 para apresentação de Alegações Finais escritas.

[166] Em **24/11/2023**, as Partes apresentaram as atas manuais das reuniões celebradas pelo IBAMA com a Concessionária, relacionadas às informações declaradas pela Sra. Carla Fonseca de Aquino Costa na Audiência de Instrução (docs. RTE-53 e RTE-54 pela Requerente; e docs. RDA-043 e RDA-044 pela Requerida).

[167] Na mesma data, as Partes apresentaram, em conjunto, a revisão da degravação da Audiência de Instrução e informaram que o arquivo original da gravação de áudio possui uma lacuna que impossibilitou sua revisão integral.

---

<sup>81</sup> Linhas 15552 a 15580 da Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS.

<sup>82</sup> Linhas 16002 a 16008 da Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [168] Ainda em 24/11/2023, a Requerente apresentou cópia integral dos autos do processo público relacionado à ação civil pública nº 5014533-38.2012.4.04.7200 (doc. RTE-52), e a Requerida, apresentou o glossário de termos rodoviários DNIT vigente à época dos fatos (doc. RDA-042).
- [169] Em **28/11/2023**, a Secretaria da Corte encaminhou às Partes cópia da gravação integral do áudio da Audiência de Instrução.
- [170] Em **01/12/2023**, as Partes apresentaram manifestação sobre os documentos apresentados pela contraparte em 24/11/2023.
- [171] Em **07/12/2023**, a Secretaria informou que a Corte reajustou a provisão para os custos da arbitragem com aumento de seu valor, nos termos do artigo 37 do Regulamento.
- [172] Em **08/12/2023**, em razão do pedido formulado pela Requerente em sua manifestação datada de 01/12/2024, a respeito da fixação de prazo para apresentação de Alegações Finais, o Secretário Administrativo do Tribunal Arbitral, a pedido do Tribunal Arbitral, informou que, conforme estabelecido na Ordem Procedimental n.º 8, as Partes poderiam apresentar suas Alegações Finais escritas até o dia 23/02/2024.
- [173] Em **23/02/2024**, as Partes apresentaram suas Alegações Finais escritas.
- [174] Em **08/04/2024**, o Tribunal Arbitral emitiu a Ordem Procedimental n.º 9, por meio da qual informou que a fase de instrução estava encerrada, bem como informou que no prazo de 3 (três) meses contados a partir do prazo de apresentação das alegações finais escritas, apresentaria a minuta de sentença arbitral ao escrutínio da Corte, nos termos do art. 34 do Regulamento.
- [175] Em **15/03/2024**, a Secretaria informou ao Tribunal Arbitral que a Corte prorrogou o prazo até 31/05/2024 para a prolação da Sentença Arbitral Final, nos termos do artigo 31(2) do Regulamento.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

- [176] Em **25/05/2024**, o Tribunal Arbitral comunicou, por *e-mail*, à Secretaria da CCI e às Partes que enviaria a minuta da sentença arbitral para o escrutínio da Corte da CCI até 03/06/2024.
- [177] Em **31/05/2024**, a Secretaria da CCI informou às Partes e ao Tribunal Arbitral que a Corte da CCI prorrogou o prazo para a prolação da sentença arbitral até 30/08/2024, conforme artigo 31(2) do Regulamento.
- [178] Em **03/06/2024**, o Tribunal Arbitral submeteu a minuta de Sentença Arbitral Final ao escrutínio da Corte.
- [179] Em **20/06/2024**, a Secretaria informou às Partes e ao Tribunal Arbitral que a Corte aprovou a minuta de Sentença Arbitral Final, nos termos do artigo 34 do Regulamento.
- [180] Também em **20/06/2024**, a Corte encaminhou ao Tribunal Arbitral os pontos levantados no escrutínio da Sentença Arbitral.
- [181] Em **26/06/2024**, o Tribunal Arbitral indagou às Partes que informassem se estavam de acordo em receber a versão da Sentença Arbitral Final somente em versão eletrônica e assinada por meio eletrônico. A Requerida, em **27/06/2024**, e a Requerente, em **01/07/2024**, concordaram em receber a Sentença Arbitral assinada por *docusign* e somente na versão eletrônica.
- [182] É o relatório.

**II. FUNDAMENTAÇÃO**

- [183] O Tribunal Arbitral ressalta que, para a elaboração das razões que sustentam o dispositivo da presente Sentença Arbitral, todos os argumentos e provas trazidos pelas Partes ao longo do Procedimento Arbitral foram devidamente examinados.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[184] Sem embargo, tanto no processo decisório quanto na fundamentação, somente serão mencionados os elementos necessários para, na perspectiva do Tribunal Arbitral, motivar o acolhimento ou a rejeição de cada um dos pedidos das Partes, sem que disso se possa de maneira alguma inferir que outros argumentos ou provas não tenham sido devidamente analisados e considerados.

[185] Registra-se, ademais, que se concedeu às Partes a mais ampla oportunidade de defenderem e instruírem suas posições no curso do procedimento, relativamente às questões decididas nesta Sentença Arbitral, tudo com o objetivo de comprovarem a procedência de seus respectivos pleitos e de responderem aos pedidos da Parte contrária.

**A. ALEGAÇÕES DAS PARTES****A.1.) A Alocação de Riscos no Contrato de Concessão e o Reequilíbrio Econômico do Contrato****a) *Síntese das Alegações da Requerente***

[152] A Requerente defende que o Contrato de Concessão<sup>83</sup> contempla a alocação de riscos contratuais, prevendo a responsabilidade do Poder Concedente pelos riscos de (a) alterações unilaterais do Contrato ou fato do príncipe (Cláusula 4.9) e (b) ocorrência de fatos supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou interferências imprevistas que resultem em variações extraordinárias dos custos da Concessionária (Cláusula 6.37, “c”)<sup>84</sup>.

[186] A Concessionária sustenta que o Contrato de Concessão rege-se pelo regime jurídico administrativo de direito público, no âmbito do qual a Administração Pública obriga-se a manter o equilíbrio entre encargos e remuneração, conforme as premissas originalmente contratadas. Em suas Cláusulas 6.2 e 6.5, o Contrato de Concessão estipula que “*o equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato*

---

<sup>83</sup> Doc. RTE-01.

<sup>84</sup> Petição RTE-1, §§ 3-5.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

*constitui princípio fundamental do regime jurídico da Concessão”, que deverá ser “mantido ao longo da sua vigência e considerado nos processos de revisão tarifária, de modo a assegurar a Taxa Interna de Retorno não alavancada, assumida no Leilão e especificada segundo as condições do Edital de Licitação”<sup>85</sup>.*

[187] A ALS pontua que, nessa mesma lógica, o item 1.9 do Contrato de Concessão permite sua alteração *“quando necessária a modificação para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente, entre os encargos da Concessionária e as receitas da Concessão, objetivando a manutenção do inicial equilíbrio econômico-financeiro deste Contrato”<sup>86</sup>.*

[188] A Concessionária destaca, ainda, que a Cláusula 6.41 do Contrato de Concessão prevê a revisão extraordinária para as hipóteses de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração. Menciona que um dos exemplos contratuais de acréscimos dos encargos do PER, conforme Cláusula 16.12, estipula que a implementação de *“medidas de proteção e recuperação do meio ambiente, inclusive por intermédio de novas obras e serviços não previstos no PER”* requer que o Contrato tenha *“preservado o seu equilíbrio econômico-financeiro”<sup>87</sup>.*

[189] A Requerente alega que o Contrato de Concessão não exige a ocorrência de *“eventos extraordinários, inevitáveis e irresistíveis”* como requisito para promover o reequilíbrio econômico-financeiro. Sustenta que, de acordo com o Contrato de Concessão, os acréscimos e supressões de encargos no PER, ou o fato da administração, ou o fato do príncipe, ou a força maior (que, segundo alega a Requerente, inclui fato de terceiro), ou o caso fortuito ou a modificação unilateral foram tratados de maneira idêntica no Contrato de Concessão e conduzem à mesma consequência jurídica, sendo todas essas hipóteses que ensejam a revisão

---

<sup>85</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 19 e 20.

<sup>86</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 21.

<sup>87</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 26 e 27.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

tarifária (Cláusula 6.37) e o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (Cláusulas 1.9, 1.10 e 4.9)<sup>88</sup>.

[190] A Concessionária alega que o direito ao reequilíbrio econômico é reforçado pelas cláusulas 17.36 e 17.37 do Contrato de Concessão. Essas cláusulas estabelecem que quaisquer acréscimos no empreendimento levam à revisão do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que pode inclusive se dar “*com recursos da União, dos Estados ou dos Municípios interessados*”, visando “*não pressionar o valor das tarifas*”<sup>89</sup>.

[191] A Requerente alega que o Contrato de Concessão regulou de forma detalhada o reequilíbrio econômico-financeiro previsto na Lei n. 8.987/95, que trata do regime de concessões no âmbito federal, e que prevê, em seus artigos 9º e 10º, a necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando alteradas as condições inicialmente pactuadas<sup>90</sup>.

**b) Síntese das Alegações da Requerida**

[192] A ANTT afirma que os contratos de concessão de serviços públicos são negócios jurídicos de longo prazo, que implicam vultosos investimentos e alocam os riscos assumidos por cada parte ao longo de extenso período de execução. A Requerida pontua que essa longa duração da execução contratual implica a possibilidade de alterações nas circunstâncias consideradas pelas partes no momento de formação do negócio jurídico, o que por sua vez pode implicar em modificações no retorno econômico originalmente projetado<sup>91</sup>.

[193] Nesse contexto, a ANTT destaca o artigo 2º, inciso II, da Lei nº 8.987/95, que estipula que, nas concessões ordinárias de serviços públicos, o concessionário deverá explorar a atividade delegada *por sua conta e risco*, evidenciando uma alocação prévia substancial do risco do negócio para o particular<sup>92</sup>.

---

<sup>88</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 28.

<sup>89</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 29.

<sup>90</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 30.

<sup>91</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §§ 6 e 7.

<sup>92</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 8.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [194] A Requerida defende que a alocação de riscos no contrato tem por objetivo mitigar incertezas e permitir critérios racionais para *precificação* do negócio pelos interessados. Defende, portanto, que o preço ofertado pela proposta vencedora do certame para a concessão do serviço levou necessariamente em conta os tipos de risco a que o concessionário se expunha. Ou seja, a tarifa cobrada pelo concessionário já considera todas as categorias de risco previamente alocadas à sua responsabilidade<sup>93</sup>.
- [195] A ANTT destaca que a concessionária conta com ampla discricionariedade para definir seu modelo de negócios quando lhe são delegados os serviços para exploração. Nesse contexto, e estando os tipos de riscos que lhe são alocados previstos em matriz conhecida *antes* da formação da proposta no certame, a ANTT defende que a qualificação de eventos como extraordinários deve ser feita com particular cautela e rigor, inclusive os referentes a caso fortuito, força maior, fato do príncipe e álea econômica extraordinária (art. 5º, III da Lei nº 11.079/2004). A Requerida alega que a subversão da repartição de riscos contratual afeta direito do Poder Concedente, dos usuários e também daqueles derrotados no certame e, por isso, deve ser evitada a todo custo<sup>94</sup>.
- [196] A ANTT qualifica o contrato de concessão como sendo um contrato de resultados, cabendo ao particular a definição de soluções para a realização do empreendimento público, desde que chegue ao resultado contratado, ou seja, a adequada prestação do serviço público. Para corroborar seu entendimento, a ANTT sustenta que, diferentemente do que ocorre nos contratos celebrados no âmbito da Lei nº 8.666/1993, a licitação dos contratos de concessão pode ser lançada sem a definição de um projeto básico. A Lei nº 8.987/1995 admite que a especificação do objeto a ser licitado indique apenas “*elementos do projeto básico*” (art. 18, inciso XV), porque, conforme defende a Requerida, nas concessões prevalece a autonomia gerencial do concessionário para identificar, observadas as diretrizes mínimas e mandatórias estipuladas no contrato, a melhor

---

<sup>93</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 11.

<sup>94</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 26.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

forma de implementar a infraestrutura contratada e prestar os serviços concedidos<sup>95</sup>.

[197] A ANTT defende que, no presente caso, o PER apenas previu a execução do Contorno de Florianópolis, determinando que o proponente deve ligar o ponto A até o B, com um percurso de 47,33 km de extensão, em pista dupla e para ligar os pontos, prevê a execução de obras de artes especiais inespecíficas, a Preço Global<sup>96</sup>. A Requerida destaca a discricionariedade do proponente em estudar e elaborar seu próprio traçado e apresentar as soluções tecnológicas que entender mais viáveis. O PER prevê a possibilidade de ser necessária a adequação de Variantes e Contornos, inclusive com a execução em extensão diferente daquela originalmente prevista, desde que haja necessidade fundamentada e essa alteração de traçado seja aceita pela ANTT, afastando-se a revisão na hipótese de o novo traçado determinar a alteração das OAEs ou outros elementos originalmente considerados<sup>97</sup>.

[198] Ou seja, a ANTT sustenta que, desde o início do procedimento licitatório, o Edital e seus anexos estabeleceram as responsabilidades e os riscos dos proponentes para fins de formulação da Proposta Comercial e precificação da Tarifa Básica de Pedágio, tendo ficado clara a discricionariedade do concessionário na escolha do traçado do Contorno de Florianópolis e suas soluções tecnológicas. Isso afastaria, conforme defende a Requerida, a alegação da Requerente de imprevisibilidade<sup>98</sup>.

[199] A ANTT sustenta que a leitura conjugada das cláusulas 4.1 e 4.9 do Contrato de Concessão evidencia que foram alocados à Concessionária a reponsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão, ressalvando-se aqueles decorrentes do *“inadimplemento contratual do Poder Concedente, de alterações unilaterais no contrato ou de fato do príncipe que provoque impacto econômico-financeiro do contrato de concessão”*. A ANTT destaca, também, as subcláusulas 4.3 e 16.35, que determinam que compete à Concessionária a vistoria do trecho concedido,

---

<sup>95</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 45.

<sup>96</sup> Doc. RDA-002, p. 83.

<sup>97</sup> Doc. RDA-002, p. 83.

<sup>98</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 50.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

bem como o “*exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, quando da apresentação de sua proposta no Leilão*”<sup>99</sup>.

[200] A Requerida aponta, ainda, que, nos termos do Contrato, compete à Concessionária adotar as providências necessárias para “*obtenção de todas as licenças ambientais, de modo a assegurar a execução do PER*” (subcláusula 16.5, g), a obter “*eventuais licenças exigidas pelos agentes de proteção ambiental*” (subcláusula 16.6, j) e “*todas as licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades vinculadas a Concessão*” (subcláusula 16.16)<sup>100</sup>.

[201] A Requerida conclui destacando que o Contrato era claro ao atribuir à Requerente os riscos, encargos e consequências advindas do licenciamento ambiental e do encaminhamento de projetos e soluções à ANTT. Alega, ademais, que o Contrato de Concessão, bem como o normativo vigente à época, apresentava o procedimento que deveria ser seguido para fins de aprovação de obras e serviços não previstos no PER, que dependia de autorização da Diretoria Colegiada da Agência para a sua incorporação no Contrato e respectiva celebração de Termo Aditivo<sup>101</sup>.

**A.2.) O Licenciamento Ambiental do Empreendimento e suas Repercussões****a) Síntese das Alegações da Requerente**

[202] A ALS sustenta que os fatos ocorridos impuseram relevante acréscimo de encargo e modificação de projeto e configuram hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro previstas nas Cláusulas 1.9, 4.9 e 6.37, “b”, “c” e “e” do Contrato, bem como fazem parte dos riscos assumidos pelo Poder Concedente, em conformidade com o art. 9º e 10 da Lei Federal n. 8.987/95<sup>102</sup>.

---

<sup>99</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §§ 53 e 54.

<sup>100</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 55.

<sup>101</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 66.

<sup>102</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 32.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [203] A Concessionária aponta que, em circunstâncias análogas, a ANTT promoveu o reequilíbrio contratual, por meio do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão<sup>103</sup>, de forma a ressarcir a Concessionária pelos investimentos decorrentes dos três primeiros Túneis no Contorno de Florianópolis (Túneis 1, 2 e 3), tampouco previstos quando da apresentação de sua proposta no certame licitatório<sup>104</sup>.
- [204] A Requerente alega que, ao longo do processo de licenciamento, diversos dos investimentos, obras e serviços previstos no PER foram objeto de alterações supervenientes e imprevistas decorrentes de atos do IBAMA e da ANTT. Afirma que, conforme o cronograma estabelecido no Contrato, a Concessionária apresentou os Projetos Funcionais do Contorno de Florianópolis em 2009<sup>105</sup> (sem previsão de túneis) e a ANTT os aprovou preliminarmente, autorizando a elaboração dos projetos executivos e a adoção das providências para obtenção do licenciamento ambiental<sup>106</sup>.
- [205] Uma vez finalizado o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do Contorno de Florianópolis, a Concessionária o submeteu ao IBAMA<sup>107</sup>, que, com relação ao licenciamento do Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis, emitiu o Parecer nº 277/2014 COTRA/IBAMA<sup>108</sup>, no qual entendeu por não licenciar a solução de “corte” do terreno entre o km 24+550 e o km 25+450 do Contorno de Florianópolis e exigiu a alteração do projeto como condição de viabilidade da sua execução<sup>109</sup>. Essa exigência foi refletida na Licença Prévia nº 477/2014<sup>110</sup>, determinando que a Concessionária apresentasse projeto geométrico contendo solução para “*desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes*”, em

---

<sup>103</sup>Doc. RTE-10.

<sup>104</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 33.

<sup>105</sup> Doc. RTE-07.

<sup>106</sup> Petição RTE-1, §§ 9-10; Alegações Finais (Petição RTE-11), § 38.

<sup>107</sup> Doc. RTE-09, fls. 210.

<sup>108</sup> Doc. RTE-09, fls. 1.875-1.988.

<sup>109</sup> Petição RTE-1, §§ 11-13.

<sup>110</sup> Doc. RTE-09, fls. 2.169-2.172.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

referência à vegetação existente no km 24+550 e o km 25+450 do Contorno de Florianópolis.

[206] A Requerente sustenta que o IBAMA impôs determinações específicas para o trecho do km 207+000 ao 209+900, porque “*a rodovia passar[ia] no interior destes [trechos de vegetação], enquanto que nos demais a rodovia passar[ia] pelas bordas hoje existentes*”<sup>111</sup>. Nesse contexto, a ALS alega que, para evitar a intensificação do efeito de borda, o IBAMA determinou que, para preservar a fauna “*(i) o projeto executivo deveria alterar o relevo o mínimo possível e (ii) as passagens de fauna e cercas guias deveriam ser implementadas.*” A ALS defende que o IBAMA foi claro quanto à extensão dessas medidas, que tinham como objetivo mitigar o impacto em relação à fauna. Nesse sentido, a ALS aponta que o Parecer 277/2014 destacou que, quanto à flora, deveriam ser incorporadas soluções que “*visem a redução de interceptação nos fragmentos florestais, reduzindo a supressão à minimamente possível*”<sup>112</sup>.

[207] De acordo com a Requerente, ante a posição do IBAMA, a Concessionária apresentou à ANTT<sup>113</sup> uma matriz comparativa entre 3 (três) alternativas tecnológicas para reduzir a supressão de vegetação, quais sejam, (i) a construção de muros de contenção laterais; (ii) a implantação de viadutos; e (iii) a implantação de um túnel (Túnel 4) de 895 metros como forma de transpor o trecho do Contorno, para atendimento da determinação contida no Parecer. A ANTT<sup>114</sup>, então, ao analisar tecnicamente tais alternativas e o processo de licenciamento, concluiu que as determinações do IBAMA exigiam a alteração da solução prevista e que a execução do Túnel 4 seria a solução mais adequada ao atendimento das determinações do IBAMA<sup>115</sup>.

[208] A Requerente sustenta que a exigência de solução de engenharia alternativa para o trecho do km 207/209 proveio do IBAMA, que não é parte do Contrato de

---

<sup>111</sup> Doc. RTE-09, fls. 1.945

<sup>112</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 40 e 41.

<sup>113</sup> Doc. RTE-11.

<sup>114</sup> Doc. RTE-12.

<sup>115</sup> Petição RTE-1, §§ 17-18. Alegações Finais (Petição RTE-11), §§§ 43, 44 e 45.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Concessão. A inafastabilidade da exigência, por outro lado, decorre do Parecer n. 277/2014 e da Licença Prévia n. 477/2014, atos administrativos claros ao exigir a adoção de solução alternativa, seja ela locacional ou tecnológica, “*como condição indispensável para emissão das licenças necessárias à continuidade do empreendimento, sem margem para concessões e não como condicionante de uma licença outorgada*”<sup>116</sup>. A ALS defende, ademais, que é justamente por isso que a aprovação do projeto e localização do trecho só ocorreu por meio da 3ª Retificação à Licença de Instalação nº 1.004/2014<sup>117</sup>, ou seja, depois de a Concessionária apresentar ao IBAMA projeto com solução de túnel.

[209] A Concessionária destaca que tanto o Parecer quanto a Licença emitidos pelo IBAMA constituem atos administrativos, dotados, portanto, de presunção de legitimidade e veracidade e de imperatividade. Desta feita, concordasse o particular ou não, as exigências do IBAMA estavam produzindo seus efeitos desde a emissão dos referidos pareceres, com caráter vinculativo<sup>118</sup>.

[210] A Requerente sustenta que, nesse contexto, a ANTT determinou unilateralmente a adoção da solução de execução do Túnel 4<sup>119</sup>, alterando a solução contida na proposta da Concessionária, tendo requerido a reapresentação do projeto ao IBAMA para atendimento das exigências constantes no Parecer e na Licença Prévia<sup>120</sup>.

[211] A ALS sustenta, em resumo, que a ANTT: (a) reconheceu que houve uma exigência do IBAMA que inviabilizou o projeto inicial e exigiu projeto alternativo; (b) analisou as opções apresentadas pela Concessionária e decidiu de maneira informada, em ato administrativo legítimo e válido, que a adoção da alternativa tecnológica do Túnel seria a mais adequada; e (c) manifestou-se pela execução do Túnel 4 em 27/02/2015<sup>121</sup>, alterando, assim, a solução contida na proposta da Concessionária que se sagrou vencedora do certame licitatório.

---

<sup>116</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11) § 50.

<sup>117</sup> Doc. RTE-14.

<sup>118</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11) § 51.

<sup>119</sup> Doc. RTE-13.

<sup>120</sup> Petição RTE-1, § 19.

<sup>121</sup> Doc. RTE-13

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [212] A ALS destaca que, em vista da negativa do IBAMA quanto à solução corte, os novos projetos alterados foram, assim, conforme a determinação da ANTT, apresentados ao IBAMA, que os aprovou por meio da emissão da Licença de Instalação para o trecho em questão<sup>122</sup>, em complementação à Licença de Instalação nº 1004/2014 emitida inicialmente em relação ao restante do Trecho<sup>123</sup>.
- [213] Segundo a Requerente, a superveniente necessidade de execução do Túnel 4 não se relaciona com a obrigação da Concessionária de obtenção das licenças e autorizações necessárias ao exercício das atividades vinculadas à Concessão, nos termos da Cl. 16.16 do Contrato de Concessão. Tampouco configura cumprimento de “condicionante ambiental”. Na visão da Requerente, a imposição do IBAMA de modificação do projeto não decorreu da ausência de qualquer documento, diligência ou ato imputável à Concessionária no exercício da sua obrigação contratual, mas sim do exercício da competência do IBAMA de aprovar, ou não, a localização e concepção adotadas no projeto<sup>124</sup>.
- [214] A ALS destaca a imprevisibilidade da decisão do órgão ambiental. Alega que não poderia ter se antecipado às exigências contidas nesses atos administrativos, pois, quando da apresentação de sua proposta, a solução “corte”, prevista no Edital, no PER e na proposta da Concessionária, mostrava-se viável do ponto de vista ambiental. Em 01/10/2007, quando a Concessionária apresentou sua proposta comercial na licitação, a ALS pontua que ainda vigorava o Decreto nº 750/1993<sup>125</sup>, que regulamentava intervenções na Mata Atlântica. Seu art. 1º permitia a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica, desde que autorizada pelo órgão competente para a execução de obras de utilidade pública ou interesse social, como é o caso do Contorno. Com a revogação, em 21/11/2008<sup>126</sup>, do então vigente Decreto nº 750/1993, atribuiu-se

---

<sup>122</sup> Doc. RTE-14.

<sup>123</sup> Petição RTE-1, § 20.

<sup>124</sup> Petição RTE-1, §§ 42-47.

<sup>125</sup> “Dispõe sobre o corte, a exploração e a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica, e dá outras providências”.

<sup>126</sup> A Requerente alega que, até que fosse editado o decreto a que se referiu o art. 2º da Lei Federal 11.428/2006, com o mapa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE indicando a localização

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

ao órgão ambiental a possibilidade de negar autorização para supressão de vegetação de Mata Atlântica mesmo nas hipóteses de utilidade pública<sup>127</sup>.

[215] A ALS defende, assim, que a proposta comercial da Concessionária (que manteve o projeto do DNER, o Edital e o PER) foi elaborada com fundamento na solução técnica de “corte” do terreno, estruturada com base na regulamentação em vigor à época, que mais facilmente previa a possibilidade da supressão de fragmentos de Mata Atlântica no caso da execução de obras de interesse público<sup>128</sup>. Destaca, assim, ser inegável a imprevisibilidade da decisão do IBAMA de rejeitar a solução de “corte”.

[216] A Concessionária defende que não cabe classificar a inviabilidade ambiental do projeto, com a necessidade de sua alteração, como mera condicionante ambiental ou, ainda, enquadrar os custos decorrentes do novo projeto como sendo inerentes à obrigação da Concessionária de obter as licenças ambientais. A ALS defende que sua obrigação contratual de obter as licenças ambientais não pode implicar que ela tenha que suportar a superveniente necessidade de execução de investimentos não previstos que, no caso do Túnel 4, superam em quase 2 (duas) vezes o valor inicialmente previsto para a execução da totalidade do Contorno de Florianópolis<sup>129</sup>.

[217] A Requerente sustenta, ainda, que, apesar de a decisão do IBAMA de “*desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes*”, parecer ser um comando genérico, aplicável a todo o trecho, ela, em verdade, só poderia se aplicar ao trecho entre os kms 207 e 209, onde se localiza o Túnel 4. Isso porque, segundo a Requerente, as soluções aventadas para esse trecho diferem, em muito, daquelas referentes aos trechos dos km 184+600 a 185+900 e do km 219+800 e 220+800, por fatores como relevo, nível de antropização da área, volume de vegetação e impactos da rodovia quanto ao corredor PAREST,

---

da área de ocorrência do Bioma Mata Atlântica, a eficácia dessa norma ficou contida. Foi com a edição do Decreto Federal 6.660/2008, ocorrida em 21.11.2008, que o mapa do IBGE foi aprovado.

<sup>127</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 113 e 114.

<sup>128</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 117.

<sup>129</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 122.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

bem como em razão das determinações exaradas no Parecer n. 277/2014. A Concessionária sustenta que o fato de certos trechos apresentarem fragmentos de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração não implica que todos poderiam acomodar a implementação das mesmas alternativas tecnológicas, ou que o IBAMA tomaria decisões idênticas em relação a eles. Com efeito, de acordo com a ALS, a solução aprovada pelo IBAMA para o trecho do km 184+600 a 185+900 foi diferente, por exemplo, porque, na avaliação da autarquia ambiental, nesse trecho não havia risco de efeito de borda ou impacto no corredor PAREST<sup>130</sup>.

