

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI Nº 22796/ASM/JPA/GSS

RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS
Manifestação R17

REQUERENTE

CONSÓRCIO ENERG

Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda.
SPAVias Engenharia Ltda.

REQUERIDOS

ESTADO DE SÃO PAULO

Representado pela Procuradoria Geral do Estado de São Paulo

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS

São Paulo, 26 de outubro de 2018

ÍNDICE

I.	CONSIDERAÇÕES INICIAIS	4
II.	DOS FATOS	6
II.1.	Histórico da Licitação e do Contrato	6
II.2.	Ilegitimidade da CPTM (Requerida2) para a realização de pagamentos	10
II.3.	Pleito indenizatório	11
II.3.i	Das correspondências que alega não respondidas	12
II.3.ii	Não disponibilização do local de execução das obras	13
II.3.iii	Da escassez de pessoal para fiscalização e acompanhamento das obras.....	23
II.3.iv	Da interferência da MRS no curso do contrato	24
II.3.v	Da alteração da metodologia para instalação de postes.....	25
II.3.vi	Da alteração de projetos	26
II.3.vii	Da execução de serviços adicionais	26
II.3.viii	Do custo indireto adicional incorrido	32
II.3.ix	Dos custos adicionais com seguros.....	34
II.3.x	Dos custos adicionais com a manutenção de equipe de meio ambiente e realização de serviços de gestão ambiental	34
II.3.xi	Dos custos adicionais em razão da ociosidade dos equipamentos alocados ao contrato	36
III.	DO DIREITO	36
IV.	DA CONCLUSÃO	39
V.	DOS PEDIDOS	41
	ANEXOS	42

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL ARBITRAL

Procedimento Arbitral CCI nº 22796/ASM/JPA/GSS

A **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, inscrita no CNPJ nº 71.832.679/0001-23, com sede à Rua Boa Vista nº 175, Bloco A, 9º andar, Centro, São Paulo – SP, CEP 01410-001, doravante denominada simplesmente **Requerida2** (Doc. R01, Doc. R02 e Doc. R03), por seus advogados infra-assinados (Doc. R04), vem, pela presente e com fundamento na Lei nº 9.307/96 e na Cláusula 46 do Contrato STM Nº 012/2009, oferecer RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS nos autos do Procedimento Arbitral CCI nº 22796/ASM/JPA/GSS, instaurado no interesse do **CONSÓRCIO ENERG**, com sede na Alameda Nothmann nº 526, Campos Elíseos, na cidade de São Paulo - SP, CEP 01216-000, doravante denominado simplesmente Requerente, em face não apenas desta Requerida, mas, também, do **ESTADO DE SÃO PAULO**, neste procedimento representado pela **PROCURADORIA GERAL DO ESTADO DE SÃO PAULO**, sediada na Rua Pamplona nº 227, 7º andar, Jardim Paulista, São Paulo – SP, CEP 01405-902, ambos, em conjunto, doravante designados **REQUERIDOS**, conforme razões a seguir:

I. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

1. O presente procedimento arbitral tem como fundamento o contrato o Contrato STM nº 012/2009 (Doc. R11), formalizado entre a Administração (Requeridos) e o Consórcio ENERG referentes à linha “F”, atual linha 12 – Safira, da CPTM.

2. A respeito da Linha 12 da CPTM, oportuno dizer que tem ela uma extensão de 30,7 quilômetros, do Brás a Engenheiro Manoel Feio – ainda dentro da Região Metropolitana de São Paulo –, e de 8,1 quilômetros entre Engenheiro Manoel Feio e Calmon Vianna. Esta Linha atende atualmente treze Estações, sendo que algumas destas servem a mais de uma linha.

3. Particularmente, acerca do Contrato STM nº 012/2009, importante esclarecer que o mesmo estava compreendido em um amplo Projeto do Governo do Estado de São Paulo, cujo objetivo era aprimorar o sistema ferroviário, que exigiu dos Requeridos a formalização de inúmeras contratações para fins de, por exemplo, aquisição de novos trens e aprimoramento dos sistemas de sinalização, de telecomunicações e de energização, além de realização de investimentos na Via Permanente (execução de obras em vias, inclusive para adequação do traçado; vedação de faixa, pátios e oficinas) e na Rede Aérea (por meio do desenvolvimento de projetos e modernização da rede aérea)

4. No que pertine, especificamente, à Linha 12, a Requerida² vinha, desde 2005, desenvolvendo uma série de serviços e obras para que esta apresentasse melhoria no transporte metropolitano. Estes serviços tiveram início com a construção e reforma de Estações e, posteriormente, foram continuados mediante a contratação de serviço para a realização de melhorias pontuais na Via Permanente e na Rede Aérea, assim como nos sistemas de sinalização, energia e de telecomunicação.

5. O Contrato STM nº 012/2009 se insere nesse contexto, cuja execução estava diretamente interligada ao desenvolvimento da execução concomitante de outros contratos, igualmente compreendidos no mencionado Projeto. Por conseguinte, imprevistos ou falhas verificadas em quaisquer dos contratos integrantes do Projeto podiam, lamentavelmente e por razões que inúmeras vezes fugiam à vontade e/ou controle dos Requeridos, impactar o cronograma e/ou objeto do contrato ora em análise.

6. A título de exemplo, cabe citar o contrato de implantação de um novo sistema de sinalização, contratado pelo Requerido¹, com a anuência-interveniência da Requerida², junto ao Consórcio EFACEC/UNION SWITCH, cuja execução sofreu graves descumprimentos contratuais que levaram a enormes entraves aos Requeridos (vez que impactou o andamento da execução dos demais contratos em curso e a ele relacionados) e cuja rescisão por culpa do contratado

resultou, inclusive, em um impacto negativo direto no cumprimento do cronograma estimado para a realização dos serviços de remanejamento de Rede Aérea, objeto do Contrato STM nº 012/2009.

7. Em decorrência dos investimentos realizados, houve um significativo aumento da capacidade de transporte da Linha 12, que passou a atender uma demanda até então reprimida.

8. Somada as melhorias realizadas à implantação do Bilhete Único¹ na cidade de São Paulo, a média diária de embarques em dias úteis (MDU) aumentou de 160 mil usuários/dia em 2008 para 242 mil usuários/dia em 2016, conforme se verifica na tabela abaixo, que representa um recorte, para melhor visualização, das informações constantes do Doc. R32, p. 34:

Tabela 1: Quantidade de passageiros transportados, em média, por dia útil

ano	Passageiros transportados (média por dia útil - MDU)
2008	160.351
2009	177.477
2010	199.092
2011	208.717
2012	216.815
2013	240.327
2014	248.706
2015	247.823
2016	242.213

9. As obras objeto do contrato ora em análise, iniciadas em 2010, integram a segunda etapa de investimentos na Linha 12 e tinham por objetivo, em última instância, atender com segurança e de maneira adequada a nova demanda da Linha.

10. Esclarecido o contexto em que inserida a celebração e execução do contrato trazido à análise, passa a Requerida² a fazer suas considerações específicas a respeito da relação submetida à apreciação desse respeitável Tribunal Arbitral.

¹ O Bilhete Único é um sistema de bilhetagem eletrônica que unifica em apenas um sistema, toda a bilhetagem dos meios de transportes, inclusive o transporte de trens metropolitanos operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), gerando assim benefícios aos seus usuários, tais como as tarifas integradas, onde é concedido desconto ou isenção da tarifa ao se utilizar meios de transporte em sequência.

II. DOS FATOS

II.1. HISTÓRICO DA LICITAÇÃO E DO CONTRATO

11. A Administração Pública (Requerido¹ e Requerida²) e o Consórcio ENERG (Requerente) formalizaram o Contrato STM nº 012/2009, cujo objeto é o Fornecimento e Instalação de Via Permanente² e Sistema de Suprimento de Energia Catenária de Tração³, entre o Km 02+110 e Km 41+240 e Pátio do Estacionamento de Trens de Manoel Feio entre o Km 32+100 e Km 32+800, da Linha 'F' (12 – Safira) da CPTM (Concorrência Internacional nº 8119802011 – Lote 3) (Doc. R11).

12. Acerca do contrato STM nº 012/2009, alguns aspectos merecem ser destacados. Relativamente à natureza do instrumento contratual, a CPTM ressalta que se trata de empreitada por preço global, conforme esclarecido no item ITB 1.1 da Seção II (Folha de Dados da Licitação) do edital:

ITB 1.1 [...]