[218] A Requerente defende que o IBAMA esclareceu, no Parecer 277/2014, que, ao contrário dos demais segmentos do projeto, em que a rodovia passaria lateral/marginalmente em determinados fragmentos de vegetação, no trecho entre os kms 207+000 e 209+900, a rodovia passaria pelo interior dele, causando fragmentação da vegetação. A ALS sustenta que o IBAMA, nesse ponto, indicou a inviabilidade de licenciar o projeto inicial e a necessidade de alteração do projeto para alterar o mínimo possível o relevo dos vales encravados (permitindo soluções para a passagem de fauna) e incorporar medidas que reduzissem a supressão “à minimamente possível”. Nesse sentido, a Concessionária sustenta que o Parecer n. 277/2014 foi específico em relação ao trecho onde foi implementado o Túnel 4<sup>131</sup>.

[219] A Concessionária destaca, também, que a implementação de medidas mitigadoras, diferentemente do que a ANTT defende, não implica necessariamente a impossibilidade de o órgão ambiental impor novas condições para o licenciamento. A Requerente sustenta que as medidas mitigadoras são complementares, devendo ser adotadas qualquer que seja a solução locacional e/ou tecnológica adotada no projeto executivo. Tanto é assim, defende a Requerente, que as medidas como a retirada do canteiro industrial, retirada das caixas de

---

<sup>130</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 123 a 126.

<sup>131</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 128 e 129.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

empréstimo e implementação de passagens de fauna continuaram sendo adotadas no projeto, mesmo com a construção do Túnel 4<sup>132</sup>.

[220] A Requerente alega que, tendo o IBAMA exigido a solução com menor supressão possível de vegetação, e sendo o Túnel uma alternativa tecnológica possível e que atende esse comando, ela não poderia se furtar de apresentá-la ao órgão ambiental<sup>133</sup>.

[221] A Requerente defende que a necessidade de modificação da solução original prevista nos estudos da licitação e na proposta aceita pela ANTT decorreu de determinação proveniente do órgão competente da Administração Pública — fato externo e irresistível —, impondo-se a alteração prevista na proposta comercial e inclusão de investimento não previsto no PER. Por isso, sustenta que ficou caracterizado “*fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir*” (Código Civil, art. 393, parágrafo único) e, portanto, circunstância de força maior, da qual decorre a necessidade de reequilíbrio contratual, conforme hipótese expressamente contemplada na Cláusula 6.7, “c”, do Contrato de Concessão<sup>134</sup>.

[222] A Requerente alega que a determinação do IBAMA gerou modificação do projeto, referendada pelo próprio Poder Concedente, a fim de atender ao interesse público, equiparando-se, assim, a típica modificação unilateral do contrato<sup>135</sup>.

[223] Aduz, ademais, que a categoria dos fatos da administração é aplicável ao caso concreto, uma vez que os custos extraordinários decorrem de determinação de órgão público externo ao contrato referendada pelo próprio Poder Concedente, a bem do interesse público, bem como destaca que o fato da administração e a força maior foram tratados de maneira idêntica no Contrato de Concessão, conduzindo à mesma consequência jurídica, pois ambas as hipóteses são tipos de “*circunstâncias supervenientes*” tratadas na alínea “c” da Cláusula 6.37 do Contrato de Concessão, ensejadoras da revisão tarifária<sup>136</sup>.

---

<sup>132</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 134 e 135.

<sup>133</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 137.

<sup>134</sup> Petição RTE-1, §§ 53-54.

<sup>135</sup> Petição RTE-1, § 56.

<sup>136</sup> Petição RTE-1, §§ 59-61.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[224] A Requerente defende que os mesmos fatos levaram à criação de encargos não previstos no PER, os quais, da mesma forma, devem ser considerados na revisão tarifária garantida pela mesma Cláusula 6.37, alínea “b”, do Contrato de Concessão<sup>137</sup>.

[225] A Requerente argumenta que essas circunstâncias podem ser equiparadas a fato do príncipe, posto que relacionadas a ato da Administração Pública praticado em âmbito externo ao Contrato de Concessão, sendo essa hipótese autônoma de reequilíbrio contratual, expressamente prevista na Cláusula 4.9 do Contrato de Concessão<sup>138</sup>.

**b) Síntese das Alegações da Requerida**

[226] A ANTT defende que não tem qualquer responsabilidade no âmbito do licenciamento ambiental do empreendimento. Nesse sentido, menciona que não só o Contrato de Concessão atribui à Concessionária a responsabilidade pela obtenção das licenças necessárias do empreendimento perante o órgão ambiental, conforme estipulado nas subcláusulas 16.5 (g), 16.6.(j) e 16.16, como a responsabilidade pela condução do processo de licenciamento ambiental junto ao IBAMA é do empreendedor<sup>139</sup>.

[227] A ANTT aponta que faz parte da atribuição do órgão ambiental, especialmente na fase preliminar do planejamento de atividades para obtenção de Licença Prévia, a indicação de condicionantes pelo IBAMA a serem atendidas em fases subsequentes, especialmente no presente caso, considerando as especificidades da localização do projeto de implantação do Contorno de Florianópolis no Bioma Mata Atlântica. Nesse sentido, refere-se à Resolução CONAMA nº 237/1997, para concluir que o Poder Público tem o dever de avaliar o pedido de licença ambiental em conformidade com a natureza, as características e a fase do

---

<sup>137</sup> Petição RTE-1, § 62.

<sup>138</sup> Petição RTE-1, § 63.

<sup>139</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 197.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

empreendimento. Para tanto, o IBAMA adota critérios técnicos de análise a partir das informações fornecidas pelo empreendedor<sup>140</sup>.

[228] A ANTT menciona que a Licença Prévia tem caráter decisivo no âmbito do licenciamento ambiental, já que aprova a localização e a concepção da atividade ou empreendimento, certificando sua exequibilidade “com” ou “sem” condicionantes. Nesse sentido, a Requerida destaca que, como a Licença Prévia garante o início do planejamento do empreendimento, a jurisprudência é dominante no sentido de que as condicionantes instituídas nessa licença podem ser cumpridas nas fases seguintes e que não há nenhuma regra ambiental que condicione o cumprimento de todas as exigências ali impostas à expedição da Licença de Instalação<sup>141</sup>.

[229] A ANTT destaca que o objetivo do licenciamento ambiental é transformar um empreendimento que é impactante em algo mais sustentável, sendo as alternativas locais e tecnológicas consideradas os princípios fundamentais para avaliação de impacto ambiental, cabendo ao empreendedor apresentar tais alternativas para análise do IBAMA sob os aspectos técnicos e legais<sup>142</sup>.

[230] A Requerida pontua que cabe à Concessionária apresentar, no EIA/RIMA, as alternativas locais (de traçado) e demonstrar a melhor alternativa local (alternativa de traçado), após ter apresentado outras alternativas do projeto, justificando a escolha que se mostra mais adequada do ponto de vista socioambiental (localização)<sup>143</sup>.

[231] Quanto às alternativas tecnológicas, que se referem aos métodos construtivos, a Requerida menciona que cabe ao empreendedor a apresentação das vantagens e desvantagens técnicas construtivas no EIA/RIMA, bem como os impactos ambientais de cada uma delas. Ou seja, cabe ao empreendedor apresentar ao IBAMA os caminhos possíveis de interligação de um ponto A ao ponto B

---

<sup>140</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §§ 102 e 103.

<sup>141</sup> A Requerida menciona julgado disponível em: <https://arquivo.trf1.jus.br/PesquisaMenuArquivo.asp?p1=00371237620144010000&pA=&pN=371237620144010000>.

<sup>142</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 115.

<sup>143</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 113.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

(alternativas locacionais) e as técnicas construtivas a serem utilizadas (alternativas tecnológicas) nessa interligação. Conforme destaca a ANTT, uma vez expedida a Licença Prévia, com ou sem condicionantes, o projeto está aprovado do ponto de vista da localização e da concepção<sup>144</sup>.

[232] A ANTT sustenta que a Requerente tinha ciência que o Projeto do Contorno Rodoviário de Florianópolis se encontrava em área de Mata Atlântica, portanto, precisava levar isso em consideração para apresentar as alternativas técnicas e locacionais do empreendimento ao IBAMA<sup>145</sup>.

[233] A Requerida destaca que o Bioma Mata Atlântica é reconhecido, desde a Constituição de 1988, como patrimônio nacional, sua supressão sendo possível apenas na forma da lei e dentro das condições que assegurem a preservação do meio ambiente, conforme §4º, do art. 225 da Constituição Federal. Argumenta que o Decreto nº 750, de 1993, já proibia o corte, a exploração e a supressão de vegetação primária ou nos estágios avançado e médio de regeneração da Mata Atlântica, portanto, desde 1993 a proibição da supressão de Mata Atlântica é a regra, sendo a supressão a exceção, condicionada à prévia anuência do IBAMA, para execução de obras, planos, atividades ou projetos de utilidade pública ou interesse social, a depender da aprovação de estudo e relatório de impacto ambiental. Alega, assim, que, quando do licenciamento ambiental do empreendimento ora em discussão, não houve novidade em relação às regras de supressão da vegetação do Bioma Mata Atlântica<sup>146</sup>.

[234] A ANTT destaca que o art. 3º do referido Decreto nº 750, de 1993, já apresentava o Mapa da Vegetação do Brasil (IBGE 1988) com a delimitação geográfica desse Bioma Mata Atlântica, para balizar as condutas do empreendedor, indicando que o bioma abrangia as Florestas Ombrófila Densa Atlântica, Ombrófila Mista, Ombrófila Aberta, Estacional Semidecidual e Estacional Decidual. Destaca que esses tipos de florestas foram replicados, não somente na Lei da Mata Atlântica de 2006, mas também no Decreto de 2008. Tudo isso para sustentar que, desde a

---

<sup>144</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 118.

<sup>145</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 120.

<sup>146</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 122 a 126.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

concepção do projeto, para formulação de sua proposta, a Concessionária já conhecia as exigências pertinentes a obras em áreas de Mata Atlântica, não tendo havido alterações legislativas impactantes para o licenciamento do empreendimento<sup>147</sup>.

[235] A Requerida aponta que, por exigência legal contida no art. 14 da Lei nº 11.428/2006 (“Lei da Mata Atlântica”), devem ser estudadas alternativas técnicas ou locais para toda área onde houver interceptação de fragmentos de vegetação nos estágios médio e avançado de regeneração de Mata Atlântica. Ou seja, segundo a ANTT, cabe à concessionária apresentar estudos para evitar ou minimizar a supressão de vegetação para avaliação do IBAMA<sup>148</sup>. Ela destaca que: (i) a supressão da vegetação primária ou secundária nos estágios médios e avançados de regeneração somente é autorizada nos casos taxativos definidos na lei (utilidade pública para empreendimentos rodoviários); (ii) para que seja autorizada a supressão, o empreendedor tem que demonstrar que estudou possibilidades alternativas para um dado projeto que estaria interceptando fragmentos de vegetação primária ou secundária nos estágios médios e avançados de regeneração do Bioma Mata Atlântica; e (iii) caso ocorra de o empreendedor não explorar as possibilidades alternativas para se evitar ou minimizar a supressão de vegetação, cabe ao órgão ambiental exigir que se estude alternativas técnicas locais.

[236] A Requerida alega que a Concessionária não demonstrou, perante o IBAMA, ter atendido o comando especial do art. 14 da Lei da Mata Atlântica, mediante a apresentação de estudos sobre as alternativas técnicas e locais para o trecho do km 207+493 ao km 208+397, como, sustenta a ANTT, foi apontado no Parecer nº 277/2014/COTRA/IBAMA<sup>149</sup>.

[237] A ANTT pontua que a fundamentação técnica do Parecer nº 277/2014 COTRA/IBAMA apontou para duas condicionantes, reproduzidas na Licença

---

<sup>147</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §§ 129 e 130.

<sup>148</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 141.

<sup>149</sup> RDA-017, p. 1.851-1.965.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Prévia nº 477/2014<sup>150</sup>, a saber: (i) "*desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes*" (Condicionante 2.6-F da LP nº 477/2014); e (ii) prever a implantação de passagens de fauna e outras soluções (Condicionante 2.6-G da LP nº 477/2014)<sup>151</sup>.

[238] A ANTT destaca a existência de área com fragmentos de Mata Atlântica por todo o Trecho Intermediário, não apenas no km 207 ao km 208 do projeto (*locus do Túnel 4*)<sup>152</sup>. Por isso defende que a condicionante ambiental 2.6-F da LP nº 477/2014, aplica-se não apenas ao trecho do km 207 ao km 208, mas a todo o Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis. Quanto ao alcance e significado da Condicionante 2.6-F, a ANTT refere-se às explicações dadas pela signatária do Parecer nº 277/2014<sup>153</sup>, Sra. Carla Fonseca, para explicar a hierarquia de medidas que o órgão ambiental busca para preservar o bioma protegido: (1º) evitar o impacto; (2º) em não sendo isso possível, minimizar o impacto e, (3º) quando não se consegue nem evitar, nem minimizar, compensar.

[239] A Requerida defende que, por se tratar de um bioma protegido pela Constituição da República e por Lei Federal, essa condicionante ambiental 2.6-F, aplicável a todo o trecho intermediário para a garantia da minimização dos impactos sobre a Mata Atlântica, não é medida especial apenas para o presente caso específico, mas é cabível para todos os casos análogos de licenciamento ambiental submetidos ao IBAMA<sup>154</sup>. A ANTT sustenta que esse tipo de condicionante ambiental é ordinária e comum para esse tipo de situação de supressão de Mata Atlântica<sup>155</sup> e, por isso mesmo, defende que a Requerente não pode alegar excepcionalidade do caso, muito menos a existência de um “fator surpresa” e inesperado, pois, para além da ciência inequívoca da empresa de que o empreendimento se localizava em bioma

---

<sup>150</sup> Doc. RDA-17, p. 2143-2146

<sup>151</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 174.

<sup>152</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, linhas 12039-12042, p. 360.

<sup>153</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, linhas 12027-12034, p. 360.

<sup>154</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, linhas 12083-12100, pp. 361-362 do depoimento de Carla Fonseca.

<sup>155</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, linhas 12019-12047, pp. 359-360; e linhas 12101-12105, p. 362.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

protegido de Mata Atlântica, tem-se o fato de ser uma condicionante ambiental usualmente imposta pelo IBAMA em trecho situado nesse tipo de bioma.

[240] A ANTT alega que não houve, por parte do IBAMA, qualquer imposição para a construção do Túnel 4. Aponta, nesse sentido, que ao IBAMA compete apenas analisar as alternativas apresentadas pelo empreendedor no âmbito do processo de licenciamento ambiental. Defende que o IBAMA não determina ou impõe a adoção de certa alternativa, tanto que, no Parecer n.º 277/2014, o IBAMA apenas destacou que “*deverão ser avaliadas soluções de projeto de engenharia*”<sup>156</sup> para reduzir a supressão vegetal, sem impor qualquer solução tecnológica.

[241] A ANTT pontua que a ALS optou por adotar soluções diferentes para fragmentos de Mata Atlântica com características semelhantes, com efeito de borda mais intenso em decorrência da supressão de vegetação: as estacas km 207+000 e km 209+900, para o qual veio a ser sugerida a solução do túnel, e as das estacas km 219+800 e km 220+800, para o qual a Concessionária optou por adotar a solução de muro de contenção. A Requerida salienta que o IBAMA aceitou essa solução tecnológica de muro de contenção apresentada pela concessionária para as estacas km 219+800 e km 220+800, ainda que ela representasse quantidade maior de supressão vegetal em área de Mata Atlântica.

[242] Em situação alegadamente análoga à do trecho entre as estacas 207km e 209 km, para o qual a Concessionária projetou o Túnel 4, nos trechos entre os km 215 ao km 225, em Nota Informativa do IBAMA<sup>157</sup>, este incluiu tabela comparando a quantidade de vegetação suprimida com ajuste de projeto e outras medidas propostas pela Concessionária visando à minimização de supressão vegetal, sem que, nesse caso, tenha sido proposta a criação de túnel. A ANTT defende que os pareceres do IBAMA<sup>158</sup> que subsidiaram a emissão da Licença de Instalação nº 1004/2014, de 09 de maio de 2014<sup>159</sup>, aceitaram alternativas propostas pela

---

<sup>156</sup> RDA-017, p. 1920.

<sup>157</sup> Doc. RDA-020, p. 13-14

<sup>158</sup> Doc. RDA-017, p. 2.648-2.653 (Parecer nº 001551/2014 COTRA/IBAMA e Parecer nº 001796/2014 COTRA/IBAMA).

<sup>159</sup> Doc. RDA-017, p. 2.648-2.653.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Concessionária para minimizar a supressão de Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração que não compreenderam a construção de túnel.

[243] A ANTT refere-se, também, ao trecho do km 185, também situado em área de Mata Atlântica em estágio avançado e médio de regeneração e igualmente coberto pela Condicionante 2.6-F e, portanto, como defende a agência, em situação análoga à do trecho em discussão nesta arbitragem. Em relação a esse trecho do km 185, a ANTT pontua que inicialmente a Licença de Instalação foi negada pelo IBAMA, para que alternativas fossem apresentadas, o que de fato foi feito: a solução “corte” foi mantida e foram detalhadas outras soluções para minimizar a supressão de vegetação nesse trecho, que foram aceitas pelo IBAMA, permitindo a manutenção da solução “corte” em conjunto com outras medidas mitigadoras apresentadas.

[244] A Requerida alega que a solução de corte não foi descartada pelo IBAMA no Parecer n. 277/2014<sup>160</sup>, sustentando que essa solução poderia ser mantida com a apresentação de outras medidas mitigadoras que, entretanto, não foram propostas pela Concessionária. Para atender a Lei da Mata Atlântica, segundo sustenta a ANTT, era necessário ir além, cotejando a solução “corte” com alternativas, demonstrar a diferença entre elas, para poder justificar para o órgão ambiental a melhor solução, dentro dos cenários possíveis no entender da concessionária. A ANTT alega que isso não foi feito pela Concessionária.

[245] A ANTT defende que o IBAMA não apontou qualquer inviabilidade do projeto e que, com a emissão da LP, o projeto estava aprovado do ponto de vista da localização e concepção e, portanto, era considerado viável. A ANTT sustenta que o IBAMA apenas atuou, em atendimento à Lei da Mata Atlântica, para buscar estudos sobre alternativas locacionais e tecnológicas no Trecho Intermediário do Contorno, posto que estava prevista a supressão de fragmentos de vegetação do Bioma protegido.

[246] A Requerida alega que a Lei da Mata Atlântica exige que seja demonstrado estudo das alternativas no EIA/RIMA, para que o IBAMA possa autorizar a supressão da

---

<sup>160</sup> Doc. RDA-017, p. 1.851-1.965 e Doc. RDA-021.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

vegetação solicitada pela concessionária em conjunto com outras medidas mitigadoras. Entretanto, ao invés de demonstrar que esse estudo de alternativas foi feito, a Concessionária optou por alterar o projeto. A ANTT destaca que compete ao empreendedor, já avaliando os custos do empreendimento, apresentar as alternativas que melhor atendam do ponto de vista ambiental e, perante o órgão ambiental, cabe-lhe demonstrar que estudou alternativas de impacto ambiental para chegar às suas conclusões no EIA/RIMA, mas isso não foi feito pela ALS, segundo alega a ANTT.

[247] Em relação à Condicionante 2.6.-g, sobre a passagem de fauna, da Licença Prévia 477<sup>161</sup>, a ANTT sustenta que ela tampouco impôs a adoção de uma solução tecnológica específica, de túnel por exemplo, para o trecho do km 207 ao km 208. Pelo contrário, a ANTT alega que a implantação do túnel entre as estacas km 207 e km 209 não era suficiente para cumprir a condicionante 2.6- g da Licença Prévia 477, remanescendo a necessidade de implementação de passagens de fauna. Ou seja, a ANTT concluiu afirmando que a solução tecnológica “túnel” não decorre da condicionante 2.6-g e, inclusive, não era suficiente para atender a tal condicionante.

[248] A ANTT alega que, conforme se depreende das Notas Informativas nº 14137845/2022-COTRA/CGLIN/DILIC<sup>162</sup> e nº 14533238/2022-COTRA/CGLIN/DILIC<sup>163</sup> do IBAMA, tampouco houve, no âmbito do procedimento da Licença de Instalação, ou seja, entre a LP nº 477/2014 e a LI 3ª Retificação, manifestação do IBAMA condicionando a autorização para implantação do empreendimento à construção do Túnel 4<sup>164</sup>.

[249] A ANTT pontua que a ALS pediu ao IBAMA que avaliasse 5 (cinco) alternativas tecnológicas<sup>165</sup> para evitar supressão de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração entre os km204+900 e km210+800 apenas em janeiro de 2018<sup>166</sup>,

---

<sup>161</sup> Doc. RDA-17, p. 2143-2146.

<sup>162</sup> Doc. RDA-020.

<sup>163</sup>Doc. RDA-021.

<sup>164</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 291.

<sup>165</sup> Doc. RTE-16, p. 675.

<sup>166</sup> Doc. RDA-021, p. 7, Nota Informativa nº 14533238/2022-Cotra/CGLin/Dilic.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

tendo essa solicitação sido objeto de apreciação no Parecer Técnico nº 12/2018-SERAD/COTRA/CGLIN/DILIC<sup>167</sup>. Nesse Parecer, o IBAMA concluiu pela impossibilidade de análise das alternativas que estivessem fora da área do EIA/RIMA ou da diretriz do traçado aprovado por meio na Licença Prévia n. 477/2014, dada a expiração desta em 2016<sup>168</sup>. A ANTT alega que restavam, então, ao IBAMA analisar apenas a solução 1, que era o “corte”, e a solução 5, que era o “túnel”. A ANTT sustenta que não cabe ao IBAMA propor ou impor medidas mitigadoras, mas apenas avaliar as medidas submetidas pelo empreendedor<sup>169</sup>. A ANTT defende que, nesse contexto, em verdade a Concessionária apenas apresentou uma única solução para avaliação do IBAMA, qual seja, a construção do Túnel 4.

[250] Ainda assim, a ANTT defende que o IBAMA, na conclusão de seu parecer<sup>170</sup>, não descartou que novas alternativas pudessem ser apresentadas caso o túnel não fosse viável. Por isso, a Requerida sustenta que o IBAMA não deu por encerrada a discussão sobre a alternativa tecnológica a ser adotada para minimizar a supressão de vegetação do bioma Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração.

**A.3) Procedimentos na ANTT para Aprovação do Projeto e para Pedido de Reequilíbrio Contratual****a) Síntese das Alegações da Requerente**

[251] A Concessionária destaca que, tão logo a ANTT aprovou a apresentação da solução “túnel” ao IBAMA, ela já se posicionou perante a ANTT no sentido de que a alteração dos projetos para a inclusão da execução do Túnel 4 deveria ser acompanhada do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão<sup>171</sup>, dando origem ao Processo Administrativo n. 50500.079315/2015-10<sup>172</sup>.

---

<sup>167</sup> Doc. RTE-016, p. 768-770. A solicitação foi objeto de apreciação no Parecer Técnico nº 12/2018-SERAD/COTRA/CGLIN/DILIC, no Doc. RTE-016, p. 768-770.

<sup>168</sup> Doc. RTE-016, p. 769

<sup>169</sup> Conforme Parecer nº 12/2018, Doc. RTE-016, p. 769.

<sup>170</sup> Doc. RTE-016, p. 769-770.

<sup>171</sup> Petição RTE-1, § 21.

<sup>172</sup> Petição RTE-1, § 28; Alegações Finais (Petição RTE-11), § 137.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[252] A Concessionária sustenta que o impacto nos custos e no equilíbrio econômico-financeiro da concessão, para a execução do Túnel 4, seria da ordem de R\$ 240.000.000,00 (duzentos e quarenta milhões de reais), a preços de julho/2007, isto é, custos mais de 60 (sessenta) vezes superiores aos previsto inicialmente em sua proposta vencedora do certame<sup>173</sup>.

[253] A modificação das condições inicialmente pactuadas entre as Partes, segundo a Requerente, leva à incidência da Cláusula n. 6.37 do Contrato de Concessão, que determina a revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato<sup>174</sup>. A Requerente sustenta que essa disposição contratual dá cumprimento ao que já se encontra garantido na Lei n. 8.987/95, que regula o regime das concessões no âmbito federal, e prevê, em seus artigos 9º, §§2º e 4º, e 10, a necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato na hipótese de serem alteradas as condições inicialmente pactuadas<sup>175</sup>. A Requerente destaca, ademais, que a intangibilidade do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos é resguardada pela Constituição da República no seu artigo 37, inciso XXI e amplamente reconhecida pelo Poder Judiciário<sup>176</sup>.

[254] A ALS defende que as provas produzidas neste procedimento demonstram a irreversibilidade do evento superveniente (inviabilidade do projeto vencedor do certame). Isso porque, após o requerimento de reequilíbrio contratual, apresentado pela Concessionária, a ANTT determinou na mesma Nota Técnica que a Concessionária apresentasse ao IBAMA “*uma solução técnica que permita a execução do trecho intermediário sem a oneração indevida dos usuários da rodovia com a inserção de custos adicionais no fluxo de caixa da Concessão*”<sup>177</sup>.

---

<sup>173</sup> Petição RTE-1, § 24.

<sup>174</sup> Petição RTE-1, § 25.

<sup>175</sup> Petição RTE-1, § 26.

<sup>176</sup> Petição RTE-1, § 27.

<sup>177</sup> Doc. RTE-16, fl. 535.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[255] A Concessionária alega que o fato de o IBAMA ter se posicionado pela inviabilidade do projeto inicial e exigido a sua alteração como condição para o licenciamento do projeto é suficiente para conferir seu direito ao reequilíbrio, por sua configuração como fato de terceiro. A Requerente sustenta que, de acordo com entendimento do STJ<sup>178</sup>, o fato de terceiro também é considerado força maior<sup>179</sup>.

[256] Porém, a Requerente destaca que a ANTT indeferiu o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro referente ao Túnel 4<sup>180</sup>, bem como, em sede de Revisão Extraordinária, rejeitou a submissão do pedido à apreciação e aprovação da Diretoria Colegiada<sup>181</sup>. Posteriormente, a ANTT determinou<sup>182</sup> que a Concessionária apresentasse ao IBAMA “*uma solução técnica que permita a execução do trecho intermediário sem a oneração indevida dos usuários da rodovia com a inserção de custos adicionais no fluxo de caixa da Concessão*”, tendo afirmado que, caso essa solução sem custos adicionais não pudesse ser compatibilizada perante o IBAMA, a execução do Túnel 4 deveria ser realizada “*sem qualquer reequilíbrio econômico-financeiro*”<sup>183</sup>.

[257] Para atender à determinação da ANTT, a Requerente alega que apresentou ao IBAMA estudo comparativo contendo a avaliação de cinco alternativas, tendo o órgão ambiental, no Parecer 12/2018<sup>184</sup>, confirmado que deveria ser adotada a execução do Túnel 4 a fim de atender à exigência estabelecida. Apresentado à ANTT o entendimento do IBAMA, a Requerente informa ter reiterado, para a ANTT, seu posicionamento de que a execução do Túnel 4 implicaria a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão<sup>185</sup>. A ALS destaca que o IBAMA estava ciente do pleito formulado pela Concessionária e, ainda assim, em seu Parecer 12/2018, concluiu que somente seria possível reavaliação da solução “túnel” em caso de

---

<sup>178</sup> AgInt REsp 1801784/SP, pub. 23/08/2019.

<sup>179</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 58.

<sup>180</sup> Doc. RTE-16, fls. 535-538.

<sup>181</sup> Doc. RTE-17.

<sup>182</sup> Doc. RTE-16, fls. 535-538.

<sup>183</sup> Petição RTE-1, §§ 29-33.

<sup>184</sup> Doc. RTE-16, fls. 767769.

<sup>185</sup> Petição RTE-1, §§ 34-36.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

“*impossibilidade de execução*” e desde que eventuais novas alternativas não ensejassem maior supressão de vegetação, alternativa essa que, como alega a Requerente, não existe<sup>186</sup>.

[258] A ALS pontua que reiterou seu pedido de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em sede de Revisão Extraordinária, mas a ANTT apenas afirmou que o pleito relativo ao Túnel 4 já havia sido analisado anteriormente e que “*diante da ausência de fatos novos, mantemos o entendimento propondo a não inclusão deste investimento adicional no PER*”<sup>187</sup>, indeferindo o requerimento de submissão do pedido de reequilíbrio à Diretoria Colegiada da ANTT<sup>188</sup>.

[259] Destaca não haver dúvida acerca da magnitude do impacto na economia do Contrato, dado que a execução de túneis é significativa e sabidamente mais dispendiosa do que a execução de vias pavimentadas. Ademais, os investimentos imprevistos precisaram ser feitos no início da Concessão, tornando o impacto ainda mais gravoso para a Concessionária, para além dos custos adicionais associados à conservação, operação, monitoramento e manutenção do Túnel 4, que terão de ser suportados pela Concessionária ao longo de todo o Contrato<sup>189</sup>.

[260] Portanto, na visão da Requerente, os fatos ocorridos estão abarcados pelos riscos assumidos pelo Poder Concedente e configuram hipóteses de reequilíbrio econômico-financeiro previstas expressamente nas Cláusulas 1.9, 4.9 e 6.37, “b”, “c” e “e” do Contrato de Concessão, em conformidade com os arts. 9º e 10 da Lei Federal n. 8.987/95<sup>190</sup>.

[261] Em suma, a Requerente defende que:

- a) A execução de túneis é mais dispendiosa do que a de vias pavimentadas, impactando negativamente a economia do Contrato. Os investimentos imprevistos necessários no início da concessão estão orçados em R\$

---

<sup>186</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 64.

<sup>187</sup> Doc. RTE-23.

<sup>188</sup> Petição RTE-1, § 39.

<sup>189</sup> Petição RTE-1, § 66.

<sup>190</sup> Petição RTE-1, § 65.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

319.699.295,06, tornando o impacto ainda mais significativo para a Concessionária<sup>191</sup>;

- b) A execução do Túnel 4, resultado de exigência do IBAMA e da ANTT, contribui para a ampliação do patrimônio público. O Poder Público não pode se locupletar de obras e serviços às custas do particular, violando princípios como o de não enriquecimento sem causa, segurança jurídica e direito de propriedade<sup>192</sup>;
- c) A exigência da ANTT e do IBAMA de mudança de projeto resultou em uma variação extraordinária nos custos da Concessionária, alterando os encargos previstos no Contrato, justificando, assim, a incidência das cláusulas relacionadas ao equilíbrio econômico-financeiro<sup>193</sup>;
- d) A ANTT reconheceu o desequilíbrio econômico-financeiro causado pela execução dos túneis 1, 2 e 3 no Contorno de Florianópolis, os quais não são objeto desta arbitragem, e recompôs essa situação por meio do Segundo Aditivo<sup>194</sup> ao Contrato<sup>195</sup>;
- e) Além das disposições contratuais, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro é fundamentada nos princípios da isonomia, boa-fé objetiva, moralidade, indisponibilidade do interesse público e direito à propriedade privada<sup>196</sup>;
- f) O direito ao reequilíbrio decorre do regime jurídico dos contratos públicos, que permite a aplicação da Teoria da Imprevisão quando ocorrem fatos ulteriores e imprevistos que afetam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato<sup>197</sup>;

---

<sup>191</sup> Petição RTE-1, § 66.

<sup>192</sup> Petição RTE-1, § 67.

<sup>193</sup> Petição RTE-1, § 68.

<sup>194</sup> Doc. RTE-10.

<sup>195</sup> Petição RTE-1, § 69.

<sup>196</sup> Petição RTE-1, § 70.

<sup>197</sup> Petição RTE-1, § 71.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[262] A ALS destaca, ademais, que a construção do Túnel foi autorizada pela ANTT apenas em 08/02/2022<sup>198</sup>, quando a Requerida já estava ciente, há mais de 07 anos, do entendimento da Concessionária de que o Túnel 4 configurava obra extra-PER. A Requerente alega a boa-fé, constante do art. 422 do Código Civil<sup>199</sup>, bem como do Enunciado nº 170 do Conselho da Justiça Federal<sup>200</sup>, deve ser observada pelas partes antes, durante e após a execução do contrato. Se a Concessionária sempre sustentou seu direito ao reequilíbrio contratual em decorrência da execução do Túnel 4 frente às exigências do IBAMA, não faz sentido cogitar que a Requerida autorizaria a execução de investimentos dessa monta, sem considerar a posição da Requerente<sup>201</sup>.

[263] A Requerente também destaca a participação ativa da ANTT durante todo o processo de licenciamento ambiental. A interlocução direta entre o órgão ambiental, o Poder Concedente e a ALS é ressaltada pela Requerente, e evidenciada, segundo ela alega, nas diversas atas de reunião que comprovam a participação de todos na definição dos passos a serem seguidos no processo<sup>202</sup>. Segundo a ALS, não é razoável sustentar o desconhecimento de um órgão acerca do entendimento do outro, quando comprovadamente atuavam em conjunto.

[264] Em relação ao túnel ser considerado uma Obra de Arte Especial – OAE, a Requerente sustenta que essa discussão é irrelevante<sup>203</sup>. Destaca que previu, em sua Proposta Comercial<sup>204</sup> todos os custos e quantitativos necessários à execução das OAEs no Contorno de Florianópolis. Pontua que a execução do Túnel 4 não foi prevista no Edital, no Contrato, no PER ou em sua proposta comercial não porque o Túnel não se caracterizaria como OAE (e, portanto, estaria excluído da obrigação da Concessionária), nem de equívoco na elaboração da proposta comercial pela Concessionária. A solução de corte inicialmente proposta pela

---

<sup>198</sup> Doc. RTE-21.

<sup>199</sup> Art. 422. Os contratantes são obrigados a guardar, assim na conclusão do contrato, como em sua execução, os princípios de probidade e boa-fé.

<sup>200</sup> A boa-fé objetiva deve ser observada pelas partes na fase de negociações preliminares e após a execução do contrato, quando tal exigência decorrer da natureza do contrato.

<sup>201</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §73.

<sup>202</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 151.

<sup>203</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), § 187.

<sup>204</sup> Doc. RTE -05.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Concessionária tinha sido devidamente quantificada na proposta comercial, mas foi rechaçada pelo órgão ambiental, surgindo, daí, a necessidade de implantação do túnel. A Requerente sustenta que teria sido ilógico quantificar e prever outra solução, a de túnel, em sua proposta, especialmente considerando que a inviabilidade de seu projeto só foi declarada após o início da execução contratual. A ALS defende que, ainda que se tivesse adotado a solução de viaduto, ao invés de túnel, a discussão seria irrelevante, já que o reequilíbrio ainda seria devido em razão do alto grau de investimento associado e a existência de previsão contratual nesse sentido.

[265] De todo modo, a Requerente argumenta que os critérios do PER não deixam dúvidas quanto à dissonância entre os dois institutos técnicos, a saber, túneis e OAEs. Em nenhuma das passagens do PER em que as OAEs são definidas, tais como, exemplificativamente, item 3.1.3 do PER, há menção a institutos semelhantes aos de túneis<sup>205</sup>. A ALS destaca, ademais, que os Túneis 1, 2 e 3, objetos de reequilíbrio econômico-financeiro, foram classificados como obras extra-PER, sem qualquer discussão sobre se eles seriam OAEs ou qualquer outra coisa<sup>206</sup>.

[266] Por fim, a Requerente argumenta que o processo administrativo junto à ANTT não avançou o suficiente para gerar controvérsias quanto ao cálculo do desequilíbrio. Este, no entanto, já possui parâmetros contratuais definidos no 2º Termo Aditivo em relação aos Túneis 1, 2 e 3<sup>207</sup>, bem como ressalta que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deve ocorrer por meio da Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio. Alega, ainda, que a Sentença Arbitral deve reconhecer que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro deve ocorrer imediatamente e em conjunto com o aumento dos investimentos, uma vez que a Concessionária já está incorrendo em obras e custos relevantes sem a devida remuneração<sup>208</sup>.

---

<sup>205</sup> Petição RTE-11, § 191.

<sup>206</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 195.

<sup>207</sup> Doc. RTE-10.

<sup>208</sup> Petição RTE-1, §§ 73, 75 e 78.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final****b) Síntese das Alegações da Requerida**

[267] A ANTT alega que a alternativa de construção do Túnel 4 foi proposta pela Concessionária unilateralmente, sem qualquer imposição por parte da ANTT.<sup>209</sup> A Agência Reguladora, por meio da Nota Técnica emitida pelo seu núcleo ambiental SUINF/ANTT<sup>210</sup>, analisou as alternativas propostas pela Concessionária em atendimento às condicionantes ambientais definidas no Parecer nº 277/2014/COTRA/IBAMA, atendo-se tal análise estritamente aos aspectos ambientais.

[268] A Requerida sustenta que não houve, de sua parte, nem por meio da Nota Técnica nº 006/2015/SUINF, nem do Ofício nº 530/2015/SUINF, de 27/01/2015, qualquer imposição quanto à execução do túnel, não representando, tais manifestações, alteração unilateral do Contrato de Concessão pela Agência reguladora.

[269] A Requerida defende que a aprovação do projeto executivo e de seu orçamento não implica a aceitação da incorporação dessa obra ao Contrato de Concessão. A ANTT pontua que deve ser observada, para tanto, a Resolução ANTT nº 1.187.

[270] A ANTT alega que há rito próprio para alterar o Contrato de Concessão, o qual deve ser observado para que se possa sustentar que houve sua alteração. Assim, no contexto desse rito, a ANTT defende que *“qualquer inclusão, exclusão ou alteração de obras e serviços previstos no PER, para inserção de nova solução como custo adicional ao projeto a ser impactado na tarifa paga pelos usuários da rodovia, deve seguir procedimento específico, com a apresentação de projeto executivo e prévia autorização da Diretoria Colegiada da Agência, na forma da Resolução ANTT nº 1.187 e em observância ao disposto na subcláusula 17.39”*.

[271] A ANTT destaca que o projeto executivo do Túnel 4 foi por ela analisado como obra PER prevista no Contrato de Concessão, conforme já havia sido alertado pela Agência à Concessionária, não tendo sido o Túnel 4 objeto de reequilíbrio econômico-financeiro.

---

<sup>209</sup> Carta ALS/GEN/14031833-1. Doc. RDA-008.

<sup>210</sup> Nota Técnica nº 006/2015/SUINF. Doc. RTE-12/Doc. RDA-007.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[272] A ANTT defende que a alteração no PER está sujeita a prévia autorização da ANTT, com a conseqüente celebração de Termo Aditivo entre a Concessionária e o Poder Concedente. Já o procedimento previsto para fins de aprovação de obras ou serviços não previstos no PER é especificado na Resolução nº 1.187, de 09 de novembro de 2005<sup>211</sup>, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT. Em suma, a Requerida sustenta que, quanto às obras extra-PER, da leitura do art. 3º, parágrafo único, e dos arts. 21 a 23 da referida Resolução, cabe à Diretoria da Agência avaliar seu custo-benefício, no âmbito de um processo de revisão tarifária específico, que contemple manifestações da Concessionária e, internamente, prévia análise de instâncias técnicas e jurídicas da Agência. A partir destas análises, a Diretoria poderá autorizar a "alteração do PER", e, por conseqüência, recompor seu equilíbrio econômico-financeiro.

[273] A ANTT defende, também, que a alternativa tecnológica apresentada pela Concessionária perante o IBAMA deveria considerar, necessariamente, os custos da solução técnica a ser adotada. Como não houve alteração do traçado previsto para o Trecho Intermediário em questão do Contorno de Florianópolis, não é cabível o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em função da execução do Túnel 4.

[274] A ANTT sustenta, também, que não impôs nem solicitou alteração de traçado para o projeto anteriormente aprovado pela ANTT. Alega que não houve, no trecho entre o km 207 a 209, onde se localiza o Túnel 4, mudança locacional ou alteração na extensão, solicitados pela ANTT, que pudessem configurar alteração de traçado. A Agência defende que meros ajustes decorrentes dos projetos apresentados pela Concessionária não configuram desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão<sup>212</sup>. Nesse sentido, a Requerida ressalta que o Contrato de Concessão é contrato de resultados, e não de meios, portanto cabe

---

<sup>211</sup>Doc. RDA-030.

<sup>212</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §360.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

ao particular escolher as soluções que pretende adotar para a realização do empreendimento público, desde que chegue ao resultado pretendido<sup>213</sup>.

[275] A Requerida destaca que o Contrato de Concessão não contempla um traçado específico a ser obrigatoriamente seguido pela Concessionária, nem determinou soluções (tecnológicas ou locacionais) para a entrega do objeto da concessão. O Contrato apenas previu a execução do Contorno de Florianópolis, em pista dupla e com 47,33 km (item 5.1.4 do PER). A ANTT alega, assim, que era discricionariedade do proponente do certame licitatório estudar e elaborar seu próprio traçado e apresentar as soluções tecnológicas que entendesse mais adequadas e viáveis de acordo com o traçado escolhido. Nesse contexto, destaca que, por essa razão, não há qualquer menção específica a túnel no PER ou no Contrato de Concessão<sup>214</sup>.

[276] Assim, no contexto do Contrato de Concessão, a ANTT defende que as obras de Melhorias Físicas e Operacionais, dentre elas o Contorno de Florianópolis, devem ser consideradas como Preço Global. A Requerida alega que a ALS se obrigou a executar a obra do Contorno de Florianópolis e suas respectivas Obras de Arte Especiais mediante remuneração calculada com um valor determinado (item 5.1.1 do PER). A ANTT destaca que o PER previu, em seu item 5.1.4, que a construção de Obras de Artes Especiais (OAEs) no tramo central do Contorno de Florianópolis, independentemente do quantitativo necessário, era de responsabilidade da Concessionária, não sendo, por isso, passível de reequilíbrio econômico-financeiro<sup>215</sup>.

[277] A ANTT aponta para a Cláusula 17.22 do Contrato de Concessão, que determina que *“Cabe à Concessionária, com base em seus próprios critérios de dimensionamento, a responsabilidade exclusiva pela determinação dos quantitativos para execução das obras e serviços, tanto obrigatórios quanto não obrigatórios, observados os parâmetros de qualidade previstos no PER e nas normas técnicas do DNIT ou outras que vierem a ser editadas”*. Nesse sentido, a

---

<sup>213</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §362.

<sup>214</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §364.

<sup>215</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), §366.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

ANTT sustenta que, se a Requerente errou em seus dimensionamentos e quantitativos para execução de suas obras e serviços, isso estava dentro do seu risco de empreendedora, não cabendo reequilíbrio econômico-financeiro.

[278] A Requerida defende que todas as OAE's projetadas no eixo da rodovia são definidas como dispositivos não reequilibráveis já que fazem parte do escopo da obra. Segundo a ANTT, somente as OAE's previstas no PER para interseção entre duas ou mais vias que se cruzam são quantificadas e poderiam ser objeto de reequilíbrio caso houvesse a necessidade de incorporação no contrato de novos dispositivos, que não poderiam ser confundidos com as OAE's (Pontes, Viadutos, Túneis) que compõem o traçado principal de rodovia ou o eixo do traçado e que, portanto, integram o projeto inerente à rodovia em si.

[279] A ANTT defende que se aplicam ao Contrato de Concessão os normativos do DNIT (trevos em desnível e passagens em desnível) e que constam no Glossário de Termos Técnicos Rodoviários do DNER, de 1997, que qualifica túnel como Obra de Arte Especial. Por isso, defende a ANTT, não é passível de reequilíbrio econômico-financeiro.

[280] A Requerida diferencia as situações fáticas relativas aos Trechos Sul e Norte do Contorno de Florianópolis, que não são objeto desta arbitragem, do Trecho Intermediário, este sim, objeto deste procedimento arbitral, para defender que a solução naqueles casos é irrelevante para o desfecho do caso em tela nesta arbitragem. A ANTT pontua que as alterações de traçado se referem aos Trechos Norte (km 175 ao km 204) e Sul (km 220 ao km 222) do Contorno de Florianópolis, não tendo havido alteração de traçado no Trecho Intermediário (km 204 ao km 220, subdividido em Trecho Intermediário 1, 2 e 3, encontrando-se o Túnel 4 no Trecho Intermediário 2, que vai do km 204 ao km 211). A Requerida, destaca, ademais, que as alterações nos traçados dos Trechos Norte e Sul não impactaram o traçado do Trecho Intermediário<sup>216</sup>.

---

<sup>216</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 69-70

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[281] A ANTT sustenta que deve ser desconsiderada, nesta arbitragem, qualquer discussão acerca dos Trechos Norte e Sul do Contorno de Florianópolis, bem como relacionada aos Túneis 1, 2 e 3, que se encontram no Trecho Sul, delimitando-se a presente arbitragem ao Trecho Intermediário, onde localiza-se o Túnel 4, objeto do pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão objeto desta arbitragem<sup>217</sup>.

**III. DECISÃO DO TRIBUNAL ARBITRAL**

[282] Para apreciar os pedidos e os pontos controvertidos submetidos pelas Partes na presente arbitragem, o Tribunal Arbitral analisará: **(A)** a alocação de riscos no Contrato de Concessão; **(B)** o processo de licenciamento ambiental perante o IBAMA; e **(C)** o processo administrativo da ANTT, especialmente, o pleito de reequilíbrio econômico do contrato.

**A. A ALOCAÇÃO DE RISCOS NO CONTRATO DE CONCESSÃO**

[283] O Capítulo IV do Contrato de Concessão aloca objetivamente entre as Partes os riscos do empreendimento que compõe seu objeto. Parcela substancial desse risco é alocada à Concessionária, já que a Cláusula 4.1. determina que ela “*assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão*”<sup>218</sup>. Depreende-se daí que o risco “ordinário” do negócio é alocado à Concessionária.

[284] O Poder Concedente, por sua vez, assume o risco decorrente de seu inadimplemento contratual, de alterações unilaterais do Contrato e de fato do príncipe que provoque impacto econômico-financeiro no Contrato, conforme

---

<sup>217</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 85.

<sup>218</sup> Doc. RTE-01.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

estipulado na Cláusula 4.9<sup>219</sup>. Ou seja, o risco extraordinário, aquele que extrapola o risco empresarial do negócio, é alocado ao Poder Concedente.

[285] Coerentemente com os preceitos constitucionais<sup>220</sup> e legais<sup>221</sup>, a Cláusula 6.2 do Contrato estipula que “*o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato é princípio fundamental do regime jurídico da Concessão*” e deve ser mantido ao longo da sua vigência e considerado nas revisões tarifárias, nos termos da Cláusula 6.5.

[286] Como corolário desse “princípio contratual fundamental”, a Cláusula 6.37 (c) do Contrato determina que a Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação inicialmente pactuada entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, visando a manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, “*sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado*”.<sup>222</sup>

[287] Nos contratos de concessão, os interesses do concessionário e do Poder Público são complementares e não antagônicos, como ensina Egon Bockman: “*Não se está diante de interesses antagônicos do Poder Concedente em detrimento do concessionário – ou do investidor em detrimento da Administração –, mas de interesses que, com a celebração do contrato de concessão, tornam-se complementares na consecução de um projeto comum que, se adequadamente gerido, beneficiará toda a multiplicidade de agentes nele envolvidos. Por isso, precisam ser cooperativos em vista do equilíbrio do projeto em si mesmo*”<sup>223</sup>.

---

<sup>219</sup> Cláusula 4.9. O Poder Concedente assume os riscos decorrentes de seu inadimplemento contratual, alterações unilaterais no Contrato ou de fato do príncipe que provoque impacto econômico-financeiro do contrato de Concessão. Doc. RTE-01.

<sup>220</sup> Art. 37, XXI da CF/88.

<sup>221</sup> Arts. 9º, §4º e 10º da Lei 8.987/1995 e Arts. 58, §1º e 65 da lei 8.666/1993.

<sup>222</sup> Doc. RTE-01.

<sup>223</sup> MOREIRA, Egon Bockmann; GUZELA, Rafaella Peçanha. Contratos administrativos de longo prazo, equilíbrio econômico-financeiro e Taxa Interna de Retorno (TIR). In: MOREIRA, Egon Bockmann (Coord.). Contratos administrativos, equilíbrio econômico-financeiro e a taxa interna de retorno: a lógica das concessões e parcerias público-privadas. Belo Horizonte: Fórum, 2016. p. 344.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- [288] O Capítulo XVI do Contrato atribui os direitos e obrigações dos usuários, do Poder Concedente e da Concessionária, estipulando, na cláusula 16.5(g), ser incumbência da Concessionária *“tomar as providências necessárias à obtenção de todas as licenças ambientais, de modo a assegurar a execução do PER”*.
- [289] A ANTT sustenta que o Contrato de Concessão é um contrato de resultados, não importando os meios utilizados pela concessionária para sua execução, desde que os fins, ou seja, a adequada prestação do serviço público, sejam atingidos. A ANTT destaca, por isso, que o traçado adotado pela ALS para formular sua proposta no certame licitatório do qual se sagrou vencedora, não era, de forma alguma, vinculativo, podendo, desde que cumpridas as obrigações pertinentes do PER, ser revisto ou ajustado, para otimizar custos, visando a uma maior eficiência, dentre outros objetivos pertinentes à Concessionária.
- [290] Dada a ampla liberdade da ALS para alocar recursos, gerenciar seus custos e a eficiência de sua atuação, a Requerida defende que as medidas tendentes a promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato devem ser adotadas com muita cautela.
- [291] Essa cautela, porém, não pode se dar à revelia do necessário equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, princípio fundamental da contratação (cláusula 6.2. do Contrato). Não se pode perder de vista que os contratos de concessão são dotados de alta complexidade, destinados a garantir a prestação de serviços adequados, contínuos, eficientes e seguros aos usuários, durante longo período de tempo e que o dever de reequilíbrio deve ser observado ao longo de toda a duração do ajuste, sob pena, inclusive, de inviabilizá-lo.
- [292] Inúmeras são as circunstâncias imprevisíveis (ou previsíveis de efeitos inimagináveis) externas que podem influenciar, para o bem ou para o mal, os elementos que compõem o andamento da concessão e que podem onerar, sobremaneira, o ente privado, de forma, inclusive, a abalar a qualidade e até a continuidade do serviço público. O Poder Concedente, nesses casos, deve atuar de boa-fé para contornar esses percalços, garantindo a continuidade da concessão em

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

prol da estabilidade do pacto firmado e da prestação eficiente e contínua do serviço público.

[293] A garantia do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão é, também, garantia do interesse público: *“assegurar o equilíbrio econômico-financeiro do contrato não significa tratar de vantagens do investidor (concessionário) em detrimento da Administração ou dos usuários, mas em imediato benefício do projeto concessionário. Há, assim, que se reconhecer o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos enquanto garantia do interesse público, na medida em que não se restringe a proteger o investidor, mas o projeto concessionário em si e o feixe de relações que dele deriva”*<sup>224</sup>.

[294] O atendimento das necessidades públicas, objetivo último do Poder Público, deve ser valorizado de maneira equânime com a legítima busca do lucro pelo ente privado. Com efeito, os interesses dos contratados devem ser tomados em consideração, sob pena de a Administração não encontrar interessados em com ela contratar. Outra justificativa para a almejada estabilidade econômica do pacto é *“conferir segurança jurídica ao projeto, uma vez que o particular, durante a execução contratual, não será surpreendido por alterações abruptas no retorno econômico esperado do empreendimento”*<sup>225</sup>.

[295] Nesse contexto, aquilo que se enquadra na “álea ordinária” do Contrato cabe à Concessionária. A “álea extraordinária” compete ao Poder Concedente. A equação existe em qualquer contrato administrativo sinalagmático, do mais simples ao mais complexo, e se traduz, exatamente, no sopesamento econômico das correspectivas obrigações contratuais da Administração e do particular. Não existe contrato administrativo bilateral sem equação econômico-financeira. Cabe a este Tribunal fazer essa avaliação e identificar os riscos efetivamente assumidos por cada Parte e aqueles que escapam à álea contratual.

---

<sup>224</sup> Idem, p. 340.

<sup>225</sup> FREITAS, Rafael Vêras de. O equilíbrio econômico-financeiro nas concessões de rodovias. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 15, n. 58, abr. / jun. 2017.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[296] A Concessionária de serviço público, com efeito, assume o negócio por sua conta e risco, sendo o Contrato de Concessão, um contrato de resultado. Como regra geral, e de forma consentânea com o programa contratual formalizado no Contrato de Concessão, ela deve suportar os riscos normais da atividade empresarial, sobre os quais a empresa pode ter algum tipo de controle ou gerenciamento. Assim, por óbvio, assume os riscos de sua ineficiência empresarial e, em linhas gerais, aqueles riscos previsíveis, tais como flutuação normal do preço de insumos, mão-de-obra, financiamentos, bem como os riscos de demanda, *in casu*, o volume de circulação na rodovia e, conseqüentemente, a receita auferida com o pagamento de pedágio. Nesse sentido, vale destacar as cláusulas 4.1 a 4.8<sup>226</sup> do Contrato de Concessão.

[297] Ficam a cargo do Poder Público os riscos extraordinários, assim entendidos aqueles que extrapolam os riscos inerentes às atividades empresariais e, especialmente, aqueles riscos que seriam dificilmente evitáveis, ainda que com a ação diligente do ente privado. Nesse sentido, ensina FLORIANO DE AZEVEDO MARQUES NETO, “*devem ser transferidos ao particular os riscos que digam com sua capacidade de bem explorar o serviço (riscos de custo, riscos de*

---

<sup>226</sup> Contrato de Concessão:

“4.1 A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão.

4.2 A Concessionária assumirá integralmente, para todos os efeitos, o risco decorrente de erros na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços previstos no PER.

4.3 Não caberá durante a Concessão qualquer solicitação de revisão tarifária devido a existência de diferenças de quantidade ou desconhecimento das características da rodovia pela Concessionária, em especial aquelas decorrentes de fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa, ressalvado o previsto no item 5.31 do Edital, sendo de sua responsabilidade a vistoria do trecho concedido, bem como pelo exame de todos os projetos e relatórios técnicos que lhe são concernentes, quando da apresentação de sua proposta no Leilão.

4.4 A Concessionária assumirá integralmente, para todos os efeitos, o risco decorrente de danos na rodovia que derivem de causas, que deveriam ser objeto de seguro, conforme Capítulo 111, do Título V, do Edital de Leilão.