Lote 3 – Empreitada por Preço Global de Fornecimento e Instalação de Via Permanente e Sistema de Suprimento de Energia Catenária de Tração entre o km 02+110 e km 41.240 e Pátio de Estacionamento de Trem Manoel Feio entre o km 32+100 e km 32+800 para linha F da CPTM (12 – Safira).⁴

13. Quanto ao objeto do contrato, o mesmo pode ser assim resumido, conforme disposto nas especificações técnicas que acompanharam o edital (Doc. R07):

Rede Aérea – Sistema de Suprimento de Energia Catenária de Tração – trecho entre Brás e Calmon Vianna (km 02+110 a km 41+240):

- ⇒ elaboração de projeto executivo
- ⇒ execução de serviços de adequação e remodelação da rede aérea de tração, bem como dos circuitos auxiliares e dos circuitos de proteção e aterramento, localizados no trecho entre as estações Brás e Calmon Vianna

² Via férrea por onde trafegam os trens. Formada pelo conjunto de dois trilhos, dormentes e lastro com seus conjuntos de apoios e fixações, os quais suportam e guiam o trânsito ferroviário.

³ O sistema de abastecimento de energia elétrica de tração é o responsável pela alimentação elétrica para a movimentação dos trens. É composto por subestações transformadoras/retificadoras, capazes de rebaixar, de forma conveniente, a energia em alta tensão, recebida da concessionária. A energia elétrica é então retificada através de diodos retificadores, para que esteja disponível na forma de corrente contínua. Finalmente, a energia elétrica é distribuída ao longo de toda a via ferroviária, através de condutores elétricos aéreos (catenária) para alimentar os motores elétricos dos trens.

⁴ Doc. R06, p. 36.

Via Permanente – trechos entre Brás e Calmon Vianna (km 02+110 a km 41+240) e Pátio de Estacionamento de Trem Manoel Feio (km 32+100 a km 32+800):

- ⇒ elaboração de projeto executivo
- ⇒ execução de serviços de infraestrutura e superestrutura da via permanente, incluindo a via corrida e os aparelhos de mudança de via (AMVs), localizados no trecho entre as estações Brás e Calmon Vianna e Pátio de Estacionamento de Trem Manoel Feio

Rede Aérea – Sistema de Suprimento de Energia Catenária de Tração – Pátio de Estacionamento de Trem Manoel Feio (km 32+100 a km 32+800)

- ⇒ elaboração de projeto executivo
- ⇒ execução de serviços de adequação e remodelação da rede aérea de tração, bem como dos circuitos auxiliares e dos circuitos de proteção e aterramento
- ⇒ execução de serviços de infraestrutura e superestrutura da via permanente, incluindo a via corrida e os aparelhos de mudança de via (AMVs)

14. E, ainda, nos termos da Cláusula 7 das Condições Gerais do contrato (Doc. R9, p. 26):

“[...] as obrigações da Contratada cobrem o fornecimento de todas as Unidades de Produção⁵ e a execução de todos os Serviços de Instalação⁶ necessários para o projeto e a fabricação (incluindo aquisição, garantia de qualidade, construção, instalação, obras de engenharia civil associadas, pré-ativação e entrega) da Unidade de Produção, e a instalação, conclusão e ativação das Instalações em conformidade com os planos, procedimentos, especificações, desenhos, códigos e quaisquer outros documentos, ... Essas especificações incluem, entre outras, a prestação de serviços de supervisão e engenharia; o fornecimento de mão-de-obra, materiais, equipamentos e peças sobressalentes ... e acessórios; ...”.

15. O contrato em exame foi resultado do processo de Concorrência Internacional nº 811.980.2011, instaurado pela CPTM por força da Resolução STM-22, de 09.04.2008 (Doc. R05), a qual conferiu a esta Requerida² a competência para instaurar o certame que culminaria com a contratação dos serviços antes descritos. Coube também à CPTM a gestão do mencionado Contrato, no qual a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos figura como única Contratante e,

⁵ Conforme definição contida na Cláusula 1 das Condições Gerais do Contrato (CGC), “Unidade de Produção” significa a Unidade de Produção permanente, equipamentos, maquinário, dispositivos, materiais, artigos e elementos de todos os tipos, a serem fornecidos e incorporados às Instalações pela Contratada de acordo com o Contrato (incluindo peças sobressalentes a serem fornecidas pela Contratada), porém não inclui os Equipamentos que pertencem à Contratada.

⁶ Conforme definição contida na Cláusula 1 das Condições Gerais do Contrato (CGC), “Serviços de Instalação” significa todos aqueles serviços auxiliares para o fornecimento da Unidade de produção para as Instalações a serem fornecidas pela Contratada de acordo com o Contrato, tais como transporte e fornecimento de seguro marítimo ou outro similar, serviços de inspeção, remessa, preparação do local (incluindo o fornecimento e uso de Equipamentos da Contratada e o fornecimento de todos os materiais de construção necessários), instalação, testes, pré-ativação, ativação, operações, manutenção, fornecimento de manuais de operação e manutenção, treinamento...conforme o caso.

como tal, como a responsável exclusiva pela realização de todo e quaisquer pagamentos referentes aos serviços prestados.