4.5 A Concessionária assumirá integralmente, para todos os efeitos, o risco pela variação nos custos dos seus insumos, mão-de-obra e financiamentos.

4.6 A Concessionária assumirá integralmente para todos os efeitos, riscos decorrentes da regularização do passivo ambiental dentro da faixa de domínio da rodovia, cujo fato gerador tenha ocorrido após a data da assinatura do Contrato de Concessão.

4.7 A Concessionária assume, integralmente, o risco de tráfego inerente à exploração do Lote Rodoviário, nestes e incluído o risco de redução do volume de tráfego, inclusive em decorrência da transferência de trânsito para outras Rodovias.

4.8 A assunção do risco de alteração do tráfego no Lote Rodoviário constitui condição inerente ao regime jurídico da Concessão outorgada, não se admitindo revisão tarifária para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, caso ocorra variação do volume de tráfego real em relação ao tráfego projetado pela Concessionária em sua Proposta Comercial.” Doc. RTE-01.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

*demanda, por exemplo), ficando com o Poder Público aqueles riscos dificilmente evitáveis pela diligente ação do privado (risco político, riscos de alteração legislativa, riscos derivados de força maior, por exemplo)<sup>227</sup>”.*

[298] Cabe a este Tribunal Arbitral determinar se os fatos pertinentes ao licenciamento ambiental do Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis se enquadram na “álea ordinária” do Contrato, como risco assumido pela Concessionária e, portanto, não ensejador de reequilíbrio econômico, ou se eles se encaixam na “álea extraordinária” e, portanto, estão a cargo do Poder Concedente.

**B. LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

[299] Nos termos da Cláusula 16.5.(g) do Contrato de Concessão, incumbe à Concessionária “*tomar as providências necessárias à obtenção de todas as licenças ambientais para assegurar a execução do PER*”. Cabe perquirir sobre a abrangência dessa incumbência conferida à Concessionária, com vistas a determinar se a adoção de toda e qualquer medida exigida no contexto do licenciamento ambiental integra o risco da Concessionária no Contrato.

[300] Não é disputado entre as Partes que, no âmbito de sua atribuição contida na Cláusula 16.5(g) do Contrato de Concessão, a Concessionária adotou e custeou as medidas necessárias à obtenção das licenças ambientais que lhe permitem executar o PER, tendo solicitado prontamente a abertura do processo de licenciamento ambiental do Contorno Rodoviário de Florianópolis junto ao IBAMA<sup>228</sup> e, também, dado sequência a esse licenciamento de forma diligente.

[301] As provas dos autos evidenciam não só que a Concessionária atuou diligentemente para licenciar o empreendimento, como também manteve o Poder Concedente

---

<sup>227</sup> MARQUES NETO, Floriano De Azevedo. Concessões. 1ª ed. Belo Horizonte: Fórum, 2015, p. 183-184.

<sup>228</sup> Memorando n. 34/DILIC/IBAMA, RDA-017, fl. 2.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

envolvido em todas as etapas do procedimento, comunicando e aprovando cada passo junto à ANTT, bem como seguindo, sempre que necessário ou pertinente, as instruções ou determinações da ANTT<sup>229</sup>.

[302] A ALS cumpriu com a sua obrigação de adotar as medidas necessárias para obter as licenças ambientais para execução do PER.

[303] O licenciamento ambiental é um processo administrativo complexo por meio do qual se obtém a anuência dos órgãos ambientais para determinado empreendimento, desde a sua localização até a concretização da atividade pretendida. O licenciamento se desdobra em etapas sucessivas (licença prévia, licença de instalação e licença de operação) e visa a permitir à autoridade ambiental orientar e monitorar o cumprimento das diretrizes e exigências legais e previstas nos estudos ambientais apresentados no decorrer desse processo.

[304] O Prof. Édis Milaré, no parecer juntado pela Requerente nesta arbitragem, explica que a Licença Prévia, que consiste na primeira etapa do licenciamento de um empreendimento da magnitude do Contorno de Florianópolis, atesta a *viabilidade ambiental* do empreendimento<sup>230</sup>, com o que a Requerida concorda<sup>231</sup>.

[305] Com efeito, foi no contexto do exame da viabilidade ambiental do Contorno de Florianópolis que o IBAMA determinou, na Licença Prévia n. 477/2014<sup>232</sup>, emitida com base no Parecer n. 277/2014<sup>233</sup>, a apresentação de projeto geométrico para “*desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes*”.

---

<sup>229</sup> Ao longo de todo o procedimento de licenciamento ambiental, as reuniões eram realizadas entre os três entes, Concessionária, IBAMA e ANTT. Docs. RTE-09, RDA-17, RTE-53 e RT3-54. A ANTT também elaborou notas técnicas contrárias à construção do túnel (RTE-12, RTE-13, RTE-20).

<sup>230</sup> RTE-26, p. 16, §32.

<sup>231</sup> Vide Petição RDA-14, p. 46-47, parágrafo 118.

<sup>232</sup> RDA-017, fls. 2143-2146.

<sup>233</sup> RDA-017, fls. 1851-1964.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[306] Como se depreende de referido Parecer, a Concessionária propôs, em seu EIA/RIMA, diversas medidas mitigadoras e compensatórias para os impactos ambientais identificados, que foram acatadas pelo IBAMA, tais como, exemplificativamente:

“B.1.) Flora)

**(44) Supressão de vegetação.** Inicialmente foram sugeridas as seguintes medidas mitigadoras: (a) retirar o canteiro industrial bem como as jazidas e caixas de empréstimo para fornecimento de materiais do segmento entre as estacas 207+000 e 209+900; (b) evitar abrir novos caminhos de serviço, utilizando, sempre que possível, acessos já existentes; (c) na abertura dos caminhos, desmatar a área apenas o estritamente necessário; (d) recuperar a área, fechando o caminho para evitar futuras invasões das áreas passíveis de acesso; (e) recuperar a faixa de mata ciliar, atualmente bastante degradada, com espécies nativas; (f) realizar resgate de espécies epífitas; (g) suprimir a vegetação o estritamente necessário, principalmente em regiões de mata ciliar”<sup>234</sup>.

(....)

**(45) Interferências em Áreas de Preservação Permanente.** Quanto as propostas mitigadoras, foram contempladas as seguintes medidas: (a) entre as estacas 197+040 e 204 recompor a vegetação da mata ciliar; (b) incorporar no DUP a aquisição da margem direita do rio Biguaçu entre as estacas 187+100 e 204; (c) estudar no projeto executivo ajuste de traçado entre as estacas 197 +040 e 200+600, diminuindo a curvatura, de forma a afastar o Contorno do trecho sob planície com lençol junto a superfície, com características de solo encharcado e consequentemente da margem do rio Biguaçu; (d) retirar o canteiro industrial bem como as jazidas e caixas de empréstimo para fornecimento de materiais de segmento entre as estacas 207+000 e 209+900; (e) desmatar a área apenas o estritamente necessário; (f) realizar o plantio compensatório e fortalecimento florestal nas áreas de APP ao longo de todo o segmento; (g) implantar os

---

<sup>234</sup> RDA-17, p. 1915.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Programas de Plantio Compensatório na forma da Resolução CONAMA 369/2006<sup>235</sup>.

(...)

**(57) Interferências na vegetação do entorno do empreendimento.** Como medida mitigadora foi proposta a realocação do canteiro para fora do segmento entre o km 207+000 e o km 209+900<sup>236</sup>.

[307] Essas medidas foram propostas para serem adotadas pela Concessionária no contexto de sua incumbência de “*tomar as providências necessárias à obtenção de todas as licenças ambientais para assegurar a execução do PER*”, nos termos da Cláusula 16.5(g) do Contrato de Concessão. Não há registro de que a ALS tenha feito qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro para a sua adoção, cujo cumprimento ela reconhece como sendo atribuição sua.

[308] Adicionalmente, o Parecer n. 277/2014 e Licença Prévia n. 477/2014 impõe “*desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes*”. Portanto, a continuidade do empreendimento dependeria de estudos para demonstrar alternativa tecnológica e/ou locacional para evitar ou reduzir ao máximo a supressão de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração.

[309] Cumpre ao Tribunal Arbitral, então, averiguar se houve efetiva determinação de alteração do projeto pelo IBAMA e se a responsabilidade pelos custos decorrentes dessa alteração recai sobre a Concessionária.

**B.1.) A condicionante 2.6.(f) implicou alteração do projeto?**

[310] A agência ambiental, dentre suas atribuições, avalia criticamente as medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias propostas pelo empreendedor e pode, também, determinar outras medidas que o empreendedor deve adotar, como se verifica nos trechos do Parecer n. 277/2014 a seguir transcritos:

---

<sup>235</sup> RDA-17, p. 1916.

<sup>236</sup> RDA-17, p. 1917.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

“ B.1.) FLORA **(44) Supressão de vegetação (...)** *Aliadas a essas medidas, deverá ter também a coleta de germoplasma, previamente a supressão de vegetação*”<sup>237</sup>

(...)

**(45) Interferências em Áreas de Preservação Permanente (...)** *contudo, existem outras medidas que também deverão ser tomadas, como por exemplo: redução do uso de máquinas para supressão em APP, de modo a evitar o carreamento do solo para o curso hídrico, e ajuste do cronograma de obras para que as APPs diretamente intervindas fiquem sem cobertura vegetal o mínimo possível, e que haja medidas de proteção temporária para tais, evitando processos erosivos gerados pela falta de cobertura de solo*<sup>238</sup>

(...)

**B.2. FAUNA (46) ocorrência de atropelamentos da fauna na fase de obras (...)** *Além dessas, recomenda-se também a execução do Programa de Afugentamento e Salvamento de Fauna, de forma adequada, paralelo as atividades de supressão.*

**(49) Criação de barreira acústica na fase de operação. (...)** *A medida recomendada é: elaboração e implantação de Projeto Paisagístico e da Recomposição Ambiental da Faixa de Domínio.*

**(50) Criação de efeito de borda em segmentos florestados. (...)** *Deste modo, deverão ser incorporadas medidas que visem a redução de interceptação nos fragmentos florestais, reduzindo a supressão à minimamente possível, além, das medidas indicadas para a fauna”.*

---

<sup>237</sup> RDA-17, p. 1915.

<sup>238</sup> RDA-17, p. 1916.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[311] Como se nota nos trechos exemplificativos extraídos do Parecer 277/2014 do IBAMA, a Agência Ambiental não é necessariamente específica sobre as medidas impostas, formulando-as, aliás, de forma genérica. Nesse contexto, cabe ao empreendedor fazer a exegese das recomendações ou imposições do IBAMA, cotejando-as com os demais itens pertinentes do Parecer, para poder propor soluções ou medidas para atendê-las. As explicações dadas em Audiência pela testemunha da Requerida foram bastante úteis:

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** É que eu entendi, a senhora falou o IBAMA não pediu túnel. Mas se eu entendi bem também do que foi dito pelo Ivan ontem da atuação do IBAMA, não é comum o IBAMA falar: Não, olha eu quero exatamente isso, aquilo. O IBAMA tem uma posição mais passiva. E aí vai mudar de técnico para técnico, né então... eu não esperaria, bom, se o IBAMA até, eu acho que é difícil para vocês, mas realmente se o IBAMA tivesse... é isso que eu vou aceitar, talvez até para os empreendedores seria mais fácil, mas não me parece que seja isso comum, não é?

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Não, o que a gente pede, normalmente são adequações ao que se tem no projeto. Que nem eu estava falando, eu tenho um bueiro, uma obra de arte corrente. Olha, está pequeno porque você está pensando no fluxo de água, mas eu estou pensando que tem que passar fauna também então você aumenta e coloca uma “tabuinha” assim.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Sei.

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Para você conseguir ter o que eles chamam de passagem seca de fauna. Você vai reduzir aqui. Com relação nesse programa aqui, a gente aumenta aqui. **Então a gente faz alterações pontuais técnicas, mas a gente não determina qual é a alternativa tecnológica, até porque isso engloba decisões que vão muito além da parte ambiental.** Questões geológicas, questões de rampa, questão de

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

declive se é possível ou não, eu não sei. Eu não tenho como saber”<sup>239</sup>.  
(grifos e realces adicionados)

[312] As explicações dadas pelo Assistente Técnico da Requerida também servem para esclarecer que o IBAMA pede adequações, faz ponderações, impõe condicionantes, exige compensações, mas não lhe cabe especificar soluções:

**“Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** O empreendedor faz a avaliação das medidas, das alternativas e as ponderações que entender que forem pertinentes, ele apresenta ao IBAMA. O IBAMA, ele vai aprovar ou não, pode ser que apresentasse, por exemplo... é que a gente está entrando em situações aqui que são hipotéticas, né.

**Dra. Roberta Wachholz [Adv. Reqda.]:** Sim.

**Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** Poderia apresentar um corte e o IBAMA falar assim: Não, essa aqui ainda não está boa, estude mais. O IBAMA poderia até dizer: Estude a possibilidade de fazer um túnel. Não disse, mas o IBAMA não diria: Implante um túnel”<sup>240</sup>.

[313] Deparando-se com a determinação do IBAMA de apresentar projeto geométrico para *“desviar dos fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, quando possível, ou apresentar alternativa tecnológica de forma a evitar a supressão destes”*, bem como de incorporar *“medidas que visem a redução de interceptação nos fragmentos florestais, reduzindo a supressão à minimamente possível (...)”*<sup>241</sup>, coube à Concessionária identificar os trechos do Contorno de Florianópolis que continham fragmentos de vegetação Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração e avaliar as alternativas que permitissem evitar ou minimizar a supressão.

---

<sup>239</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 13003 a 13026, p. 379.

<sup>240</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento de Assistente Técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 5747 a 5756, p. 171.

<sup>241</sup> Conforme Parecer n. 277/2014 item (50). Doc. RTE-09, fl. 1945.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[314] Embora, como alega a ANTT, a determinação contida na Licença Prévia se refira ao Contorno de Florianópolis como um todo e, tendo sido nele identificados outros trechos, além das estacas 207 a 209, com fragmentos de vegetação de Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração, como os das estacas 219+800 e 220+800 e estacas 184+600 e 185+900, ao ver do Tribunal Arbitral, com base na prova produzida neste Procedimento, cada qual tinha suas peculiaridades e comportava soluções distintas para alcançar o fim almejado de atender à determinação do IBAMA de evitar ou minimizar a supressão de vegetação, seja por meio de alteração locacional ou de soluções tecnológicas. Isso foi, inclusive, tratado pelas testemunhas técnicas, tanto da Requerente como da Requerida, em Audiência:

*Em relação aos trechos das estacas 219+800 e 220+800* <sup>242</sup>:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Via pergunta. A ANTT, doutor André, ela alega como defesa, um de seus argumentos, que ela-- Não sei se o senhor está vendo o documento, está lá “estacas 219 e 220”, e que como existe o efeito de borda para fins de desviar a alteração tecnológica etc., tanto o 207 a 209 quanto o 219 a 220, a ANTT diz o seguinte: que “ah, não, mas no 219-220 acabou sendo aprovada uma outra solução que não o túnel pelo IBAMA, o IBAMA deu licenciamento”. O senhor entende isso uma contradição da concessionária? Por exemplo, por que lá no 219 ela deu uma outra sugestão que não o túnel, mesmo tendo essa menção, e no 207 a concessionária, junto com a ANTT, entendeu que era, pelas alternativas, um túnel? Existe diferença? O senhor chegou a analisar esses segmentos, existem diferenças entre segmentos?

**Sr. André Gertsenchtein [Assist. Tec. Reqte.]:** Bastante expressivas. O segmento entre os quilômetros 207 e 209, entre as estacas 207 e 209, tinha o maior fragmento de mata preservada, portanto nele o impacto, em relação ao desmatamento, era muito mais expressivo. Essa é a razão pela

---

<sup>242</sup>Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico da Requerente, Sr. André Gertsenchtein, linhas 1490 a 1548.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

qual a solução para ele foi diferente da solução para o outro trecho. No meu entendimento.

(...)

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Esse é o segmento 219-220. E esse é o segmento 207 a 209. O senhor consegue, didaticamente, para nós, que não somos da área da engenharia, explicar essa diferença?

**Sr. André Gertsenchtein [Assist. Tec. Reqte.]:** Esse segmento, que é o segmento do túnel, ele atravessa uma mata preservada bastante grande e, como se pode ver, mais distante de áreas já ocupadas. Então, neste caso, o efeito de borda pela travessia interna sobre áreas realmente preservadas é maior. Se o senhor puder voltar o outro.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Sim.

**Sr. André Gertsenchtein [Assist. Tec. Reqte.]:** No outro, como se vê, a mata preservada é menor e ela já está mais próxima do município e de áreas ocupadas, então há um efeito de borda entre o limite da área ocupada e a mata e portanto aqui a área do núcleo, que é a área realmente preservada afetada, é menor. Parte deste fragmento já sofria do efeito de borda.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Então o senhor, também para esse, como engenheiro, segmento, 209-220, o senhor entende que foi uma solução técnica correta, acertada?

**Sr. André Gertsenchtein [Assist. Tec. Reqte.]:** Sim. É preciso lembrar o seguinte: a área que a gente chama de área de borda é uma área semipreservada, é uma mata de regeneração, é uma mata que não é uma mata inteiramente preservada, e a área do núcleo, aquela que está mais distante dos limites, ela é uma área preservada. Essa é a razão pela qual, neste caso, essa solução pode ser implementada, no meu entendimento”.  
(grifos e realces adicionados)

*Em relação aos trechos das estacas 184+600 e 185+900<sup>243</sup>:*

---

<sup>243</sup>Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 4732 a 4742.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

**“Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** É isso. Na ocasião, foi até dividida essa área do Km 185, que é um trecho... eu não vou recordar a extensão, mas talvez mais de um quilômetro, que dividiu ela em cinco áreas, e aí, **dentro dessas áreas, foi feita a caracterização da vegetação, concluiu-se que uma estava em estágio inicial de regeneração, então não se aplica aquela restrição protetiva da Lei da Mata Atlântica; em outras, ele conseguiu ajustar** — você consegue localizar, por favor, Marina? —, conseguiu apresentar a solução de muro, e teve uma outra dessas áreas em que foi declarada inviabilidade até de muro, mesmo, porque teria um risco de questão de estabilidade e que aí o IBAMA acatou essa possibilidade”. (grifos e realces adicionados)

[315] A prova documental também evidencia que cada trecho tinha suas particularidades e comportava soluções diferentes, discutidas entre a Concessionária e a Agência Reguladora.

[316] Nesse sentido, o Parecer Técnico da ANTT n. 254/2016/GEINV/SUINF<sup>244</sup> analisou as soluções apontadas pela Concessionária relativamente ao trecho km 185,100 ao km 185,860, decidindo nos seguintes termos: “(...) *Considerando a análise do NMA/SUINF, a não aceitação por parte do IBAMA da Alternativa 2, o custo/benefício das alternativas 1 e 3, a menor interferência que haverá no cronograma do Contorno de Florianópolis, e a não necessidade de alteração dos DUP/s elaborados, esta GEINV considerou ser a Alternativa 1 – Implantação de muros de contenção, a melhor alternativa para atender o IBAMA no trecho entre o km 184 ao km 186 do Trecho Norte. Foi observado também que esta alternativa poderia trazer uma área menor de desapropriações, além de menor movimentação de terra, o que poderia minimizar o aumento de custo da obra*”.

[317] Depreende-se, tanto do Parecer 277/2014, como dos depoimentos de testemunhas e demais provas documentais, que a supressão de vegetação para o Trecho Relevante, entre as estacas km 207+000 a km 209+900, para o qual foi proposta a solução Túnel 4, era das mais sensíveis e impactantes, especialmente em razão

---

<sup>244</sup> Doc. RDA-16, fls. 169-170.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

do efeito de borda que o corte nessa área causaria<sup>245</sup> e por sua proximidade com o Corredor do Parque Estadual da Serra do Tabuleiro – Corredor PAREST, cuja importância ecológica foi destacada pelos assistentes técnicos do IBAMA em Audiência<sup>246</sup>.

[318] A prova produzida neste procedimento arbitral aponta, ao ver deste Tribunal Arbitral, que o Trecho Relevante era extremamente sensível no que diz respeito à supressão de vegetação.

[319] Entre a possibilidade de soluções locacionais (desvios) e soluções tecnológicas, a Concessionária não identificou, no Trecho Relevante e mantendo a área que tinha sido objeto da Licença Prévia, alternativa locacional para evitar ou minimizar a supressão de vegetação<sup>247</sup>:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Entendi. E essa solução conjunta com o meio ambiente, como que o senhor agiu, o que o senhor fez para tentar entender? Como é que o senhor entendeu isso?

**Sr. João Gualberto [Test. Reqte.]:** Inicialmente, no EIA-RIMA, já tinha estudo de alternativas locacionais, ou seja, o que eles estavam pedindo? Além das alternativas locacionais que já tinham sido aprovadas no EIA-RIMA inicial, estão pedindo para, nesse ponto, alterar mais ainda o traçado. Só que, visualmente lá e também a mata, ela se estende tanto para a direita quanto para a esquerda do traçado, **não tinha alternativa locacional como, vamos dizer assim, fazer uma solução de mudança de traçado que pudesse ter uma supressão vegetal menor do que a que já estava prevendo**, inclusive o local que a gente escolheu era onde já tinha alguma coisa que estava degradada ali. Se fosse mais para a direita,

---

<sup>245</sup> RDA-17, Parecer 277/2017, fl. 1920: “(50) *Criação de efeito de borda em segmentos florestados. Em decorrência da supressão de vegetação em áreas florestadas. Os principais fragmentos vegetais interceptados se situam nos segmentos entre as seguintes estacas: 207+000 e 209+900; 215+700 e 216+500; 216+900 e 218+400; 219+300 e 219+700; 219+800 e 220+800. O efeito de borda será mais intenso nos fragmentos localizados entre as estacas 207+000 e 209+900 e entre as estacas 219+800 e 220+800 (...)*”

<sup>246</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico Ivan Benevenuto, linhas 4798 a 4816.

<sup>247</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerente, Sr. João Gualberto, linhas 8604 a 8628, pp. 257-258.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

pegava mais mata; se fosse mais para a esquerda, pegava mais mata. Então...

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Então não tinha alternativa locacional?

**Sr. João Gualberto [Test. Reqte.]:** Locacional não tinha.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** O que restou ao senhor fazer?

**Sr. João Gualberto [Test. Reqte.]:** Resultou a gente tentar uma alternativa tecnológica, fizemos o estudo de três alternativas, sendo que, como o IBAMA tinha especificado o quilômetro 207 ao 209, como evitar a supressão, para evitar supressão, a solução que estava mais próxima seria um túnel”. (grifos e realces adicionados)

[320] Por outro lado, o Trecho Relevante admitia a adoção de uma solução tecnológica que, sabidamente, minimiza a supressão de vegetação ao mínimo possível, que é o túnel. As testemunhas da Requerida confirmaram em Audiência que o túnel é a solução que permite o menor impacto possível em vegetação:

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Doutora Roberta, ele refez, para primeiro perguntar: A senhora acha que o que foi submetido pela concessionária atendeu do ponto de vista ambiental o que a senhora estava pedindo de supressão mínima?

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Sim. Nesse ponto, sim, correto. O túnel reduziu a supressão ao menor possível, de fato<sup>248</sup>.

**Sra. Viviane Esse [Testemunha]:** Não precisaríamos nem estar olhando esse caso concreto, se você me perguntasse se túnel é uma alternativa mais vantajosa do ponto de vista ambiental, eu sempre vou responder que sim porque ela realmente é. Não tem supressão vegetal, a não ser nos emboques”<sup>249</sup>.

---

<sup>248</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 12671 a 12676, p. 379.

<sup>249</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha, Sra. Viviane Esse, linhas 14526 a 14530, p. 434.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[321] Com efeito, não cabia ao IBAMA determinar que medidas teriam que ser adotadas pelo empreendedor para atender a condicionante 2.6(f) da Licença Prévia. O IBAMA não tem essa atribuição e não dispõe dos meios e recursos necessários para isso, o que ficou claro nos depoimentos de testemunhas na Audiência<sup>250</sup>.

[322] Porém, cabe aqui destacar que o IBAMA indicou à Concessionária que informasse a solução tecnológica que reduzisse a supressão ao “minimamente possível”<sup>251</sup>. O uso dessa expressão foi amplamente discutido neste procedimento arbitral, chegando a testemunha da Requerida a reconhecer que ela pode não ter sido suficientemente clara:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** E aí o que a Requerente, com base nos engenheiros, na bióloga, viu doutora Carla, que estiveram aqui e testemunharam, o que eles nos relataram a todos nós? Que eles, recebendo essas informações então eles entendiam que eles deveriam apresentar alternativa tecnológica, primeiro eles chegaram a conclusão por meio de estudos, que não tinha como alterar o traçado, ou seja, era impossível. Então eles se depararam...

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Era de acordo? Tem sentido isso da manutenção do corredor PAREST, do traçado, não é?

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Isso.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Tá ok.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** E aí então eles se depararam com uma situação que eles então falaram: Então vamos estudar as alternativas. E eles começaram, o engenheiro até detalhou o que ele foi fazer, ele começou a estudar, ele pensou em calcular o muro de contenção de modo a diminuir a borda de desmatamento, ele pensou em fazer um

---

<sup>250</sup> **Dr. Bruno Andrade [Adv. Reqda.]:** Houve a menção ou determinação à menção para a construção de um túnel entre o quilômetro 207 e 208 na licença prévia 477?

**Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** Não houve. Em relação à determinação, **reforço que não é o padrão do órgão determinar e ser implantada uma medida específica** dessa envergadura, até porque o órgão não tem quadro de engenheiros para fazer um estudo próprio e entender se é uma medida que é viável ou não, por isso a gente solicita que se estude.” Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 4939 a 4947, p. 147-148.

<sup>251</sup> Doc. RTE-16, fl 1945, item 50 do Parecer.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

viaduto então ele calculou, obviamente em um anteprojeto porque ninguém pode fazer um esforço de projeto ainda, tem que passar primeiro ao órgão ambiental; e o terceiro foi fazer a avaliação do túnel. **E a partir de então quando ele coloca os crivos de alternativas que pudessem evitar a supressão a minimamente possível, restou para ele, engenheiro, de uma maneira gritante como túnel a melhor solução. E aí ele levou isso até ANTT que concordou, que autorizou que fosse encaminhado isso ao IBAMA, à senhora e apresentou. Quando apresentou, a senhora analisou isso. E concordou com a solução, não é? Concorda?**

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Em termos.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Entendi.

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Vou esclarecer. Se a gente tivesse...

**Eu concordo com você que a redação desse parágrafo poderia ser melhor e ela pode ser levada a induzir ao erro, é um fato.** Contudo, se o único fragmento de Mata Atlântica em estágio médio e avançado fosse o 207 ao 209, é impecável. Em vários momentos se trata sobre a supressão de vegetação em Mata Atlântica e sempre tiveram reuniões técnicas para se discutir isso. E aí a gente volta no que eu falei”.<sup>252</sup> (grifos e realces adicionados)

(...)

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** A senhora poderia ter escrito no parecer 277 que a supressão minimamente possível, ou aumentar a área de compensação. Se tivesse sido escrito isso, quem sabe os engenheiros...

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Pergunta.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** da Arteris pudessem então propor a compensação?

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Não discordo, eu não discordo que as coisas poderiam ter sido mais claras. Mas justamente no esforço concentrado de vamos fazer o mais rápido possível e você tem oito pessoas

---

<sup>252</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 12521 a 12555; e linhas 13280 a 13294.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

escrevendo um documento, você peca por isso. Mas é aquela coisa, existe um lapso temporal onde as coisas podem ser conversadas, hoje as coisas aconteceriam de uma forma muito mais fáceis do que elas aconteceram em 2014, é o amadurecimento institucional que acontece e acho que em todos os órgãos”.<sup>253</sup>

[323] Confrontada com as determinações e condicionantes do órgão ambiental, cabia à ALS, para atendê-las, propor as soluções que efetivamente evitariam ou minimizariam a supressão da vegetação para obter a Licença de Instalação e conseguir, assim, implantar o empreendimento.

[324] Foi isso o que a ALS fez. A ANTT, tendo tomado ciência da condicionante que constou da Licença Prévia, concordou que, dentre as possíveis soluções para o atendimento a ela, a implantação do túnel era a que melhor atenderia e determinou à ALS que apresentasse os projetos executivos do túnel 4<sup>254</sup> ao IBAMA, nos seguintes termos: “*Tendo em vista que a SUINF foi de acordo com a solução túnel adotada, conforme Nota Técnica n. 006/2015/SUINF, de 21.01.2015 e conseqüentemente por ter havido alteração de projeto, solicitamos o encaminhamento do Projeto Executivo da solução túnel, de acordo com o disposto na Resolução ANTT 1187/2005, de 09 de novembro de 2005*”<sup>255</sup>”.

[325] Com a apresentação dessa solução, o IBAMA entendeu que a condicionante estava atendida, culminando na emissão da Licença de Instalação<sup>256</sup>.

---

<sup>253</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 13280 a 13294.

<sup>254</sup> Na Nota Técnica n. 006/2015/SUINF, de 21/01/2015, a ANTT analisa o Relatório Justificativo da ALS que descreveu as alternativas locacionais e tecnológicas para atendimento das condicionantes impostas pelo IBAMA para redução da supressão de fragmentos em estágio médio e avançado de regeneração, com a seguinte conclusão: “*Considerando a menor área de supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica, menor quantidade de desapropriações, menor geração de material excedente, baixo risco de deslizamento e a manutenção do Corredor PAREST, entendemos que a alternativa tecnológica de implantação de túnel se apresenta como a mais adequada ambientalmente.*” Em 27/02/2015, a ANTT determinou, por meio do Ofício n. 530/2015/SUINF, que a Concessionária apresentasse o novo projeto executivo da solução túnel.

<sup>255</sup> RDA-007, fl 150.

<sup>256</sup> RTE-14: a retificação da Licença de Instalação emitida em 12/05/2015 referia-se ao trecho entre os km 175+200 ao km 229+240, compreendendo a alternativa túnel 4 no km 208 do Contorno de Florianópolis, estando, assim, essa obra ambientalmente autorizada.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

[326] Ainda que a solução de execução do Túnel 4 tenha sido sugerida pela Concessionária, ela o fez para atender à exigência de órgão da Administração (no caso, o IBAMA) a quem, de todo modo, não cabe apontar a solução específica (conforme mencionado no parágrafo 321).

[327] A Concessionária, em seu EIA-RIMA, havia estudado as alternativas locacionais e proposto medidas para minimizar a supressão de vegetação. Ao ser instada pelo órgão ambiental a comprovar se não existiam outras alternativas para evitar ou minimizar a supressão de dado tipo de vegetação ao “minimamente possível”, e havendo solução que atendia o comando, o Tribunal Arbitral entende que a Concessionária tinha obrigação de apresentar a solução do Túnel 4.

[328] E, como se viu, a ANTT, informada pela ALS sobre as condicionantes impostas pelo IBAMA e as possíveis soluções<sup>257</sup>, concordou que a criação do túnel para o Trecho Impactado era a melhor alternativa, sem qualquer ponderação quanto aos custos dessa solução, determinando à ALS que prosseguisse com os projetos executivos<sup>258</sup>.

[329] Na Nota Técnica que serviu de embasamento ao Ofício, a ANTT concorda que a solução túnel é a que melhor atende as condicionantes ambientais do IBAMA, destacando, inclusive, outras vantagens ambientais :

“(…) 27. Dentre as três alternativas, a implantação de Túnel é a mais favorável às exigências do IBAMA. Essa alternativa é a menos impactante no quesito ambiental, pois apresenta a menor área de supressão vegetal, menor número de desapropriações, menor geração de material excedente, além de apresentar baixo risco de deslizamento na fase de operação da rodovia.

28. Destaca-se que essa alternativa atende também às exigências quanto à manutenção da continuidade do Corredor PAREST, reduzindo os impactos à fauna, tanto na fase de implantação como na fase de operação na rodovia.

---

<sup>257</sup> Doc. RTE-11, p. 22.

<sup>258</sup> Doc. RTE-13.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

29. Considerando a menor área de supressão de vegetação do Bioma Mata Atlântica, menor quantidade de desapropriações, menor geração de material excedente, baixo risco de deslizamento e a manutenção do Corredor PAREST, entendemos que a alternativa tecnológica de implantação de túnel se apresenta como a mais adequada ambientalmente.”

[330] A ANTT alega que a ALS poderia ter apresentado a solução de corte com medidas adicionais para evitar a supressão de Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração<sup>259</sup>, porém, a prova da arbitragem demonstra que a ANTT concordou com a solução apresentada pela ALS e, inclusive, destacou as suas vantagens ambientais, como se viu na Nota Técnica acima transcrita.

[331] Ademais, se a ALS só tivesse reiterado a solução de corte com medidas adicionais, ao ver do Tribunal Arbitral, a ALS estaria descumprindo a determinação do órgão ambiental. Em Audiência, o tema foi bastante debatido:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** O senhor imagina, frente ao que o senhor estudou, que seria possível à concessionária evitar as determinações advindas do parecer 277 e a licença prévia 477, no sentido de não apresentar a solução técnica de engenharia que, de fato, depois de todas as análises realizadas pelos seus engenheiros, levariam aqui a que tivesse a menor supressão conforme as deliberações do parecer 277, como o túnel?

**Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** O que assim a gente pondera é apenas que a proposição da alternativa, não só a proposição porque na proposição eu estou entendendo que o senhor está dizendo o seguinte: olha, foi identificada uma alternativa aqui, ela é tecnicamente viável e que ela reduziria a supressão substancialmente, então ela é uma condição que atende a questão ambiental e a condicionante que o IBAMA colocou, certo? Então nesse contexto, ela foi apresentada e entendo que realmente **poderia haver o dever de apresentar**. A única ponderação é a quem cabe a

---

<sup>259</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 202, p. 82.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

avaliação se essa alternativa ela tem algum impedimento econômico, não é o IBAMA. Então...”.<sup>260</sup> (realces adicionado)

[332] A ALS tentou validar, junto ao órgão ambiental, atendendo determinação da ANTT<sup>261</sup>, outras alternativas possivelmente mais econômicas para atender o comando de evitar ou reduzir ao minimamente possível a supressão de vegetação, inclusive alternativa locacional. Quanto a esta última, a manifestação abaixo transcrita do IBAMA demonstra que já não era viável mudar a localização do traçado, eis que a Licença Prévia já havia expirado em 2016. Quanto às soluções tecnológicas, se não fosse apontada alguma que suprimisse menos fragmentos de vegetação ou se não fosse demonstrada a impossibilidade de construção do túnel, não seria viável licenciar ambientalmente outra solução. É o que se depreende do Parecer emitido pelo órgão ambiental<sup>262</sup>:

“(…) Considerando que a diretriz de traçado foi aprovado por meio da Licença Prévia 477/2014, as alternativas propostas só podem ser objeto de análise e alteração, caso enquadrem-se na diretriz de traçado aprovada. Ressalte-se que, devido à expiração da Licença Prévia, no ano de 2016, não é possível a alteração da diretriz do traçado já aprovado. A proposta apresentada apresenta 5 alternativas, sendo que, no âmbito do licenciamento já constavam a Alternativa 1 e a Alternativa 5, apresentadas no Estudo de Impacto Ambiental que subsidiou a análise de viabilidade de implantação do Contorno de Florianópolis. A alternativa 2, por ser uma alternativa locacional, e não tecnológica, só poderia ser considerada caso esteja integralmente inserida na área de estudo do EIA/RIMA, de forma a não causar alteração no objeto licenciado pelo Ibama. (...) Na tabela 8.10, são apresentadas o quantitativo das 5 alternativas apresentadas, sendo a alternativa 5 a com menor supressão de Mata Atlântica em estágio Médio

---

<sup>260</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do Assistente Técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 5468 a 5484.

<sup>261</sup> Doc. RTE-16, p. 536-539, Ofício nº 1019/2017/GEINV/SUINF, por meio da qual a ANT solicita informações “sobre a apresentação ao IBAMA, e anuência daquele órgão, de alternativa tecnológica ou locacional para a execução do traçado do Contorno no km 208,00 em conformidade com o PER da concessão, que considera esse segmento dentro do item 5.1.2 - Execução de Variantes e Contornos (inclusive OAE's) do Cronograma Financeiro da concessão”

<sup>262</sup> RTE-16, fl. 769, Parecer Técnico n. 12/2018-SERAD/COTRA/CGLIN/DILIC.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

e Avançado. Considerando que o Ibama só tem a possibilidade de autorizar a supressão de vegetação de Mata Atlântica em estágio médio e/ou Avançado, no caso de impossibilidade de alternativa locacional, resta claro que a alternativa 5 é a alternativa que cumpre os quesitos da Lei 11428/2006. **Conclusão.** Diante do exposto, e sem que haja a declaração de impossibilidade de realização da alternativa 5, acredita-se que a alternativa determinada como adequada pelo Ibama deva ser mantida. Caso haja a necessidade de alteração de projetos, sendo declarada a impossibilidade de execução da alternativa 5, deverá haver motivação clara para que o Ibama analise as demais alternativas. Ressalte-se que a viabilidade do empreendimento foi emitida já considerando a previsão de túneis para minimização da supressão de vegetação. **O empreendedor poderá apresentar outras alternativas tecnológicas para análise do Ibama, desde que não enseje maior supressão de Mata Atlântica do que a alternativa aprovada previamente, para análise do pleito pela equipe designada.** (...)” (grifos e realces adicionados)

[333] A ANTT alega que esse parecer não fechou as portas para que outras alternativas fossem avaliadas<sup>263</sup>. O Tribunal Arbitral discorda, por entender que, na prática e pelos motivos adiante explicitados, especialmente pela inviabilidade de outra solução que reduzisse ao minimamente possível a supressão de vegetação, não havia possibilidade de seguir com outra solução, inclusive em função das disposições do Parecer Técnico n. 12/2018-SERAD/COTRA/CGLIN/DILIC.

[334] A ALS teria que comprovar que a execução do túnel tinha se tornado inviável, ou até impossível, para poder discutir outras alternativas com o IBAMA.

[335] Ora, a ALS não tinha como sustentar que o túnel era uma alternativa inviável ou, pior, impossível. Se, para a economia do Contrato de Concessão, a execução de um túnel tem um impacto muito significativo, em termos relativos quanto ao benefício que a solução implica e o que ela agrega ao patrimônio da União, não se pode cogitar de inviabilidade ou impossibilidade dessa solução. Tanto é

---

<sup>263</sup> Por exemplo, Alegações Finais da Requerida, parágrafos 300 a 307, pp.126-129.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

verdade que a execução dos Túneis 1, 2 e 3 foi aprovada. Embora o fundamento para o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, para esses casos, seja diverso, o que o Tribunal pondera, aqui, é que não se pode dizer que a execução do Túnel 4 era inviável ou impossível e, portanto, na prática, a Concessionária não teria como fazer o IBAMA voltar atrás e rever a determinação de execução do Túnel 4. O Tribunal Arbitral avalia como razoável o quanto trazido no depoimento da testemunha Wallace Vargas <sup>264</sup>:

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Não, deixa só eu tentar porque interessa a mim a questão. A questão é a seguinte: Ela é inviável a ponto de nem submeter ao IBAMA, para se retirar do IBAMA do ponto de vista econômico?

**Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]:** Acredito que não. Não chega a ser inviável a esse ponto. **Ela tem um valor substancial, provavelmente quando você olha para o previsto inicialmente para o contrato como um todo. Mas não necessariamente que ele é inviável de execução, por conta da magnitude do valor**”. (grifos e realces adicionados)

[336] O Tribunal Arbitral entende, pois, com base na ampla prova produzida nestes autos, que, uma vez apresentada a solução de execução de um túnel, a qual, é cediço, efetivamente reduz ao minimamente possível a supressão de vegetação, e, também como se viu, a ALS não poderia se furtar de apresentar essa solução, não haveria a possibilidade de o empreendedor, posteriormente, submeter qualquer outra solução tecnológica, pois nenhuma seria mais eficiente em termos ambientais. Ou seja, em termos práticos, a “porta para discussão de qualquer outra alternativa” não era crível, já que não há inviabilidade para a construção do túnel.

**“Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** (...) Te explico. Assim, o licenciamento ambiental, eu quando dou aula disso eu sempre falo que ele é um jovem adulto agora que está mais ou menos naquela fase que a gente está no meio da faculdade, a gente faz sabe o rumo que a gente está indo.

---

<sup>264</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha, Sr. Wallace Vargas, da Requerente, linhas 11513 a 11521, pp. 344-345.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

Falando de um contexto de dez anos atrás, as pessoas tinham um conhecimento muito menor, inclusive a gente. Você vai aprendendo e o licenciamento ambiental, ele vai amadurecendo. A coordenação de meio ambiente da ANTT e das agências reguladoras em geral, ela foi surgir nessa época, então não se tinha. O meio ambiente sempre era um assunto que ninguém queria lidar. E licenciamento ambiental é muito específico, as pessoas podem achar que é fácil porque não é uma ciência tão exata quanto a engenharia civil, mas a verdade é que são poucos os grandes entendedores do assunto, eu sei que é muito específico. A grande questão do que se tem aí é o seguinte: Eu tenho um regramento legal que eu sou obrigada a atender, sou servidora pública, como eu gosto de falar, pobre só tem o nome. Qual é o argumento que vai ser me dado, depois que você me deu uma alternativa onde você está atendendo plenamente a lei da Mata Atlântica, para eu no meu CPF falar: Não, realmente precisa... a gente já está em um contexto em que a argumentação precisa ser muito boa e muito forte em termos ambientais, um quadro de supressão não me atende nesse sentido e o que eu quis fazer aí foi simplesmente não fechar a porta. Eu não falei: Está encerrado o assunto, a gente nunca mais vai conversar sobre isso. Você tem alguma coisa para me falar? Olha, o túnel tem esse impacto, mas eu, eu como analista ambiental do IBAMA não posso falar: Não vai fazer o túnel que vai ficar caro. Assim como a gente tem outros casos de outros processos, onde foram propostas passagens áreas de fauna caríssimas e quando não teve o reequilíbrio, virou um problema. "Uai", você propôs, o ICMBio aceitou, agora que ficou caro você vai argumentar? O "ficar caro" tipo assim, não é o argumento que é válido para gente dizer que não vai atender a legislação (...)<sup>265</sup>. (grifos adicionados)

[337] Assim é que, se apresentada à autarquia ambiental outra solução tecnológica passível de minimizar a supressão de vegetação, essa autarquia não poderia optar por uma solução tecnológica intermediária.

---

<sup>265</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 12886 a 12917.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[338] Sendo assim, a prova da arbitragem é clara no sentido de que, no Trecho Relevante, não havia outra alternativa tecnológica possível que reduzisse ainda mais a supressão de vegetação do que o túnel<sup>266</sup>.

[339] O fator tempo parece também ter um papel importante. Ainda que, teoricamente, como sustenta a ANTT, a Concessionária pudesse explorar alternativas variadas com o órgão ambiental a fim de conjugar sustentabilidade ambiental e menor custo, há imperativos<sup>267</sup> de cronograma da concessão que não podem ser menosprezados<sup>268</sup>. Comunicações internas da ANTT evidenciam a preocupação com o cronograma de obras do Contorno de Florianópolis, como por exemplo

<sup>266</sup> Alegações Finais (Petição RDA-14), § 299, p. 125: “Ora, se a solução 1, que era “corte”, foi a mesma apresentada pela empresa no bojo do EIA/RIMA sem a apresentação de outras medidas mitigadoras, e se essa solução já tinha sido objeto de análise por parte do IBAMA pelo Parecer nº 277/2014, que solicitou a apresentação de outras alternativas técnicas e locais, tem-se, então, que a solução 5 “túnel” era a única dentre as possíveis apresentadas pela concessionária.”

<sup>267</sup> A premência de tempo foi mencionada por diversas testemunhas. Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha, Sr. João Gualberto da Requerente, p. 261, linhas 8718 a 8726: “**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]**: Entendi. E havia alguma pressão, alguma pressão que o senhor sofria para fins de acelerar todas as atividades necessárias para fins de obtenção da licença ambiental? **Sr. João Gualberto [Test. Reqte.]**: Essa reunião foi exatamente para isso, onde teve envolvimento de várias áreas da Arteris, de projeto, obra, meio ambiente, e o pessoal também da própria agência, estavam todos nessa reunião: de meio ambiente, superintendência, gerentes de projeto da agência, e havia essa pressão de protocolo no IBAMA para obter a licença para iniciar a obra.” O testemunho da Sra. Daniela Bussmann, pp. 278-279, linhas 9305 a 9319: “**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]**: Existia uma pressão da ANTT frente à concessionária para acelerar todos os atos possíveis à obtenção da licença ambiental? **Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]**: Sim, o contorno, ele foi acompanhado, desde o começo, muito próxima essa questão dos tempos de resposta, tanto nosso para com o IBAMA quanto do IBAMA para com a concessionária. Então existia, e ainda existe, nessa prática de acompanhamento mensal dos protocolos e das cartas que são tratadas dentro do licenciamento — hoje, inclusive, é uma obrigação contratual nossa —, e, na época, a gente subsidiava informando à ANTT de pontos que ainda estavam pendentes tanto das nossas cartas — por exemplo, se eu tinha encaminhado uma resposta a um parecer que o IBAMA ainda não havia se manifestado — quanto do IBAMA das pendências que nós tínhamos com o IBAMA, então isso era acompanhado pela ANTT e Ministério dos Transportes na época.” A pressão relativa à obra foi também mencionada pela testemunha da Requerente, Sr. Wallace Vargas, p. 311, linhas 10401-10415: “**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]**: O senhor se recorda de o senhor — e dentro do que convivia ali na ANTT —, existia uma premência para fins de alcance do licenciamento ambiental? Era algo que se esperava que acontecesse com brevidade? **Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]**: Sim. Naquela época, era coordenação de meio ambiente, a COAMB — já era assim denominada... Dra. Adriana Braghetta [Presidente]: Um pouquinho mais alto. **Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]**: Naquela época, a COAMB, já assim denominada, que era a coordenação de meio ambiente, ela já tinha uma ação de monitoramento de todos os processos de licenciamento junto às concessionárias. Esse é um processo específico, porque ele já estava em andamento, é uma obra substancial, então a gente tinha, assim, um monitoramento contínuo desse processo e sempre estava acompanhando o que estava acontecendo na conversa entre concessionária e órgão ambiental.”

<sup>268</sup> A ação civil pública movida contra a ALS e a ANTT (Doc. RTE-52) em razão dos atrasos na implementação da Rodovia e do Contorno evidencia que o cronograma é um imperativo a ser observado pela Concessionária. Ainda que, nesse processo, nem ALS, nem ANTT tenham sido consideradas responsáveis pelos atrasos, o fato de essa ação civil pública ter sido proposta demonstra que as ações das partes são pautadas também pelo imperativo do “tempo”.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

esta, da GEPRO para GEINV: “(...) *Por se tratar de obra do Contorno de Florianópolis, solicitamos esta Gerência dar prioridade a estas análises, de forma a não comprometer o cronograma previsto para início das obras.*<sup>269</sup> (...)”.

[340] Alterações em projetos demandam estudos<sup>270</sup>, tempo, custos, inclusive quanto aos trâmites burocráticos que eles implicam, seja com a ANTT ou com o órgão ambiental, o que não parece permitir, na prática, o estudo de múltiplas soluções<sup>271</sup> até chegar em uma que, de um lado, atendesse o comando de redução, ao mínimo possível, de supressão de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração, e que fosse, ao mesmo tempo, tão econômica quanto a solução de corte inicialmente pretendida pela Concessionária e que embasou sua proposta de preço no certame em que se sagrou vencedora.

[341] A testemunha do IBAMA concordou que o tempo era um imperativo que limitava a exploração e discussão de múltiplas alternativas para que o comando do IBAMA na Licença Prévia fosse atendido pela Concessionária:

---

<sup>269</sup> Doc. RDA-16, fl. 150.

<sup>270</sup> Nesse sentido, os depoimentos foram bastante esclarecedores. Exemplificativamente: Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha, Sr. João Gualberto, p. 246-248, linhas 8237-8276m em que a testemunha esclarece a complexidade de projetos e tempo para se chegar, por exemplo, a um projeto funcional.

<sup>271</sup> A testemunha da Requerente depôs no seguinte sentido:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Entendi. O senhor acha que a concessionária poderia ter tomado uma outra escolha, por exemplo, de voltar para o IBAMA com o corte ou frente ao momento em que os senhores todos viviam, ela-- aquilo que foi resultado era de fato o túnel?

**Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]:** Ambientalmente, o melhor resultado seria o túnel. Poder conversar com o IBAMA a uma nova solução ela poderia, está dentro do poder dela de... junto ao órgão licenciador, não é? **O problema disso tudo era o prazo. Também necessitaria de mais prazo para efetivo licenciamento.**

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Ah, então isso poderia gerar delonga no licenciamento, é isso?

**Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]:** Sim, poderia. Poderia. Quando a gente olha para a condicionante, sim, poderia.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** **E havia um esforço, ou pedidos, ou solicitações da ANTT de que houvesse seriedade e celeridade na obtenção de licenciamento?**

**Sr. Wallace Vargas [Test. Reqte.]:** **Sim, esse monitoramento era exatamente com esse objetivo. Tinha um objetivo também de acompanhar e de tentar tracionar a concessionária a obter os licenciamentos.**

Isso não só para a Litoral Sul, mas para todos os processos que tinham licenciamentos vinculados ao IBAMA. O que nós, naquele momento, como órgão representante do poder concedente, conseguimos fazer essa interação via essa própria comissão da subsecretaria, então a gente tinha essa interface e aí a gente monitorava, sim, de forma constante a forma que a gente conseguisse o licenciamento não ser algo que fosse um impeditivo para o avanço do investimento como um todo da obra”. Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerente, Sr. Wallace Vargas, p. 315, linhas 10521-10543.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Que a pressão... ele tem qual influência nisso? Quer dizer, até quando se espera uma reapresentação aqui acho que não cabia mais. O que a senhora vê, a senhora não fechou a porta, mas o que era possível ali ante a realidade do projeto?

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Eu sou "sincerizada", eu vou explicar. E aí é uma opinião como qualquer outra pessoa, como eu falei. Eu fiz duas manifestações técnicas nesse processo, uma junto com a equipe, até porque eu fui secretária da Audiência Pública então a gente trabalha de forma multidisciplinar e nesse processo. Eu não sei o que aconteceu no meio do caminho. E quando que o túnel passou a ser discutido. Mas não... eu não vi, pode ser que tenha e eu tenha perdido, eu não vi expresso o IBAMA mencionando: Olha tem que ser feito um túnel para esse trecho. Nas atas de reunião, se fala "se fizer um túnel". Não parece que tem uma coisa ali muito certa e definida. A gente já está em 2018 e a gente ainda está nesse negócio de faz o túnel ou não faz o túnel. A licença prévia teve dois anos e o prazo de dois anos dela tem a ver com o cronograma que a concessionária apresenta. Então em tese, é porque ela já estava com as coisas engatadas, tanto que... é 2014 ali? 2014-15, a licença de instalação. Então a gente está falando de 2018, a gente está falando de um lapso temporal considerável ali. Onde eu já tinha o início das obras até boa parte do trecho. **Então realmente você vai tendo limitadores temporais**<sup>272</sup>. (realces adicionados)

(...)

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** A senhora poderia ter escrito no parecer 277 que a supressão minimamente possível, ou aumentar a área de compensação. Se tivesse sido escrito isso, quem sabe os engenheiros...

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Pergunta.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:**... da Arteris pudessem então propor a compensação?

---

<sup>272</sup>Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 12981 a 13002.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

**Sra. Carla Fonseca [Test. Reqda.]:** Não discordo, eu não discordo que as coisas poderiam ter sido mais claras. **Mas justamente no esforço concentrado de vamos fazer o mais rápido possível** e você tem oito pessoas escrevendo um documento, você peca por isso. Mas é aquela coisa, **existe um lapso temporal onde as coisas podem ser conversadas**, hoje as coisas aconteceriam de uma forma muito mais fáceis do que elas aconteceram em 2014, é o amadurecimento institucional que acontece e acho que em todos os órgãos<sup>273</sup>. (grifos e realces adicionados)

[342] Além disso, conforme abordado nos parágrafos antecedentes, quando a Concessionária buscou avaliar outras alternativas, o órgão ambiental destacou que não autorizaria a adoção de outra solução, salvo caso ficasse comprovado que ela reduziria ainda mais a supressão de vegetação, o que, como se viu, não era possível, já que a melhor solução ambiental é a do Túnel; ou se fosse declarada a impossibilidade de execução do Túnel 4, que tampouco era o caso. Tanto é que, depois dessa negativa do IBAMA, a ALS apresentou os projetos executivos à ANTT, que, ao final, os aprovou e autorizou a execução das obras do Túnel 4<sup>274</sup>.

[343] Não obstante essas considerações a propósito do “fator tempo”, este Tribunal considera que, uma vez apresentada à agência ambiental solução que permite reduzir a supressão de vegetação ao minimamente possível, e sendo essa solução factível, como é o caso do túnel no Trecho Relevante, que tanto é viável como foi efetivamente implementado, o IBAMA, a quem cabe zelar pela preservação do meio-ambiente e pelo cumprimento da Lei da Mata Atlântica, não aprovaria outra solução que suprimisse mais vegetação do que o túnel, ainda que o fator tempo não existisse.

[344] A Concessionária ficou numa situação labiríntica: foi instada a apresentar a solução que conduzisse à menor supressão vegetal possível e, ao mesmo tempo,

---

<sup>273</sup>Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerida, Sra. Carla Fonseca, linhas 13280 a 13294.

<sup>274</sup>RTE-21 / RDA-008. Por meio do Ofício SEI n. 3729/2021/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, de 08/02/2021, a ANTT autorizou o início das obras do Túnel 4.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

foi criticada por apresentar tal solução (quando o IBAMA diz que poderia ter apresentado outra se mostrasse a inviabilidade econômica do túnel).

[345] Assim é que o Tribunal Arbitral considera que a alteração de projeto do Contorno de Florianópolis, para incluir o Túnel 4 no trecho compreendido entre as estacas do km +207 e km +209, resultou de imposição da Administração, pois foi a solução dada para atender à determinação do IBAMA, contemplada na Licença Prévia n. 477/2014, de redução de supressão de fragmentos de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração ao mínimo possível, seguindo autorização e instrução da ANTT.