16. A abertura do certame e o recebimento dos envelopes objetivando a Pré-Qualificação dos licitantes ocorreram em 08.09.2008 (Doc. R08) e, após o processamento regular da Pré-Qualificação e posterior análise das Propostas Técnica e Comercial, publicou-se a Homologação do Resultado Final, em 10.10.2009 (Doc. R10).

17. A formalização do instrumento contratual (Doc. R11) ocorreu em 03.11.2009, com o vencedor Consórcio ENERGEN, naquela oportunidade constituído pelas empresas SPA Engenharia, Indústria e Comércio Ltda. e Empresa Tejofran de Saneamento e Serviços Ltda., tendo sido a primeira consorciada, posteriormente, em 16.06.2014, por ocasião da formalização do Termo de Aditamento nº 05, substituída a pedido do próprio Consórcio, pela empresa SPAVIAS Engenharia Ltda. E é nesta última composição que o consórcio (Requerente) solicitou a instauração do presente Procedimento Arbitral.

18. Aos serviços contratados foi atribuído inicialmente o valor de R\$ 189.810.872,56 (cento e oitenta e nove milhões, oitocentos e dez mil, oitocentos e setenta e dois reais e cinquenta e seis centavos), na base maio/2009, (cf. Proposta Comercial – Doc. R09), cujo pagamento estava assegurado com recursos de operação de crédito captados junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), ao Japan Bank for International Cooperation (JBIC), além de recursos do Tesouro do Estado.

19. Quanto ao prazo de execução dos serviços, o mesmo foi originalmente fixado em 18 (dezoito) meses, contados do início da vigência do contrato, isto é, a partir de 04.01.2010, conforme constante do documento CT.GEO.5/2010 (Doc.R12).

20. O contrato sofreu, no total, 7 (sete) aditamentos os quais, em linhas gerais, implicaram na readequação da Planilha de Quantidades e Serviços, tendo sido aumentado em R\$ 28.471.630,88 (vinte e oito milhões, quatrocentos e setenta e um mil, seiscentos e trinta reais e oitenta e oito centavos), bem como na prorrogação do prazo de execução dos serviços, cujo cronograma foi estendido até o início de janeiro/2016, quando então teve sua execução concluída.

21. A tabela abaixo demonstra de forma resumida a cronologia do contrato e seus aditamentos:

Tabela 2: Cronologia do contrato e respectivos aditamentos

INSTRUMENTO	DATA	VALOR	PRAZO	OBJETO
Contrato	03.11.2009	R\$ 189.810.872,56	18 meses	-
		(Base: maio/2009)	(Até 03.07.2011)	
TA nº 01	30.06.2011	R\$ 0,00	-	Readequação das Tabelas de Quantidades e Preços, com alteração de quantitativos, inclusão de itens novos e substituição da grade de linha em dormente de madeira por grade de linha em dormente de concreto, sem alteração do valor contratual
TA nº 02	01.07.2011	R\$ 0,00	18 meses (Até 03.01.2013)	Prorrogação do prazo de execução
TA nº 03	28.12.2011	R\$ 28.471.630,88	-	Readequação das Tabelas de Quantidades e Preços, inclusão de itens e respectivos critérios de medição e revisão do cronograma, com acréscimo do valor contratual.
		Valor total do contrato = R\$ 218.282.503,44		
TA nº 04	03.01.2013	R\$ 0,00	18 meses (Até 03.07.2014)	Prorrogação do prazo de execução
TA nº 05	16.06.2014	R\$ 0,00	-	Alteração da constituição do Consórcio ENERGI
TA nº 06	03.07.2014	R\$ 0,00	9 meses	Readequação das Tabelas de Quantidades e Preços e alteração do cronograma físico-financeiro com a prorrogação do prazo em nove meses, sem acréscimo de valor
			(Até 03.04.2015)	
TA nº 07	02.04.2015	R\$ 0,00	9 meses	Readequação das Tabelas de Quantidades e Preços e alteração do cronograma físico-financeiro com a prorrogação do prazo em nove meses, sem acréscimo de valor
			(Até 03.01.2016)	

22. Por fim, salienta-se que mais de ano se passou entre a publicação do edital de Pré-Qualificação e a efetiva formalização do contrato, levando os Requeridos a se depararem com necessidades distintas daquelas verificadas quando do início do procedimento licitatório. Não bastasse, também situações imprevisíveis à época culminaram com a ulterior necessidade de adequação do objeto contratado.