**B.2.) A Concessionária deveria ter previsto que a solução de corte naquele maciço por onde passa o trecho do km 207 ao km 209 enfrentaria problemas para ser licenciada?**

[346] A ANTT alega que a Concessionária optou, por sua conta e risco, por adotar os antigos projetos do DNIT para a rodovia e, especialmente, para o trecho em questão, os quais não eram vinculativos, tendo assumido o risco de desenvolver um projeto que contemplava “solução de corte” em maciço que se encontrava em região coberta por Mata Atlântica, quando já vigorava a Lei da Mata Atlântica que, se não proibia, dificultava a supressão desse tipo de vegetação. Argumenta que, para apresentar sua proposta no leilão, a Concessionária teve a oportunidade de vistoriar o trecho concedido e examinar projetos e relatórios técnicos concernentes ao trecho da rodovia e que, nos termos das Cláusulas 4.2 e 4.3. do Contrato de Concessão, assumiu o risco de erros na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços previstos no PER, bem como do seu desconhecimento das características da rodovia, especialmente por fatores que pudessem ser identificados e solucionados quando de sua proposta de tarifa.

[347] Este Tribunal Arbitral considera que não assiste razão à ANTT. Entende que a Cláusula 4.2. não se aplica neste caso, já que não se trata de erro, por parte da Requerente, na determinação de quantitativos para execução de obras e serviços

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

previstos no PER. Esse risco, ordinário, compõe a álea da Concessionária e não fundamenta o seu pleito nesta arbitragem.

[348] Se é certo que a escolha do projeto, bem como as alternativas locacionais e tecnológicas adotadas para a rodovia, desde que observado o traçado e as condições e exigências do PER, fazem parte da álea contratual da Concessionária, o mesmo não se pode necessariamente concluir em relação às exigências impostas no licenciamento ambiental bem como quanto aos efeitos que a solução adotada para permitir o licenciamento do Contorno de Florianópolis produziram na economia do Contrato.

[349] Foi explicado pelo assistente técnico da Requerida em Audiência que o processo de licenciamento não é uma equação matemática. Ele, em verdade, tem um componente subjetivo relevante<sup>275</sup>. Ou seja, a depender da avaliação do responsável pelo licenciamento na autarquia ambiental, o processo pode tomar rumos diferentes.

[350] A Concessionária estudou alternativas e propôs medidas efetivas e concretas para reduzir a supressão da vegetação. A solução de corte era tecnicamente viável e, pela experiência e por todos os estudos levados a cabo pela ALS, ela considerava que as medidas adicionais já propostas no EIA-RIMA para minimizar a supressão de vegetação eram adequadas e seriam consideradas satisfatórias pelo IBAMA. Aliás, as passagens do Parecer n. 277/2014 transcritas anteriormente, no parágrafo

---

<sup>275</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 4026 a 4030, p. 120: “*Se um projeto, ele está sendo concebido com um impacto ambiental que se mostra inadmissível-- Lembrando que o impacto ambiental, quando a gente faz uma avaliação, ela não é uma avaliação preto no branco; ela tem muita subjetividade.*” e linhas 4139-4145, p. 124: “*A quem compete trazer é sempre ao empreendedor e levantar, porque isso acaba sendo o que eu disse, que a avaliação de impacto ambiental não é algo tão objetivo, que é algo que tem subjetividade e é uma ponderação entre impactos positivos e negativos para se tomar uma decisão, nesse contexto, trazendo-se isso, a gente pode gerar uma certa forma de avaliação, de ponderação.*”. E, ainda, as informações da testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussmann, p. 278, linhas 9294-9304 que corroboram a afirmação de que o licenciamento ambiental tem subjetivismo: “**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Subsídios para a análise foram apresentados na época do EIA-RIMA e do projeto encaminhado para a avaliação do IBAMA, então toda a nossa argumentação estava no projeto de engenharia, na explicação sobre as alternativas que nós havíamos pensado para aquele ponto. **Se nós poderíamos convencer quem estava lá na época, acho que fica uma coisa meio subjetiva, não é?** Porque eu não tenho como dizer se a pessoa seria convencida. Nós apresentamos tudo que era previsto tecnicamente, exaustivamente esse processo foi tratado com muita atenção e muita documentação técnica, então o que era possível nós fazermos, nós fizemos. Agora, se isso realmente poderia ter tido uma nova avaliação eu não sei dizer”.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

311 acima, evidenciam que o IBAMA concordava que as medidas propostas pela Concessionária para mitigação de supressão de vegetação eram adequadas<sup>276</sup>.

[351] A autarquia ambiental, porém, foi além: buscou que fosse comprovado que a supressão de vegetação em estágio médio e avançado de regeneração fosse a mínima possível<sup>277</sup>.

[352] Este Tribunal Arbitral concorda com a alegação da ANTT de que a “[c]oncessionária tinha conhecimento pré-existente de que o projeto percorreria Bioma da Mata Atlântica e que por isso seria cobrada pelo órgão ambiental em relação ao maior detalhamento do projeto à luz das exigências da Lei nº 11.428, de 2006, que replicava o regime excepcional de supressão da vegetação de legislação anterior”<sup>278</sup>.

[353] Com efeito, o conhecimento acerca das características da rodovia, e o discernimento de “fatores que pudessem ser identificados e solucionados pelas técnicas conhecidas à época da proposta da tarifa”, impede a possibilidade de revisão tarifária, nos termos da Cláusula 4.3 do Contrato de Concessão, cuja aplicação é arguida pela Requerida.

[354] No entanto, a Cláusula 4.3 tem sua aplicação vinculada ao marco temporal da “época da proposta da tarifa”. Sendo assim, para que essa disposição do Contrato de Concessão possa obstar a pretensão da Requerente, é necessário que a solução de corte, proposta quando da licitação, não fosse, àquela época, uma solução

---

<sup>276</sup> Conforme Doc. RDA-17, fls 1915 a 1917.

<sup>277</sup> O que vem a ser o mínimo de supressão também tem uma carga de subjetividade importante, como mencionou a testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussmann na Audiência: “**Dr. Milton Carvalho [Adv. Reqda.]:** Eu queria tratar do ponto do “minimamente possível”. Na sua experiência de licenciamentos ambientais, é comum o IBAMA buscar a menor supressão possível nos licenciamentos? Essa é uma prática do ente público? **Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Busca-se sempre a redução. O “minimamente” é muito subjetivo. O quanto é minimamente aceitável para um técnico ou para um projeto? Considero o minimamente possível o projeto como um todo ou para cada quilômetro? Então assim, isso é muito subjetivo dizer que era previsto-- era previsível que a gente teria essa condição de minimamente. Não tem como ter previsibilidade nisso.” (Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussmann, pp. 306, linhas 10226 a 10235.).

<sup>278</sup> RDA-14, p. 55, parágrafo 137.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

técnica aceitável para o licenciamento ambiental no traçado proposto pela Requerente.

[355] Este Tribunal Arbitral entende que as provas dos autos evidenciam que, quando da proposta ao leilão, era legítima a expectativa da Requerente de que a solução de corte para o trecho do km 207+000 ao 209+900 fosse aprovada durante o processo de licenciamento.

[356] No tocante ao traçado da rodovia, muito embora a Requerida tenha razão em afirmar que os projetos do DNIT não eram vinculantes, não é plausível imaginar que o DNIT tenha elaborado projeto que era tecnicamente inviável em face das leis vigentes à época. Ao contrário, é razoável assumir que os projetos elaborados por órgão com a experiência do DNIT tivessem mérito.

[357] Desta forma, entende o Tribunal Arbitral que estas evidências são suficientes para afastar a aplicação da exceção ao direito à revisão tarifária, e por extensão, ao reequilíbrio econômico, contida na Cláusula 4.3 do Contrato de Concessão.

[358] Além da avaliação dos riscos feita pela Requerente, o Tribunal Arbitral considera que a Concessionária demonstrou que buscou a minimização da supressão de vegetação. Tanto é que, no decorrer do EIA-RIMA, ela se refere a medidas que seriam adotadas para esse propósito. O processo de licenciamento ambiental não é equivalente a uma equação matemática, como dito. Há discricionariedade do técnico responsável<sup>279</sup>, como explicou o assistente técnico da Requerida em audiência:

**“Sr. Ivan Benevenuto [Assist. Tec. Reqda.]:** Entendo que está correto. Assim, só para fazer uma ponderação, **que existe uma discricionariedade técnica grande, assim, até, nas análises que o IBAMA faz.** Então, dependendo do técnico que analisar, ele pode entender que a superação dessas questões, ela tem que ocorrer na fase de licenciamento prévio. Um

---

<sup>279</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento do assistente técnico da Requerida, Sr. Ivan Benevenuto, linhas 5058 a 5069, p.151.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

outro técnico, ele pode entender que é possível carregar algumas pendências para a fase de licença de instalação e discutir isso em etapa posterior, tá? Então assim, nesse caso, acho claro aí pelas passagens que o senhor leu que essas questões foram levadas para serem discutidas na fase de licença de instalação, entendendo-se que, até que se emita a LI, nenhum impacto está efetivamente autorizado ali de ocorrer”. (grifos e realces adicionado)

[359] Existem diretrizes a serem seguidas, mas o seu encaminhamento, as exigências e condicionantes formuladas variam bastante a depender da avaliação do técnico do IBAMA encarregado da análise. Sendo assim, a Concessionária não poderia antever que a solução para comprovar a minimização da supressão de vegetação poderia ser tão onerosa e abalar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. A testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussman, confirmou que a ALS estava ciente que o Contorno de Florianópolis percorria trechos importantes de Mata Atlântica e de que esse foi um fato considerado e estudado pela ALS com cuidado para prosseguir com o licenciamento:

**“Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Exatamente. Na profissão e na sua experiência do que você presenciou ao longo desses anos, que existe, de fato, uma discricionariedade grande por parte dos analistas internos do IBAMA? Ou seja, só para pegar essa palavra e explicar, eles tomam decisão que pode ser para um lado em determinado caso e pode ser para o outro em outro caso, dependendo de quem está analisando? Isso é comum haver essa...

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** É comum e depende muito do técnico que está avaliando à época, então por isso nos causou surpresa a necessidade de avaliar novamente a questão e definir novas alternativas tecnológicas para evitar a supressão no caso específico que a gente está falando.

**Dr. Alexandre Aroeira Salles [Adv. Reqte.]:** Foi uma surpresa, então, não ter aceitado o corte?

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Sim, para nós foi, por ser uma obra de utilidade pública e com as medidas mitigadoras já previstas, não é? Então, para nós, foi uma surpresa ter que novamente avaliar”<sup>280</sup>.

(...)

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Só antes de passar para o senhor, só uma coisa: quando a senhora vai fazer o projeto com as medidas mitigadoras para o projeto do corte, a senhora, imagino eu, vai partir de mapas de satélite, a senhora avalia a situação da densidade de mata naquele momento, é isso?

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Justamente, é feito na fase do EIA-RIMA, quando a gente já tem o traçado definido, e o termo de referência, e pode ir para campo fazer, a gente contrata engenheiros florestais que fazem o inventário e identificam se aquele fragmento é estágio médio, avançado ou inicial de regeneração.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** E aí vem que a senhora entendeu que, para aquele estágio que estava a mata naquele momento, aquela solução que a empresa deu...

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Isso.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** ... era possível de ser seguida?

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** Sim.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Ok.

**Sra. Daniela Bussmann [Test. Reqte.]:** E com base nesses dados é que foram definidas as medidas compensatórias, não é? Então, sabendo que era médio e avançado, foi proposta a compensação”<sup>281</sup>. (grifos e realces adicionados)

[360] E, embora a prova produzida nos autos desta arbitragem tenha deixado claro que a formulação de exigências pelo IBAMA ao longo do procedimento de licenciamento é corriqueira, uma exigência com a dimensão dessa que se discute

---

<sup>280</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussmann, linhas 9271 a 9288, pp. 277-278.

<sup>281</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha da Requerente, Sra. Daniela Bussmann, linhas 9664-9683, p. 289.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

nesta arbitragem é incomum, fugindo ao critério de razoabilidade e proporcionalidade, bem como da álea contratual normal:

**“Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Nos outros projetos, em termos de valores, digamos as imposições do IBAMA, a senhora tem uma ordem de grandeza, quanto isso representa ou não?

**Sra. Viviane Esse [Testemunha <sup>282</sup>]:** São pequenas. Esse valor é bem mais significativo.

**Dra. Adriana Braghetta [Presidente]:** Esse valor também chama a atenção?

**Sra. Viviane Esse [Testemunha]:** Chama a atenção”<sup>283</sup>. (grifos e realces adicionados)

[361] O Tribunal Arbitral considera, assim, que, não houve erro ou omissão da Concessionária na formulação do seu preço no leilão. A ALS levou em consideração que a obra do Contorno de Florianópolis passava por Mata Atlântica e, em seu projeto inicial, propôs soluções que entendeu que seriam aceitáveis no âmbito do licenciamento ambiental. Este Tribunal Arbitral não está convencido, contudo, de que a ALS poderia, razoavelmente, prever a magnitude do impacto da solução para a condicionante ambiental colocada pelo IBAMA na economia do Contrato de Concessão. A solução, nesse caso, embora possível, viável e benéfica em termos socioambientais, é excessivamente onerosa para a ALS.

**B.3.) A imposição da condicionante ambiental pelo IBAMA configura fato da administração?**

[362] A cláusula 19.3. (d) do Contrato de Concessão contém definição de “fato da administração”:

---

<sup>282</sup> Testemunha arrolada por ambas as Partes. Atualmente é secretária nacional de transportes rodoviários; à época dos fatos, trabalhava na ANTT como superintendente de infraestrutura, SUINF, atual SUROD.

<sup>283</sup> Transcrição da Audiência de Instrução – CCI 26437-PFF-RLS, depoimento da testemunha Sra. Viviane Esse, linhas 14944-14951, p. 446.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

“toda ação ou omissão de órgão da Administração Pública que, incidindo direta e especificamente sobre o Contrato, retarda, agrava ou impede a sua execução; o fato da Administração se equipara a força maior e produz os mesmos efeitos excludentes da responsabilidade da Concessionária pela inexecução do ajuste, ensejando, ainda, as indenizações correspondentes”.

[363] Este Tribunal Arbitral considera que a condicionante ambiental 2.6(f), constante da Licença Prévia n. 477/2014, imposta pelo IBAMA como condição para a emissão da Licença de Instalação para o Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis, que compreende o trecho entre as estacas km 207 e km 209, objeto desta arbitragem, se enquadra na definição contratual de “fato da administração”.

[364] A condicionante imposta pelo IBAMA, órgão da administração pública, incidiu direta e especificamente sobre o Contrato de Concessão, agravando sua execução, pois gerou aumento extraordinário dos custos da Concessionária para a execução do Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis. A extraordinariedade dos custos que a execução do Túnel 4 impôs à Concessionária é tamanha que equivale ao custo total projetado, em sua proposta comercial<sup>284</sup>, para a execução do Contorno de Florianópolis<sup>285</sup>, conforme consta no Parecer Técnico do IDEAC<sup>286</sup>.

[365] O Tribunal Arbitral entende que a variação extraordinária dos custos da Concessionária para execução do Túnel 4 não pode ser suportada pela Concessionária, pois: (1) não resulta de erro da Concessionária na determinação de quantitativos para a execução de obras e serviços previsto no PER (cláusula 4.2); (2) tampouco resulta de diferença de quantidade ou desconhecimento das características da rodovia pela Concessionária (Cláusula 4.3.); (3) não caracteriza risco inerente à Concessão (Cláusula 4.1.); (4) a ALS não deu causa a esse custo extraordinário; (5) sem o túnel, a ALS não poderia licenciar ambientalmente o

---

<sup>284</sup> Proposta Comercial (Doc. RTE-05). Parecer Técnico produzido pelo Instituto para o Desenvolvimento da Engenharia Aplicada a Controvérsias–IDEAC (Doc. RTE-25, p. 137).

<sup>285</sup> Na Proposta Comercial, o custo projetado era de R\$ 175.951.204,31, ao passo que o valor para a execução da obra do Túnel 4 é de R\$ 319.699.295,06, conforme Alegações Iniciais da Requerente, p. 20, parágrafo 66.

<sup>286</sup>

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

empreendimento e, conseqüentemente, cumprir suas obrigações do Contrato de Concessão; e (6) ao final da Concessão, o túnel integrará o patrimônio da União, que não pode se enriquecer às custas do particular, sem a justa contrapartida financeira.

[366] Assim, diferentemente do quanto defende a ANTT, não se trata de subverter a repartição dos riscos do Contrato. A construção do Túnel, determinada pelo IBAMA, não estava dentro da álea ordinária da Concessionária.

[367] Diante disso, e considerando que constitui princípio fundamental do regime jurídico da Concessão o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão (Cláusula 6.2.), a ALS tem direito ao reequilíbrio. Desnecessário, inclusive, analisar a hipótese de incidência de outros institutos como fato do príncipe, caso fortuito ou força maior.

[368] O direito da Concessionária ao reequilíbrio do Contrato está previsto em diversas cláusulas contratuais. A Cláusula 6.37 do Contrato estipula que a Tarifa Básica de Pedágio deve ser revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia para manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão sempre que ocorrências supervenientes decorrentes de fato da administração resultem em variação extraordinária nos custos da Concessionária, proporcionando-lhe empobrecimento injustificado, situação em que se encaixa a ALS.

**C. O PROCESSO ANTT*****C.1.) O pleito de reequilíbrio no âmbito da ANTT***

[369] A ANTT alega que o projeto executivo do Túnel 4 foi analisado pela Agência como obra PER prevista no Contrato de Concessão, tendo sido o início das obras

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

autorizado sem que fosse objeto de reequilíbrio<sup>287</sup>, sem deliberação, portanto, da Diretoria Colegiada da Agência. Alega, também, que a execução do Túnel 4 não implicou alteração de traçado, posto que não houve mudança locacional e alteração da extensão, a qual só poderia ocorrer se demonstrada a necessidade e prévia autorização expressa da ANTT. Segundo o Poder Concedente, meros ajustes decorrentes de projetos apresentados pela Concessionária não caracterizam desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

[370] A ANTT também alega que *“não fixou um traçado específico a ser obrigatoriamente seguido pela Concessionária, nem determinou soluções (tecnológicas ou locacionais) para a entrega do objeto da concessão, apenas previu a execução do Contorno de Florianópolis. E justamente em razão da natureza do contrato, não há que qualquer menção específica a túnel nem no PER e nem no Contrato, possuindo a concessionária discricionariedade para entregar o objeto contratado (Contorno de Florianópolis, em pista dupla e com 47,33 km) empregando as inovações e soluções locacionais e tecnológicas que entender mais viável<sup>288</sup>”*.

[371] O Tribunal Arbitral considera que não assiste razão ao Poder Concedente. Tão logo a ALS apresentou, em 20/03/2015, para a ANTT, a versão final do projeto executivo para o Trecho do Contorno de Florianópolis<sup>289</sup>, que compreendia a execução do Túnel 4, a ALS entrou com o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro à ANTT<sup>290</sup>, em 31/03/2015. Esse pleito ocorreu antes mesmo da aprovação definitiva dos novos projetos pelo IBAMA, por meio da 3ª retificação à Licença de Instalação<sup>291</sup>, que contemplou o trecho onde seria executado o Túnel 4. **A ALS sempre tratou seu pleito como sendo extra-PER.**

[372] O rito extra-PER não foi seguido pela Concessionária porque a Agência Reguladora não concordou em qualificar a Túnel 4 como extra-PER, como se

---

<sup>287</sup> A ANTT negou o reequilíbrio nos autos dos processos pertinentes à 10ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária (50500.528177/2017-60) (RDA-11) e à 11ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária (50501.334617/2018-91) (RDA-13).

<sup>288</sup> Petição RDA 14, p. 150, par. 364.

<sup>289</sup> RDA-007, fl. 151

<sup>290</sup> RTE-16, fl. 4.

<sup>291</sup> RTE-14.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

depreende da análise do procedimento de reequilíbrio protocolado pela Concessionária junta à ANTT (processo 50500.079315/201510<sup>292</sup>).

[373] A prova produzida neste procedimento evidencia que houve discussões internas na ANTT sobre o rito a ser seguido em relação à análise a aprovação dos Túneis 1, 2, 3 e 4, como se depreende dos seguintes trechos de comunicações:

“1. Trata-se dos projetos executivos dos Túneis 1,2, 3 e 4 do Contorno de Florianópolis encaminhado pela Concessionária Autopista Litoral Sul.  
2. Informamos que a aprovação do projeto executivo e de seu orçamento não significa a aceitação da incorporação dessa obra no contrato de Concessão, visto esta se tratar de prerrogativa da Diretoria da ANTT.<sup>293</sup>”

[374] Diferentes gerências na ANTT discutiram para definir o rito a ser seguido<sup>294</sup>:

“Para continuidade da análise do orçamento requerida pela GEINV, conforme consta na folha 30 do processo em epígrafe, solicitamos orientação de como deverá ocorrer tal análise e quais projetos deverão ser analisados, uma vez que a CPROJ/GEPRO, para a maioria dos projetos do Contorno de Florianópolis, já havia sugerido aprovação com a orientação dada pela GEINV de que tais obras constavam no PER a preço global.”

[375] Por definição da Agência Reguladora, a análise do pleito de reequilíbrio dos Túneis 1, 2 e 3 se deu pelo rito de Obra Extra-PER, porque houve alteração de traçado nos trechos em que eles se inseriam. O pleito de reequilíbrio relativo ao Túnel 4 foi tratado diferentemente por determinação da ANTT.

[376] Este Tribunal Arbitral entende que o direito da Concessionária ao reequilíbrio contratual, que é garantido constitucionalmente, legalmente e, ainda, contratualmente, não pode ser obstado por suposta impropriedade formal, tão

---

<sup>292</sup> RTE-16.

<sup>293</sup> RTE-16, fl. 107, Despacho SUINF/Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias, 14/06/2016

<sup>294</sup> RDA-016 (proc. 50500.210595 2015-31 – Assunto: Projetos Executivos Completos do Contorno de Florianópolis), fl. 149, Despacho GEINV, 18/03/2016.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

somente. A ANTT determinou que o Túnel estava dentro do PER, pelo que não era possível à Concessionária apresentá-lo mediante o rito extra-PER. Nesse sentido, vale destacar a decisão da ANTT<sup>295</sup>:

“(…) Caso não seja apresentado outro projeto para a construção do segmento compreendido no km 208,00 do Contorno, a execução do túnel 4 será autorizada, após a aprovação do projeto executivo, e considerada como uma OAE inserida na extensão do trecho original da obra prevista no PER, sem qualquer reequilíbrio econômico-financeiro”.

- [377] Este procedimento arbitral só existe porque as Partes divergem sobre se a execução do Túnel 4 é ou não hipótese ensejadora de reequilíbrio contratual. Ora, configuraria afronta ao princípio da boa-fé objetiva, nos termos do Art. 422 do Código Civil, negar o direito da ALS ao reequilíbrio porque não foi observado o rito administrativo correto no âmbito da ANTT, na medida em que a divergência entre as Partes quanto ao túnel ser ou não extra-PER estava devidamente registrada e documentada.
- [378] O Tribunal Arbitral considera o fato de a ANTT ter autorizado o início das obras do Túnel 4<sup>296</sup> importante porque confirma a relevância da execução desse túnel para o cumprimento, pela Concessionária, de suas obrigações no âmbito do Contrato de Concessão. O fato de a Agência Reguladora ter ressalvado, nessa autorização, que a obra do Túnel 4 seria tratada como OAE no contexto de uma Obra PER não macula o direito da Requerente, precisamente porque as Partes sempre divergiram sobre o tratamento a ser conferido à obra do Túnel 4.
- [379] Ademais, o Tribunal Arbitral entende que os projetos, orçamentos e as análises técnico-econômicas efetuadas pela Agência Reguladora para os Túneis 1, 2 e 3 podem ser usadas como parâmetros para o reequilíbrio em relação ao Túnel 4.
- [380] Este Tribunal Arbitral entende que a obra do Túnel 4 é extra-PER. O direito da ALS ao reequilíbrio resulta da aplicação da Cláusula 6.37. A necessidade de

---

<sup>295</sup> RTE-16, fl. 481 e fls. 536-539.

<sup>296</sup> RTE-21 / RDA-008 - Ofício SEI n. 3729/2021/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT, de 08/02/2021.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

execução desse Túnel se deu por fato da administração (a exigência, pelo IBAMA, de utilização da *melhor* solução do ponto de vista ambiental para supressão mínima de vegetação da Mata Atlântica em estágio médio e avançado de regeneração) e a solução adotada para atender ao comando do IBAMA resultou em variação extraordinária nos custos da Concessionária.

[381] Nesse contexto, a discussão sobre se o túnel é ou não uma OAE é irrelevante, no entender do Tribunal Arbitral. Se a execução do Túnel 4 não foi quantificada na proposta da ALS, nem em seus projetos, isso não se deve a equívoco da ALS, inclusive na quantificação de OAEs, e sim porque a ALS previu e quantificou um corte para o trecho em questão. A necessidade de execução do túnel surgiu apenas em razão de e após exigência do IBAMA, a qual, no entendimento deste Tribunal Arbitral, não poderia ter sido razoavelmente antevista pela Concessionária quando da apresentação de sua proposta no leilão em que se sagrou vencedora. Nada disso guarda relação com a caracterização do túnel como sendo ou não uma OAE. Ainda que a solução contemplada fosse, ao invés do túnel, a execução de um viaduto, que é indiscutivelmente uma OAE, essa discussão seria irrelevante. A ANTT deve promover o reequilíbrio do Contrato de Concessão porque um fato da administração abalou a economia contratual e o equilíbrio econômico-financeiro existente quando da celebração do Contrato de Concessão, levando ao seu desequilíbrio pelo aumento extraordinário dos custos da Concessionária.

[382] Nos termos da Cláusula 6.41 do Contrato de Concessão, cabe à ANTT promover a Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio para incorporar os efeitos decorrentes do fato da administração que resultou em alteração dos encargos da ALS.

**D. CUSTOS, DESPESAS E HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS**

[383] Em vista das conclusões e decisões levadas a cabo nesta Sentença Arbitral, a Requerente venceu integralmente a arbitragem. Conseqüentemente, a Requerida deverá arcar com 100% (cem por cento) dos custos deste Procedimento Arbitral equivalente ao valor total de R\$ 2.050.000,00 (dois milhões e cinquenta mil reais),

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

sendo R\$ 376.288,00 (trezentos e setenta e seis mil, duzentos e oitenta e oito reais) em custos administrativos; e R\$ 1.673.712,00 (um milhão, seiscentos e setenta e três mil, setecentos e doze reais) em honorários e despesas dos árbitros, fixados pela Corte da CCI conforme art. 38(1) do Regulamento da CCI. Os valores serão corrigidos desde a data do seu desembolso até a data desta sentença arbitral, pela variação do IPCA.

[384] No caso desta arbitragem, as Partes concordaram com a não incidência de qualquer restituição de honorários de assistentes técnicos, conforme previsto no item 4.8 da Cláusula Quarta do Termo Aditivo ao Contrato, conforme também consta da Ata de Missão, no seu item 52: *“4.8.1 As despesas decorrentes da contratação de assistentes técnicos serão de responsabilidade das partes e não serão restituídas ao final do procedimento arbitral, nos termos do Decreto n. 10.025, de 2019, Artigo 9º, para. 3º”*.

[385] Também concordaram as Partes, no item 4.9. do Contrato, após aditivo acima referido, que *“[o] tribunal arbitral condenará a Parte total ou parcialmente vencida ao pagamento de honorários advocatícios, nos termos do art. 85 do Código de Processo Civil, ou legislação que venha a substituí-lo, excluído o ressarcimento, por quaisquer das Partes, de honorários contratuais”*.

[386] Excluíram as Partes, pois, honorários contratuais, tendo havido consenso sobre a incidência de verba honorária sucumbencial.

[387] Dispõe o artigo 85 do CPC, inserido na cláusula arbitral:

“Art. 85. A sentença condenará o vencido a pagar honorários ao advogado do vencedor. (...)

§ 2º Os honorários serão fixados entre o mínimo de dez e o máximo de vinte por cento sobre o valor da condenação, do proveito econômico obtido ou, não sendo possível mensurá-lo, sobre o valor atualizado da causa, atendidos:

I - o grau de zelo do profissional;

## **Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

### **Sentença Arbitral Final**

II - o lugar de prestação do serviço;

III - a natureza e a importância da causa;

IV - o trabalho realizado pelo advogado e o tempo exigido para o seu serviço.

§ 3º. Nas causas em que a Fazenda Pública for parte, a fixação dos honorários observará os critérios estabelecidos nos incisos I a IV do par. 2º e os seguintes percentuais:

I - mínimo de dez e máximo de vinte por cento sobre o valor da condenação ou do proveito econômico obtido até 200 (duzentos) salários-mínimos;

II - mínimo de oito e máximo de dez por cento sobre o valor da condenação ou do proveito econômico obtido acima de 200 (duzentos) salários-mínimos até 2.000 (dois mil) salários-mínimos;

III - mínimo de cinco e máximo de oito por cento sobre o valor da condenação ou do proveito econômico obtido acima de 2.000 (dois mil) salários-mínimos até 20.000 (vinte mil) salários-mínimos;

IV - mínimo de três e máximo de cinco por cento sobre o valor da condenação ou do proveito econômico obtido acima de 20.000 (vinte mil) salários-mínimos até 100.000 (cem mil) salários-mínimos;

V – mínimo de um e máximo de três por cento sobre o valor da condenação ou do proveito econômico obtido acima de 100.000 (cem mil) salários-mínimos.

§ 4º Em qualquer das hipóteses do parágrafo 3º: (...)

III – não havendo condenação principal ou não sendo possível mensurar o proveito econômico obtido, a condenação em honorários dar-se-á sobre o valor atualizado da causa;

§ 5º Quando, conforme o caso, a condenação contra a Fazenda Pública ou o benefício econômico obtido pelo vencedor ou o valor da causa for superior ao valor previsto no inciso I do parágrafo 3º, a fixação do percentual de honorários deve observar a faixa inicial e, naquilo que a exceder, a faixa subsequente, e assim sucessivamente”.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

[388] A Requerente defende que deve ser levado em consideração o patamar máximo previsto no art. 85, § 2º do CPC (de 10% a 20% do valor da causa ou benefício econômico), levando em consideração o grau de zelo profissional, a complexidade da demanda e de sua repercussão social. Além disso, defende que “*o trabalho dos advogados envolvidos na causa foi extenso em profundidade e amplitude de atuação, vez que a demanda exigiu dos procuradores profundo estudo e conhecimento das matérias técnicas discutidas no processo administrativo, bem como a extensa análise das centenas de documentos que compunham os referidos autos*”<sup>297</sup>.

[389] *In casu*, por se tratar a Requerida de agência reguladora, incide o § 3º do artigo 85 do CPC, *i.e.*, nos casos em que a Fazenda Pública é parte, a lei prevê um escalonamento e redução do percentual de honorários de sucumbência a depender do proveito econômico ou valor da causa<sup>298</sup>.

[390] Nessa linha, o valor atualizado da causa é de R\$ 319.699.295,00 (trezentos e dezenove milhões, seiscentos e noventa e nove mil, duzentos e noventa e cinco reais), conforme consta da carta da CCI de 23/12/2023, que remete à aplicação do item V, §3º do Artigo 85 do CPC, mínimo de 1% a 3%, respeitado o escalonamento das faixas anteriores.

[391] Não obstante o esmero do trabalho dos procuradores de ambos os lados, o Tribunal Arbitral entende que a complexidade e profundidade do trabalho dos causídicos é comum em procedimentos arbitrais, pelo que isso, por si só, não justificaria a fixação no valor máximo de 3%. Adicionalmente, esta arbitragem tramitou em tempo relativamente exíguo: a Ata de Missão foi firmada em junho de 2022 e a sentença arbitral emitida em julho de 2024, em cerca de dois anos. Os

---

<sup>297</sup> Alegações Finais (Petição RTE-11), §§ 199 e 200.

<sup>298</sup> Em caso envolvendo a ANS, o STJ assim decidiu: “No presente caso, a insurgência da agravante se amolda à hipótese elencada no inciso IV do art. 489, § 1º, do CPC/2015, tendo em vista que a Corte de origem não exprimiu juízo de valor sobre a aplicação do art. 85, §§ 3º e 5º, do CPC/2015, em razão da Fazenda Pública – agência reguladora de natureza autárquica - ser parte na ação, além da necessidade de observância do escalonamento quando a condenação foi contra a Fazenda Pública, caso dos autos” (STJ - AREsp: 2319989, Relator: GURGEL DE FARIA, Data de Publicação: 25/04/2023)

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

procuradores não tiveram que atuar por anos a fio numa arbitragem ou num procedimento judicial.

[392] Considerados todos os parâmetros acima delineados, o Tribunal Arbitral entende razoável e adequado fixar a condenação da Requerida de pagar aos advogados da Requerente os honorários sucumbenciais fixados em 1% do valor da causa, levando-se em consideração a faixa inicial do §3º do Artigo 85 do CPC e, naquilo que a exceder, as faixas subsequentes, e assim sucessivamente, também de acordo com os dizeres do seu § 5º.

[393] O valor devido a título de honorários de sucumbência é de R\$ 6.676.260,95 (seis milhões, seiscentos e setenta e seis mil, duzentos e sessenta reais e noventa e cinco centavos), conforme tabela abaixo:

Honorários de sucumbência				
Data da liquidação: (mm/aaaa)	jul/2024	Sal. Mínimo considerado	Base cálculo Hon. em SMs*	
Base cálculo honorários: (R\$)	319.699.295,00	R\$ 1.412,00	226.415,9313	
Art. 85, § 3º do CPC	Percentuais fixados	Faixas em SMs*	Base de incidência (R\$)	Valor Honorários (R\$)
Inciso I (10 a 20%)	10,00%	até 200	282.400,00	28.240,00
Inciso II (8 a 10%)	8,00%	acima de 200 até 2.000	2.541.600,00	203.328,00
Inciso III (5 a 8%)	5,00%	acima de 2.000 até 20.000	25.416.000,00	1.270.800,00
Inciso IV (3 a 5%)	3,00%	acima de 20.000 até 100.000	112.960.000,00	3.388.800,00
Inciso V (1 a 3%)	1,00%	acima de 100.000	178.499.295,00	1.784.992,95
TOTAL =>			R\$ 319.699.295,00	R\$ 6.676.160,95

[394] Nos termos do artigo 26, III da Lei de Arbitragem, esta Sentença Arbitral deve ser cumprida em 30 dias.

[395] Sobre a incidência de correção monetária e juros, as Partes não indicaram nenhum critério em suas manifestações.

[396] Passados 30 dias desta sentença, aos valores devidos a título de reembolso de custas e honorários de sucumbência, será aplicável o índice da taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e Custódia – SELIC, até o efetivo pagamento (conforme artigo 3º da Emenda Constitucional 113/2021)<sup>299</sup>.

<sup>299</sup> Emenda Constitucional 113/2021: “Nas discussões e nas condenações que envolvam a Fazenda Pública, independentemente de sua natureza e para fins de atualização monetária, de remuneração de capital e de compensação da mora, inclusive do precatório, haverá a incidência, uma única vez, até o efetivo pagamento,

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

[397] Não são devidas quaisquer outras verbas de sucumbência, nos termos da Ata de Missão.

**IV. DISPOSITIVO**

[398] Por todo o exposto, o Tribunal Arbitral decide, por unanimidade:

i. ***Pedidos da Requerente***<sup>300</sup>:

- a) JULGAR PROCEDENTE O PEDIDO DA REQUERENTE PARA DECLARAR o seu direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão celebrado com a Requerida, para que a Requerente seja remunerada adequadamente, nos termos do Contrato de Concessão, legislação e regulamentação aplicáveis, pelos impactos, encargos e custos adicionais associados à execução das obras e serviços de construção, conservação, operação, monitoramento e manutenção do Túnel 4 no Contorno de Florianópolis;

**Decisão do Tribunal Arbitral:** O Tribunal Arbitral julga **PROCEDENTE** o pedido.

- b) JULGAR PROCEDENTE O PEDIDO DA REQUERENTE PARA DETERMINAR que a Requerida promova o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Túnel 4 no Contorno de Florianópolis, em regular processo administrativo, por meio de Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão, nos termos do Contrato de Concessão, legislação e regulamentação aplicáveis, com efeitos financeiros na primeira Revisão Ordinária subsequente à prolação da sentença arbitral;

**Decisão do Tribunal Arbitral:** O Tribunal Arbitral julga **PROCEDENTE** o pedido.

---

do índice da taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic), acumulado mensalmente”.

<sup>300</sup> Ata de Missão, §108; Alegações Iniciais, §80; Alegações Finais da Requerente, §201.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Sentença Arbitral Final**

- c) JULGAR PROCEDENTE O PEDIDO DA REQUERENTE PARA CONDENAR a Requerida ao reembolso e ao pagamento de todos os custos e despesas da arbitragem, acrescidos de juros, correção monetária e demais consectários legais e contratuais cabíveis, o que se pede seja feito por meio da promoção de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão ou por meio da compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, nos termos do art. 15, § 2º do Decreto nº 10.025/2019.

**Decisão do Tribunal Arbitral:** O Tribunal Arbitral julga **PROCEDENTE** o pedido e condena a Requerida ao pagamento de 100% dos custos da arbitragem, correspondentes ao valor total de R\$ 2.050.000,00 (dois milhões e cinquenta mil reais), cujos montantes deverão ser corrigidos monetariamente pela variação do IPCA desde a data de cada respectivo desembolso até a data desta Sentença Arbitral. Superados 30 dias a partir do recebimento desta Sentença Arbitral, aplicar-se-á a taxa SELIC, a título de juros e correção monetária, permitindo-se o pagamento por meio de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão ou por meio da compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, nos termos do art. 15, § 2º do Decreto nº 10.025/2019.

- d) Condene a Requerida, ainda, ao pagamento dos honorários de sucumbência conforme previsto no compromisso arbitral; salvo antes do encerramento desse processo arbitral as partes pactuarem de forma diversa, como tratado na audiência inaugural de 28 de junho de 2022.

**Decisão do Tribunal Arbitral:** O Tribunal Arbitral julga **PROCEDENTE** o pedido e condena a Requerida a pagar aos advogados da Requerente os honorários sucumbenciais fixados em R\$ 6.676.260,95 (seis milhões, seiscentos e setenta e seis mil, duzentos e sessenta reais e noventa e cinco centavos). Superados 30 dias a partir do recebimento desta Sentença Arbitral, aplicar-se-á sobre o valor acima apontado a taxa SELIC, a título de juros e correção monetária.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Sentença Arbitral Final**

**ii. Pedido da Requerida<sup>301</sup>:**

- e) JULGAR IMPROCEDENTE O PEDIDO DA REQUERIDA PARA QUE SEJAM JULGADOS TOTALMENTE IMPROCEDENTES os pedidos apresentados pela Requerente, condenando-a integralmente ao pagamento dos custos administrativos, dos honorários e despesas dos árbitros, dos peritos e dos honorários sucumbenciais.

**Decisão do Tribunal Arbitral:** O Tribunal Arbitral julga **IMPROCEDENTE** o pedido.

[151] A parte condenatória desta Sentença Arbitral Final, relativa ao pedido “c” da Requerente, deverá ser cumprida no prazo de 30 (trinta) dias a contar de sua ciência pelas Partes.

**Local da Arbitragem:** Brasília, Distrito Federal (Brasil).

**Data da Sentença Arbitral:** 11 de julho de 2024.

DocuSigned by:  
  
86BC6279492F47F...

---

**Adriana Braghetta**  
Árbitra Presidente

DocuSigned by:  
  
246546D9DD6C476...

---

**Giovanni Ettore Nanni**  
Árbitro

DocuSigned by:  
  
D900B96907674EA...

---

**Pedro S. Ribeiro de Oliveira**  
Árbitro

---

<sup>301</sup> Ata de Missão, §115; Alegações Iniciais, item VII; Alegações Finais da Requerida, §400.

**CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA CCI**

**CASO No. 26437/PFF/RLS**

AUTOPISTA LITORAL SUL S.A. (Brasil)

c/

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT (Brasil)

Este documento é a versão original da Decisão e *Addendum* sobre Custos proferido em conformidade com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional e emitido como documento eletrônico conforme o acordo das partes.

**CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA  
CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL – CCI**

---

**CASO CCI N. 26.437/PFF/RLS**

---

entre

**AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.**

Requerente

e

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**

Requerida

---

**DECISÃO SOBRE PEDIDOS DE ESCLARECIMENTOS À SENTENÇA ARBITRAL FINAL E ADENDO  
SOBRE CUSTOS**

**28 DE NOVEMBRO DE 2024**

---

**TRIBUNAL ARBITRAL**

**Adriana Braghetta (Árbitra Presidente)**

**Pedro S. Ribeiro de Oliveira (Coárbitro)**

**Giovanni Ettore Nanni (Coárbitro)**

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

**SUMÁRIO**

A. Abreviaturas e Definições .....	3
B. Partes e Representantes .....	5
C. Tribunal Arbitral.....	7
D. Histórico Procedimental .....	7
E. FUNDAMENTAÇÃO.....	9
I. Erro Material.....	10
1) Síntese das alegações das Partes.....	10
2) Decisão do Tribunal Arbitral.....	12
II. Contradição nos fundamentos adotados para a fixação dos honorários sucumbenciais	
12	
1) Alegações das Partes.....	12
2) Decisão do Tribunal Arbitral .....	14
III. CONTRADIÇÃO QUANTO À PROMOÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO COM EFEITOS NA REVISÃO ORDINÁRIA SUBSEQUENTE À SENTENÇA .....	15
1) Síntese das alegações das Partes.....	15
2) Decisão do Tribunal Arbitral .....	17
IV. CONTRADIÇÃO QUANTO À FIXAÇÃO DOS HONORÁRIOS DE SUCUMBÊNCIA SOBRE O VALOR ESTIMADO DA CAUSA .....	19
1) Síntese das alegações das Partes.....	19
2) Decisão do Tribunal Arbitral .....	21
V. PROVISÃO ADICIONAL DE CUSTOS DA ARBITRAGEM.....	22
F. DISPOSITIVO .....	22

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

**A. ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES**

ALS, Concessionária ou Requerente	Autopista Litoral Sul S.A., sociedade de propósito específico, integrante do Grupo Arteris S/A.
ANTT, Poder Concedente ou Requerida	Agência Nacional de Transportes Terrestres.
Arbitragem, Procedimento Arbitral ou Procedimento	A presente Arbitragem, nos termos do Regulamento de Arbitragem da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021, registrada sob o nº 26.437/PFF/RLS.
Art./arts.	Artigo/Artigos.
Ata de Missão	A Ata de Missão relativa ao Procedimento Arbitral nº 26.437/PFF/RLS, celebrada em 29/06/2022 entre as Partes e os membros do Tribunal Arbitral.
CCI	Câmara de Comércio Internacional.
CPC	Código de Processo Civil Brasileiro
Contrato	Contrato de Concessão de novos investimentos para adequação do trecho “Sul A”, entre os km 220+396m e km 228+310m do Contorno de Florianópolis, para a conclusão do traçado aprovado para o anel viário de Florianópolis, celebrado entre a Agência Nacional de Transportes Terrestres e a Autopista Litoral Sul

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

S/A, datado de 10 de dezembro de 2020.

Corte	Corte Internacional de Arbitragem da CCI.
Lei de Arbitragem	A Lei nº 9.307/96, com as modificações da Lei nº 13.105/15 e da Lei nº 13.129/15.
OP	Ordem Procedimental.
Partes	Requerente e Requerida, quando referidas em conjunto.
Regulamento	Regulamento de Arbitragem da CCI, em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021.
Secretaria, Secretaria da Corte ou da CCI	A Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional.
Sentença ou Sentença Arbitral	A Sentença Arbitral Final.
Tribunal Arbitral	O Tribunal Arbitral constituído para decidir a controvérsia da presente arbitragem.
Túnel 4	Objeto desta arbitragem. Encontra-se no Trecho Intermediário do Contorno de Florianópolis, entre os kms 207+000 e 209+900.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

**B. PARTES E REPRESENTANTES**

[1] A Requerente nesta Arbitragem é:

**AUTOPISTA LITORAL SUL S.A.**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 09.313.969/0001-97, com sede na Rua Francisco Muñoz Madrid, nº 625, Bloco 4, Módulos 402.2 e 403, CEP 83070-152, Roseira de São Sebastião, São José dos Pinhais/PR (“Concessionária” ou “ALS”).

[2] A Requerente é representada pelos seguintes advogados, todos integrantes do escritório *Aroeira Salles Advogados*, com endereço comercial na Rua Funchal, nº 129, 10º andar, Conj. 10B, Vila Olímpia, São Paulo/SP, CEP 04551-060, tel.: +55 11 4550-1667:

**Alexandre Aroeira Salles**  
OAB/DF nº 28.108  
[alexandre@aroeirasalles.com](mailto:alexandre@aroeirasalles.com)

**Francisco de Melo Franco Ferreira**  
OAB/MG nº 89.353  
[francisco@aroeirasalles.com.br](mailto:francisco@aroeirasalles.com.br)

**Nayron Sousa Russo**  
OAB/SP nº 403.622  
[nayron@aroeirasalles.com.br](mailto:nayron@aroeirasalles.com.br)

**Luís Henrique Baeta Funghi**  
OAB/SP nº 403.832  
[luis.baeta@aroeirasalles.com.br](mailto:luis.baeta@aroeirasalles.com.br)

**Daniela Nicoli Mendes**  
OAB/SP nº 403.591  
[daniela.mendes@aroeirasalles.com.br](mailto:daniela.mendes@aroeirasalles.com.br)

**Rosimeire Santos de Oliveira**  
OAB/SP nº 445.957  
[rosimeire.oliveira@aroeirasalles.com.br](mailto:rosimeire.oliveira@aroeirasalles.com.br)

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

**Paulo Ricardo Mendes Reis**

OAB/MG nº 177.785

[gestaoprocessual@aroeirasalles.com.br](mailto:gestaoprocessual@aroeirasalles.com.br)

**João Pedro Nunes Sturm**

OAB/MG nº 200.799

[joao.sturm@aroeirasalles.com.br](mailto:joao.sturm@aroeirasalles.com.br)

**João Victor Fernandes Casséte**

OAB/MG nº 227.166

[joao.cassete@aroeirasalles.com.br](mailto:joao.cassete@aroeirasalles.com.br)

[3] A Requerida nesta Arbitragem é:

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, Autarquia Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, com sede na ST SCE/SUL, Lote 10, Trecho 3, Projeto Orla, Polo 8, S/N, Asa Sul, CEP 70.200-003, Brasília/DF (“ANTT” ou “Requerida”).

[4] A Requerida é representada pelos seguintes integrantes da *Procuradoria Geral Federal*, com endereço profissional no Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 8, Bloco A, 3º andar, CEP 70200-003, Brasília/DF, tel.: +55 (61) 3410-1886, e-mails: [arbitragem.pfantt@antt.gov.br](mailto:arbitragem.pfantt@antt.gov.br) e [pgf.arbitragens@agu.gov.br](mailto:pgf.arbitragens@agu.gov.br):

**Milton Carvalho Gomes**

Procurador Federal

[milton.gomes@antt.gov.br](mailto:milton.gomes@antt.gov.br)

**Simone Salvatori Schnorr**

Procuradora Federal

[simone.schnorr@antt.gov.br](mailto:simone.schnorr@antt.gov.br)

**Fábia Mara Felipe Belezi**

Procuradora Federal

[fabia.belezi@agu.gov.br](mailto:fabia.belezi@agu.gov.br)

## Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS

### Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos

**Nilo Sergio Gaião Santos**

Procurador Federal

[nilo.santos@agu.gov.br](mailto:nilo.santos@agu.gov.br)

**Renata Furtado**

Procuradora Federal

[renata.furtado@agu.gov.br](mailto:renata.furtado@agu.gov.br)

#### C. TRIBUNAL ARBITRAL

[5] O Tribunal Arbitral é constituído por:

**Dra. Adriana Braghetta**, com endereço profissional na Alameda dos Maracatins, 780, cjs. 901 e 902, São Paulo/SP, CEP 04089-001, Brasil, *e-mail* [ab@braghetta.com.br](mailto:ab@braghetta.com.br), Presidente do Tribunal Arbitral, designada conjuntamente pelos coárbitros, conforme o acordo das Partes e Artigo 12(5) do Regulamento.

**Dr. Pedro S. Ribeiro de Oliveira**, com endereço na Av. Brigadeiro Faria Lima, 3144, cj. 301, CEP 01451-000, São Paulo/SP, Brasil, *e-mail* [pedro.ribeiro@ribeiroadr.com](mailto:pedro.ribeiro@ribeiroadr.com), coárbitro designado pela Requerente, conforme o Artigo 12(4) do Regulamento.

**Dr. Giovanni Ettore Nanni**, com endereço na Rua Cristiano Viana, 401, cj. 1310, CEP 05411-000, São Paulo/SP, Brasil, *e-mail* [genanni@nanni.adv.br](mailto:genanni@nanni.adv.br), coárbitro designado pela Requerida, conforme o Artigo 12(4) do Regulamento.

#### D. HISTÓRICO PROCEDIMENTAL

[6] Em 11/07/2024, o Tribunal Arbitral proferiu Sentença, tendo julgado procedentes os pedidos da Requerente para (i) declarar seu direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, (ii) determinar que seja promovido o reequilíbrio

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

econômico-financeiro do Contrato de Concessão, com efeitos na primeira Revisão Ordinária subsequente à prolação da sentença; (iii) condenar a Requerida ao reembolso e ao pagamento de 100% dos custos da arbitragem, correspondentes ao valor total de R\$ 2.050.000,00, a ser feito por meio da promoção de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão ou por meio de compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, nos termos do art. 15, § 2º do Decreto nº 10.025/2019; e (iv) condenar a Requerida ao pagamento de honorários sucumbenciais no valor de R\$ 6.676.260,95.

- [7] Em 11/07/2024, a Sentença foi comunicada às Partes pela Secretaria.
- [8] Em 05/08/2024, a Requerente apresentou Pedido de Esclarecimentos à Sentença e, em 12/08/2024, a Requerida apresentou Pedido de Esclarecimentos à Sentença.
- [9] Em 16/08/2024, foi expedida a OP10, determinando que as Partes se manifestassem sobre o pedido de esclarecimento da contraparte.
- [10] Em 29/08/2024, a Secretaria da Corte informou que, em sua sessão de 29/08/2024, foi fixada uma provisão adicional para os custos de arbitragem, no valor de R\$ 59.000,00.
- [11] Em 13/09/2024, a Requerente enviou e-mail ao Tribunal Arbitral com comprovante de pagamento do valor integral da provisão adicional para os custos da Arbitragem, no valor de R\$ 59.000,00.
- [12] Em 16/09/2024, a Secretaria da Corte confirmou o recebimento do pagamento da Requerente em 10/09/2024, no valor de R\$ 59.000,00.
- [13] Em 17/09/2024, Requerente e Requerida apresentaram seus comentários ao Pedido de Esclarecimentos da outra.
- [14] Em 03/10/2024, o Tribunal Arbitral, por *e-mail*, encaminhou as Respostas aos Pedidos de Esclarecimentos à Sentença Arbitral das Partes.

## Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS

### Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos

- [15] Em 18/10/2024, a Secretaria da Corte informou que, em sua sessão de 17/10/24, foi prorrogado o prazo para a apresentação da minuta de determinação do Tribunal Arbitral sobre o pedido, conforme o artigo 36 (2) do Regulamento, até o dia 29/11/2024.
- [16] Em 28/10/2024, o Tribunal Arbitral encaminhou a decisão sobre os pedidos de esclarecimentos à Secretaria da Corte para o escrutínio.
- [17] Em 29/10/2024, a Secretaria da Corte informou às Partes que recebeu, em 28/10/2024, a minuta de determinação pelo Tribunal Arbitral.
- [18] Em 19/11/2024, a Secretaria da Corte informou as Partes que a Corte aprovou a minuta de determinação submetida pelo Tribunal Arbitral, nos termos do artigo 36 (2) do Regulamento.
- [19] Na data de hoje, expede-se a decisão sobre os Pedidos de Esclarecimentos à Sentença Arbitral das Partes.

#### E. FUNDAMENTAÇÃO

- [20] A presente decisão sobre Pedido de Esclarecimentos é proferida com fundamento no Art. 30 da Lei de Arbitragem, que confere às Partes a faculdade de solicitar ao Tribunal Arbitral que:

“I – corrija qualquer erro material da sentença arbitral;

II – esclareça alguma obscuridade, dúvida ou contradição da sentença arbitral, ou se pronuncie sobre ponto omitido a respeito do qual devia manifestar-se a decisão.”

- [21] Por sua vez, o Art. 36.2. do Regulamento determina que:

“Qualquer pedido de correção de erro do tipo referido no artigo 36(1), ou de interpretação de uma sentença arbitral, deverá ser apresentado à Secretaria no prazo de 30 dias contados do recebimento da sentença arbitral pela parte que submeter o pedido.”

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

- [22] Depreende-se, assim, que os pedidos de esclarecimentos são admissíveis apenas para correção de eventuais erros materiais, para esclarecimento de obscuridade, dúvida ou contradição existente na sentença arbitral ou para que o Tribunal Arbitral se pronuncie sobre ponto a respeito do qual deveria ter se manifestado. *A contrario sensu*, mostra-se incabível qualquer pretensão modificativa do mérito das decisões constantes da Sentença.
- [23] Considerando o Pedido de Esclarecimentos apresentado pela Requerente, cabe ao Tribunal Arbitral analisar a admissibilidade e a procedência do pedido de esclarecimentos referente a (A) alegado erro material quanto ao valor atualizado da causa; e (B) alegada contradição nos fundamentos adotados para a fixação dos honorários sucumbenciais nos percentuais mínimos legalmente estabelecidos.
- [24] Considerando, ainda, o Pedido de Esclarecimentos apresentado pela Requerida, cabe ao Tribunal Arbitral analisar a admissibilidade e a procedência do pedido de esclarecimentos referente a alegadas contradições relativas (A) à determinação de que os efeitos financeiros da recomposição de equilíbrio econômico-financeiro se dê na primeira Revisão Ordinária subsequente à finalização da Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão; e (B) ao arbitramento dos honorários de sucumbência por apreciação equitativa, considerando que o valor da causa não representa o proveito econômico que será cabido à Requerente, que não é estimável neste momento processual, segundo alega a Requerida.

**I. ERRO MATERIAL****1) Síntese das alegações das Partes*****Alegações da Requerente***

- [25] A Requerente sustenta que o Art. 85, § 2 do CPC, que se aplica ao caso em função do item 4.9 da cláusula compromissória e do item 155 da Ata de Missão, determina que os honorários advocatícios devem ser fixados “*sobre o valor atualizado da causa*”. Alega

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

que o Tribunal Arbitral, ao aplicar esse critério, indicou o valor histórico da demanda, sem a correção monetária.

- [26] De acordo com a Requerente, o valor referenciado pelo Tribunal Arbitral como sendo o valor da causa tem como data-base janeiro de 2019<sup>1</sup>.
- [27] A Requerente alega que, sendo o valor da causa estabelecido no procedimento arbitral um montante histórico, a correção de suposto erro material no parágrafo 390 da Sentença se faz necessária para indicação do valor atualizado, conforme Art. 85, § 2 do CPC.
- [28] Sustenta que, de acordo com o item 398(c) da Sentença, que estipulou o IPCA como taxa de atualização dos custos da Arbitragem, o valor atualizado da causa em junho de 2024 corresponde a R\$ 435.082.543,02. Defende que o valor total de honorários sucumbenciais, adotando-se os percentuais mínimos fixados na Sentença, seriam de R\$ 7.829.993,43<sup>2</sup>.

***Alegações da Requerida***

- [29] A Requerida destaca que o valor atribuído pela Requerente à causa, em seu Requerimento de Instauração da Arbitragem e na Ata de Missão foi de R\$ 294.529.374,91, contrariando a alegação da Requerente de que o valor da causa utilizado pelo Tribunal Arbitral, ou seja, R\$ 319.699.295,00, corresponderia ao valor histórico de 2019<sup>3</sup>.
- [30] A Requerida destaca que a majoração do valor da causa foi explicitada em correspondência da Secretaria de 07/12/2023, na qual foi registrado que o valor em disputa aumentou<sup>4</sup>. A Requerida destaca que o valor da causa, usado pelo Tribunal Arbitral para fixar os honorários de sucumbência, foi usado para determinar o reajuste da provisão para os custos da Arbitragem em dezembro de 2023 e para a fixação

---

<sup>1</sup> Conforme par. 7 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente. A Requerente sustenta que o resultado do Parecer Técnico do Instituto para o Desenvolvimento da Engenharia Aplicada a Controvérsias – IDEAC também evidencia a ausência de atualização monetária do montante, pois esse Instituto orçou os custos para a execução do Túnel 4 em valor bastante próximo àquele atribuído à causa e sua data-base é janeiro de 2019.

<sup>2</sup> Conforme par. 10 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>3</sup> Conforme pars. 4 a 6 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>4</sup> Conforme pars. 7 e 8 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

## Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS

### Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos

definitiva desses custos em julho de 2024 e, conseqüentemente, para a determinação dos honorários de sucumbência. Aponta que a Requerente pretende que seus honorários sejam fixados com base diferente e mais alta do que a que foi usada para remunerar a CCI e os árbitros, o que seria inadmissível<sup>5</sup>.

#### 2) Decisão do Tribunal Arbitral

[31] A CCI, em 30/11/2023, registrou o aumento do valor da causa para R\$ 319.699.295,00 (trezentos e dezenove milhões, seiscentos e noventa e nove mil, duzentos e noventa e cinco reais), valor esse que também foi usado para a fixação definitiva dos custos da Arbitragem em julho de 2024.

[32] Em momento algum a Requerente questionou esse valor ou ressaltou qualquer direito a eventual nova atualização. Tampouco sinalizou que o valor em disputa deveria ser corrigido pelo IPCA.

[33] Considerando que o valor fixado já o foi no final da arbitragem, sem qualquer contestação ou ressalva por parte da Requerente, não deve ser revisto novamente. Rever esse valor, aliás, implicaria também em revisar os custos da Arbitragem, o que, entende o Tribunal Arbitral, não seria cabível neste momento.

[34] Conclui-se, pois, que não há erro material na Sentença, razão pela qual não cabe fazer qualquer correção, devendo ser mantido o valor da causa tal como referido na Sentença.

## II. CONTRADIÇÃO NOS FUNDAMENTOS ADOTADOS PARA A FIXAÇÃO DOS HONORÁRIOS SUCUMBENCIAIS

### 1) Alegações das Partes

#### *Alegações da Requerente*

---

<sup>5</sup> Conforme par. 9 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

- [35] A Requerente questiona a fundamentação usada pelo Tribunal Arbitral (a da celeridade desta Arbitragem), para fixar os honorários sucumbenciais no patamar mínimo previsto no art. 85, § 2 do CPC. A Requerente sustenta que a célere resolução desta Arbitragem só foi possível em razão da atuação diligente e estratégica dos advogados envolvidos na causa, pela profundidade técnica das manifestações apresentadas pela Requerente e desnecessidade de realização de perícia técnica. Por isso, defende que a fixação dos honorários no percentual mínimo, como fez o Tribunal Arbitral, em razão da celeridade da Arbitragem, é uma penalização dos patronos por sua atuação eficiente<sup>6</sup>.
- [36] A Requerente aponta que a definição da linha estratégica que permitiu a celeridade da Arbitragem só foi possível em razão dos aprofundados estudos levados a cabo pelos patronos, bem como da análise de extensa documentação e processos administrativos do caso. Defende que os requisitos estipulados no Art. 85, § 2, IV do CPC, ou seja, trabalho realizado pelos advogados e tempo exigido, foram significativos. Destaca que os trabalhos de seus patronos foram concentrados no tempo, para atender os prazos exíguos fixados no Procedimento, com o envolvimento de uma grande equipe dedicada aos trabalhos<sup>7</sup>.
- [37] Defende, assim, que a fixação dos honorários sucumbenciais em percentual mínimo previsto em lei, porque a Arbitragem foi solucionada de maneira rápida e eficiente, é fundamento contraditório com os princípios da eficiência e duração razoável do processo<sup>8</sup>.
- [38] A Requerente menciona precedentes arbitrais em que os honorários foram fixados em percentual máximo precisamente em razão da complexidade da matéria e duração relativamente curta do procedimento<sup>9</sup>.
- [39] Por isso, sustenta que a apreciação dos critérios do Art. 85, §2 do CPC deveria levar à fixação dos honorários sucumbenciais no percentual máximo dos intervalos previstos no § 3 do referido dispositivo legal, e não mínimo.

---

<sup>6</sup> Conforme pars. 11 e 12 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente

<sup>7</sup> Conforme pars. 13 a 15 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente

<sup>8</sup> Conforme par. 16 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente

<sup>9</sup> Conforme pars. 18 a 20 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos*****Alegações da Requerida***

[40] A Requerida defende que a Sentença foi clara em sua fundamentação quanto à fixação dos honorários sucumbenciais, tendo expressamente indicado que a complexidade e profundidade dos trabalhos dos patronos das Partes em procedimentos arbitrais é comum, pelo que não justifica, *per se*, a fixação dos honorários sucumbenciais no patamar máximo estipulado no CPC.

**2) Decisão do Tribunal Arbitral**

[41] Embora a Requerente fundamente seu pedido em suposta contradição na Sentença, o que ela busca, em verdade, é que o Tribunal Arbitral **reconsidere** sua decisão quanto à fixação dos honorários sucumbenciais no percentual mínimo estipulado no CPC.

[42] Não há contradição na Sentença. O Tribunal Arbitral considerou a complexidade do caso, os valores envolvidos e o esmero do trabalho dos patronos das Partes, tendo, inclusive, feito menção expressa a isso no §391 da Sentença. A relativa rapidez com que a Arbitragem tramitou foi avaliada pelo Tribunal Arbitral como um dos fundamentos para a fixação dos honorários sucumbenciais no patamar mínimo.

[43] A Requerente discorda dos fundamentos do Tribunal Arbitral, mas não é correto afirmar que eles sejam contraditórios.

[44] Verifica-se, pois, que, ao invocar alegada contradição da Sentença, a Requerente busca a reforma do *decisum*. Todavia, a referida pretensão de reforma da Sentença não se enquadra em nenhuma das hipóteses de pedido de esclarecimentos previstas na Lei de Arbitragem ou no Regulamento, sendo, portanto, inadmissível.

[45] Visto que o pedido de esclarecimentos não se encaixa em nenhuma das hipóteses previstas na Lei de Arbitragem e no Regulamento, indefere-se esse pedido de esclarecimentos.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

**III. CONTRADIÇÃO QUANTO À PROMOÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO COM EFEITOS NA REVISÃO ORDINÁRIA SUBSEQUENTE À SENTENÇA**

**1) Síntese das alegações das Partes**

*Alegações da Requerida*

- [46] A Requerida sustenta que há contradição na determinação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativamente ao Túnel 4, no âmbito de uma Revisão Extraordinária, com efeitos financeiros na Revisão Ordinária subsequente à prolação da Sentença<sup>10</sup>.
- [47] A Requerida alega que o procedimento de Revisão Extraordinária para recompor o equilíbrio econômico-financeiro demanda tempo porque envolve a análise financeira de projetos executivos cujos orçamentos ainda não foram avaliados pela Requerida<sup>11</sup>.
- [48] A Requerida aponta que a Revisão Ordinária que contemplará os efeitos financeiros da recomposição do equilíbrio depende da finalização do processo de Revisão Extraordinária, inclusive para a definição do valor de desequilíbrio<sup>12</sup>.
- [49] De acordo com o Art. 15 da Instrução Normativa ANTT n. 18/2023, conforme aponta a Requerida, a Revisão Extraordinária só se aplica à Revisão Ordinária seguinte ao trânsito em julgado da decisão da ANTT que reconhece o evento de desequilíbrio<sup>13</sup>. Sustenta a Requerida, assim, que os efeitos financeiros incidem na Revisão Ordinária subsequente ao término da Revisão Extraordinária e que a Sentença é contraditória ao determinar que os efeitos da recomposição de equilíbrio econômico-financeiro sejam refletidos na Revisão Ordinária posterior à Sentença e não à finalização da Revisão

---

<sup>10</sup> Par. 6 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>11</sup> Par. 7 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>12</sup> Par. 9 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>13</sup> Par. 10 a 12 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

Extraordinária. Segundo a Requerida, é esse o parâmetro temporal estipulado pela legislação e regulamentação aplicáveis<sup>14</sup>.

***Alegações da Requerente***

- [50] A Requerente defende que esse pedido de esclarecimentos é incabível por não haver, nesse ponto, qualquer erro material, de cálculo ou tipográfico a ser corrigido, nem omissão ou contradição na Sentença. A Requerente destaca que o tema nunca foi suscitado pela Requerida ao longo da Arbitragem, mesmo sendo o pedido da Requerente, desde a Ata de Missão, de que o reequilíbrio econômico-financeiro deveria se dar em Revisão Extraordinária com efeitos financeiros na primeira Revisão Ordinária após a prolação da Sentença<sup>15</sup>. A ANTT em nenhum momento apresentou qualquer objeção a esse pedido, conforme destaca a Requerente<sup>16</sup>.
- [51] A Requerente alega que a Requerida pretende, com esse seu pedido, retomar a fase postulatória da Arbitragem, apresentando controvérsia nova que não esteve submetida ao contraditório. Sustenta, por isso, que aceitá-lo implicaria em descumprimento do devido processo legal<sup>17</sup>.
- [52] Ademais, a Requerente alega que a Instrução Normativa ANTT n. 18/2023 se aplica a procedimentos aplicáveis em relação a pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro e, no presente caso, não se trata de processamento de pleito de reequilíbrio, mas de cumprimento de sentença condenatória prolatada por um Tribunal Arbitral constituído para essa finalidade<sup>18</sup>.
- [53] A Requerente defende, ainda, que, de acordo com a Instrução Normativa ANTT n. 18/2023, havendo decisão que reconhece o evento de desequilíbrio, a ANTT é obrigada a promover o reequilíbrio econômico-financeiro na Revisão Ordinária subsequente do Contrato. Alega, também, que, de acordo com a Lei 8.987/1995, o Poder Concedente

---

<sup>14</sup> Pars. 11 a 13 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>15</sup> Pars. 10 a 12 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>16</sup> Par. 13 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>17</sup> Par. 15 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>18</sup> Pars. 16-17 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

deve reestabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato concomitantemente à sua ocorrência. Nesse sentido, sustenta a Requerente que, reconhecida a existência de evento de desequilíbrio contratual, o Poder Concedente deve realizar imediatamente o seu restabelecimento<sup>19</sup>.

[54] A Requerente alega que a Requerida pretende não ter qualquer prazo para o cumprimento da Sentença, porque a regulamentação da ANTT não contém prazo máximo para o término da Revisão Extraordinária. Atender o pedido da Requerida, segundo a Requerente, implicaria prejudicar a eficácia e exequibilidade da Sentença, por não haver prazo para o seu cumprimento e incidência de seus efeitos econômicos para a Requerente<sup>20</sup>.

[55] Ainda, a Requerente sustenta que, desde a data em que a Sentença foi dada a conhecer às Partes (11/07/2024) até a data da próxima Revisão Ordinária (22/02/2025), há um hiato de 7 meses, tempo suficiente para que a Requerida processe a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro. Alega, ainda, que os projetos e orçamentos do Túnel 4 já são conhecidos da Requerida há aproximadamente dez anos<sup>21</sup>. A Requerente alega, também, que, ao não querer que a Sentença seja cumprida dentro de 7 (sete) meses, afronta também o Art. 35 (6) do Regulamento da CCI, que determina que a Sentença seja cumprida sem demora<sup>22</sup>.

[56] A Requerente sustenta que, se o Tribunal Arbitral der provimento a esse pedido de esclarecimentos, concedendo prazo indeterminado para o cumprimento da Sentença, estará ferindo o princípio da igualdade entre as Partes, por conceder tratamento diferenciado a qualquer outro ente que se sujeitasse a um procedimento arbitral<sup>23</sup>.

**2) Decisão do Tribunal Arbitral**

[57] O Tribunal Arbitral destaca que, desde a Ata de Missão (§ 108, b), sempre constou o pedido da Requerente para que fosse determinada a promoção do reequilíbrio

---

<sup>19</sup> Pars. 18-19 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>20</sup> Pars. 24-25 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>21</sup> Pars. 26-28 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>22</sup> Par. 29 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>23</sup> Par. 32 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

econômico-financeiro do Contrato por meio de sua Revisão Extraordinária, com efeitos financeiros na primeira Revisão Ordinária subsequente à prolação da Sentença.

- [58] Esse Pedido foi reiterado nas manifestações da Requerente ao longo da Arbitragem<sup>24</sup> e, em momento algum neste Procedimento, a Requerida contestou a possibilidade de que os efeitos financeiros do reequilíbrio econômico-financeiro se dessem na Revisão Ordinária seguinte à prolação da Sentença.
- [59] As Partes, nesta Arbitragem, tiveram a oportunidade, inclusive, de resumir o que, no seu entendimento, seriam os pontos controvertidos na Arbitragem. Nem nessa oportunidade o ponto foi levantado pela Requerida.
- [60] A Requerida não pode, quando já finalizado o Procedimento, trazer controvérsia nova, que sequer foi submetida ao contraditório, especialmente porque, tendo tido ampla oportunidade de fazê-lo anteriormente, não o fez.
- [61] Ou seja, a Requerida, com o seu pedido de esclarecimentos, não pretende sanar erro material, ou esclarecer obscuridade ou contradição na Sentença, conforme previsto e permitido pelo Art. 30 da Lei de Arbitragem e pelo Art. 36.2. do Regulamento, mas sim discutir nova controvérsia, que não foi objeto de contraditório.
- [62] Sendo assim e por não se tratar de verdadeiro pedido de esclarecimentos, o Tribunal Arbitral nega o pedido da Requerida para que seja sanada a suposta contradição da Sentença, por ter determinado que fosse promovido e o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em Revisão Extraordinária, com efeitos financeiros na Revisão Ordinária subsequente à prolação da Sentença.

---

<sup>24</sup> Pars. 77 e 80 (b) das Alegações Iniciais da Requerente; par. 113 (b) da Réplica da Requerente e par. 201 (b) das Alegações Finais da Requerente.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos****IV. CONTRADIÇÃO QUANTO À FIXAÇÃO DOS HONORÁRIOS DE SUCUMBÊNCIA SOBRE O VALOR ESTIMADO DA CAUSA****1) Síntese das alegações das Partes*****Alegações da Requerida***

- [63] A Requerida sustenta que há contradição a ser sanada no que se refere à fixação dos honorários de sucumbência com base no valor da causa. Isso porque, segundo defende, o valor do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato não deverá corresponder ao valor do Túnel 4, devendo corresponder à diferença entre esse valor e a precificação das outras alternativas, no âmbito de processo administrativo a ser conduzido pela Requerida, conforme Contrato, legislação e regulamentação aplicáveis<sup>25</sup>.
- [64] A Requerida defende que o pleito da Requerente acatado pelo Tribunal Arbitral foi o de declarar o direito da Requerente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos “*impactos, encargos e custos adicionais associados à execução das obras e serviços de construção, conservação, operação, monitoramento e manutenção do Túnel 4 no Contorno de Florianópolis*”, que deve ser apurado de acordo com os procedimentos e parâmetros da Requerida, conforme ela alega<sup>26</sup>.
- [65] Nesse sentido, a Requerida alega que, atendendo o pedido da Requerente que visava excluir a fase de perícia deste Procedimento, o Tribunal Arbitral reconheceu que os valores devidos em razão do desequilíbrio deveriam ser apurados administrativamente pela Requerida<sup>27</sup>.
- [66] A Requerida destaca que, na Audiência de Instrução, a Requerente esclareceu que seu pedido não tinha dimensão financeira apurável antes do processo administrativo de Revisão Extraordinária no âmbito da ANTT<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Pars. 14 a 19 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>26</sup> Par. 20 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>27</sup> Par. 21 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>28</sup> Par. 22 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

- [67] A Requerida defende, nesse contexto, que o valor da causa não representa exatamente o proveito econômico decorrente da Sentença declaratória, já que esse valor foi estimado com base em projetos cujos orçamentos não foram analisados pela Requerida. Por isso, sustenta que o valor da causa não é o melhor parâmetro para fixar honorários sucumbenciais<sup>29</sup>.
- [68] A Requerida alega que, sendo o proveito econômico da causa inestimável, a fixação de honorários de sucumbência pode ser feita por apreciação equitativa, nos termos do § 8º do Art. 85 do CPC. Pede, por isso, que o Tribunal Arbitral fixe os honorários de sucumbência por apreciação equitativa, sob os princípios de proporcionalidade e razoabilidade<sup>30</sup>.

***Alegações da Requerente***

- [69] A Requerente defende que o valor da causa corresponde ao orçamento estimado apurado pela Requerente para a execução do Túnel 4, já apresentado à ANTT e que foi, segundo a Requerente, elaborado com base nas premissas legais e regulamentares estabelecidas pela ANTT e nas premissas previamente aprovadas pela ANTT nos orçamentos dos Túneis 1, 2 e 3<sup>31</sup>.
- [70] A Requerente aponta, ainda, que a Requerida não questionou, em momento algum ao longo do Procedimento, o valor da causa indicado pela Requerente, tendo ele, portanto, se tornado incontroverso<sup>32</sup>.
- [71] Com base na jurisprudência do STJ sobre a interpretação do Art. 85 do CPC, a Requerente defende que, nas ações de natureza declaratória, os honorários sucumbenciais devem ser fixados com base no valor da causa<sup>33</sup>. Ainda, invocando o § 6º do Art. 85 do CPC, a Requerente defende que é vedada a utilização da apreciação equitativa para a fixação dos honorários sucumbenciais quando o valor da causa for

---

<sup>29</sup> Par. 23 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>30</sup> Pars. 24 a 28 do Pedido de Esclarecimentos da Requerida.

<sup>31</sup> Pars. 34 a 37 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>32</sup> Par. 38 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>33</sup> Par. 39 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS****Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

liquidável<sup>34</sup>. Sustenta, ainda, invocando o Tema Repetitivo n. 1076, que o juízo de equidade na fixação de honorários advocatícios deve ser utilizado de forma subsidiária, apenas nas hipóteses em que o proveito econômico do vencedor é inestimável ou irrisório ou se o valor da causa é muito baixo, o que não é o caso nesta Arbitragem<sup>35</sup>.

[72] Apoiada em entendimento doutrinário, a Requerente defende que o CPC de 2015 afastou a possibilidade de fixação de honorários de sucumbência por equidade, salvo em hipóteses excepcionais, não sendo o arbitramento de honorários em sentença contrária à Fazenda Pública uma delas<sup>36</sup>. O entendimento da doutrina e do STJ, conforme defende a Requerente, é que o § 8º só se aplica àquelas causas em que não é possível atribuir valor patrimonial à lide. A Requerente defende que esse não é o caso desta Arbitragem, que tem natureza puramente econômica, tanto que foi atribuído um valor à causa, o qual não foi controvertido pela Requerida<sup>37</sup>.

**2) Decisão do Tribunal Arbitral**

[73] O Tribunal Arbitral considera que não há contradição na Sentença. Ainda que o valor efetivo do reequilíbrio econômico-financeiro a ser atribuído à Requerente venha a ser definido no âmbito da Revisão Extraordinária, trata-se de valor estimável. Inclusive, o valor da causa foi determinado com base nos orçamentos e custos atribuídos aos Túneis 1, 2 e 3.

[74] A fixação equitativa dos honorários sucumbenciais é cabível apenas quando não há valor em disputa ou quando esse valor não é passível de ser estimado, o que, claramente, não é o caso aqui.

[75] Travestido de pedido de esclarecimentos em razão de suposta contradição na Sentença, há, em verdade, pedido de revisão da decisão do Tribunal Arbitral. A Requerida discorda dos fundamentos do Tribunal Arbitral para essa decisão, mas não é correto afirmar que eles sejam contraditórios.

---

<sup>34</sup> Par. 41 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>35</sup> Par. 43 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>36</sup> Par. 44 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

<sup>37</sup> Par. 45 do Pedido de Esclarecimentos da Requerente.

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

- [76] Verifica-se, pois, que, ao invocar alegada contradição da Sentença, a Requerida busca a reforma da Sentença. Todavia, essa pretensão não se enquadra em nenhuma das hipóteses de pedido de esclarecimentos previstas na Lei de Arbitragem ou no Regulamento, sendo, portanto, inadmissível.
- [77] Visto que o pedido de esclarecimentos não se encaixa em nenhuma das hipóteses previstas na Lei de Arbitragem e no Regulamento, indefere-se esse pedido de esclarecimentos.

**V. PROVISÃO ADICIONAL DE CUSTOS DA ARBITRAGEM**

- [78] A Requerente informa que pagou integralmente a provisão de custos adicionais da Arbitragem, no valor de R\$ 59.000,00, em razão da apresentação dos Pedidos de Esclarecimentos e pede que o Tribunal Arbitral determine: (i) que tal provisão seja reembolsada à Requerente, ou (ii) que esse valor seja adicionado à condenação imposta à Requerida para *“reembolso e pagamento de todos os custos e despesas da arbitragem, acrescidos de juros, correção monetária e demais consectários legais e contratuais cabíveis.”*
- [79] A Requerida não se manifestou a propósito dessa provisão adicional para custos.
- [80] Considerando que ambas as Partes apresentaram Pedido de Esclarecimentos e que ambas tiveram seus pedidos negados, o Tribunal Arbitral decide que a Requerente deve suportar metade de tal valor, ou seja, R\$ 29.500,00.
- [81] A outra metade da provisão de custos adicionais da Arbitragem, no valor de R\$ 29.500,00, deve ser adicionada à condenação imposta à Requerida para reembolsar e pagar todos os custos e despesas da arbitragem, acrescidos de juros, correção monetária e demais consectários legais e contratuais cabíveis.

**F. DISPOSITIVO**

- [82] Por todo o exposto, o Tribunal Arbitral decide, por unanimidade:

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

- a) INDEFERIR o pedido, formulado pela Requerente, de correção de suposto erro material no parágrafo 390 da Sentença, para indicação do valor da causa atualizado pelo IPCA, corrigindo a base de cálculo e o valor devido a título de honorários de sucumbência pela Requerida;
- b) INDEFERIR o pedido, formulado pela Requerente, referente a suposta contradição na Sentença, quanto à fixação dos honorários sucumbenciais no percentual mínimo, nos termos do Art. 85, §2 do CPC;
- c) INDEFERIR o pedido da Requerente para que sejam reconsideradas as conclusões obtidas no Capítulo “D” e no item 398 “d” da Sentença, para que a Requerida seja condenada ao pagamento de honorários sucumbenciais de R\$ 16.808.396,29;
- d) INDEFERIR o pedido subsidiário da Requerente para que, caso seja reconhecido apenas o suposto erro material referente à atualização do valo da causa, que sejam reconsideradas as conclusões obtidas no Capítulo “D” e no item 398 “d” da Sentença para que a Requerida seja condenada ao pagamento de honorários advocatícios sucumbenciais no valor de R\$ 7.829.993,43.
- e) INDEFERIR o pedido da Requerida, referente a suposta contradição na Sentença, quanto aos efeitos financeiros da recomposição de equilíbrio declarada como devida, que devem se dar na primeira Revisão Ordinária subsequente à finalização da Revisão Extraordinária do Contrato;
- f) INDEFERIR o pedido da Requerida, referente a suposta contradição na Sentença, quanto à fixação dos honorários de sucumbência com base no valor da causa, por não ser o proveito econômico estimável, tendo em vista a natureza declaratória da Sentença;
- g) COMPLEMENTAR A SENTENÇA, para determinar que metade da provisão de custos adicionais da Arbitragem, no valor de R\$ 29.500,00 (vinte e nove mil e quinhentos Reais), seja suportada pela Requerente, tendo em vista que

**Procedimento Arbitral CCI nº 26.437/PFF/RLS**

**Decisão sobre pedidos de esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos**

teve seus Pedidos de Esclarecimentos indeferidos, e que os restantes R\$ 29.500,00 (vinte e nove mil e quinhentos Reais) sejam adicionados à condenação da Requerida, que também formulou Pedidos de Esclarecimentos indeferidos pelo Tribunal Arbitral;

- h) Diante das disposições do item “g” acima, CONDENAR a Requerida ao pagamento dos custos da Arbitragem, correspondentes ao valor total de R\$ 2.079.500,00 (dois milhões, setenta e nove mil e quinhentos reais), sendo que o valor de R\$ 2.050.000,00 (dois milhões e cinquenta mil Reais) deve ser corrigido monetariamente pela variação do IPCA desde a data de cada respectivo desembolso até a data da Sentença, e o montante de R\$ 29.500,00 (vinte e nove mil e quinhentos Reais) deve ser corrigido monetariamente pela variação do IPCA desde a data do respectivo desembolso até a data desta Decisão. Superados 30 dias a partir do recebimento desta Decisão, aplicar-se-á a taxa SELIC, a título de juros e correção monetária, permitindo-se o pagamento por meio de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato ou por meio da compensação de haveres e deveres de natureza não tributária, nos termos do art. 15, § 2º do Decreto nº 10.025/2019.

**Local da Arbitragem:** Brasília, Distrito Federal (Brasil).

**Data da Decisão sobre Pedidos de Esclarecimentos à Sentença Arbitral Final e Adendo sobre Custos:** 28 de novembro de 2024.

DocuSigned by:



86BC6279492F47F...

**Adriana Braghetta**

Árbitra Presidente

DocuSigned by:



246546D9DD6C476...

**Giovanni Ettore Nanni**

Árbitro

DocuSigned by:



D900B96907674EA...

**Pedro S. Ribeiro de Oliveira**

Árbitro