23. Desta forma, importante desde logo enfatizar que toda e qualquer necessidade de modificação no escopo do contrato, solicitada pelos Requeridos, decorreu de fatos supervenientes à instauração da licitação, os quais

exigiram alguma alteração no escopo contratual, de maneira a otimizá-lo. A extensão do prazo contratual, por sua vez, apresentou-se como consequência natural, em razão do impacto que aqueles fatos causaram ao desenvolvimento dos trabalhos.

24. O fato é que o Requerente, conforme se extrai da carta ENERG nº 135/14 (Doc. R20, p. 1-28) encaminhada em 02.12.2014 à Requerida2, afirma que *“durante a execução dos serviços, fatos imprevistos e imprevisíveis, bem como medidas unilaterais determinadas pela CPTM, impediram que o Consórcio desse normal andamento às obras, resultando no desequilíbrio da equação econômico-financeira do ajuste”*⁷.

25. Sendo assim, o pedido de reequilíbrio em exame, supostamente amparado no artigo 57, §1º e artigo 65, ambos da Lei Federal nº 8.666/93 (Lei de Licitações), recai sobre os custos adicionais que o Requerente alega ter experimentado, em razão das modificações incorporadas ao escopo do contrato durante sua execução, bem, como sobre a extensão do prazo de execução dos serviços para 72 (setenta e dois) meses.

26. A realidade, contudo, tal como restará esclarecido na presente Resposta, é que se trata de pleito infundado, pois eventuais custos adicionais incorridos pelo Requerente durante a execução contratual, tenham sido eles diretos ou indiretos, já foram devidamente incorporados ao contrato através dos valores acrescidos por meio do Termo de Aditamento nº 03 ou resultaram de falha no planejamento (e replanejamento) executivo do próprio Consórcio-contratado. Nesta última hipótese, evidente que não assiste à CPTM criar solução para um desequilíbrio econômico-financeiro cuja origem esteve no próprio equívoco gerencial do Requerente.

II.2. ILEGITIMIDADE DA CPTM (REQUERIDA2) PARA A REALIZAÇÃO DE PAGAMENTOS

27. Preliminarmente, assiste à Requerida2 assinalar que, tal como já mencionado, o Contrato STM nº 012/2009 foi celebrado pelo Consórcio Requerente com o Estado de São Paulo, representado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, tendo a CPTM nele figurado, tão somente, na condição de Gerenciadora/Interveniente.

28. Da execução do referido contrato resultou a instauração do presente Procedimento Arbitral, através do qual o Requerente pleiteia a condenação dos Requeridos, por suposto desequilíbrio econômico-financeiro no ajuste,

⁷ Doc. R20, p. 04

no importe de R\$ 50.026.853,65 (cinquenta milhões, vinte e seis mil, oitocentos e cinquenta e três reais e sessenta e cinco centavos) na base maio/2009.

29. Em que pese, porém, a atuação da Requerida2 como gestora do contrato em análise, importante desde já esclarecer que não há qualquer fundamento legal ou contratual para que esta venha a ser condenada a realizar eventual pagamento indenizatório.

30. Isto porque o Estado de São Paulo (Requerida1) constitui o único e exclusivo responsável pelos pagamentos das contraprestações devidas ao Requerente, por força dos serviços prestados no Contrato STM nº 12/2009.

31. Todos os pagamentos decorrentes da execução do contrato, com efeito, são feitos pelo Estado de São Paulo, já que é ele o signatário do Contrato de Empréstimo junto às entidades financiadoras do projeto que resultou no Contrato STM nº 012/2009 (Doc. R11).

32. À Requerida2, em face de sua *expertise* técnica, sempre coube figurar apenas como Interveniente e Gestora do contrato, sem que a ela possa ser repassada, a qualquer pretexto, a responsabilidade pela realização de pagamentos. Tal obrigação, desde o início, corresponde a uma responsabilidade contratual imputada tão somente ao Estado de São Paulo.

33. Em face do exposto, pretende a Requerida2 que seja reconhecido pelo Tribunal Arbitral a impossibilidade de a ela ser imputado o dever de realizar eventual e qualquer pagamento condenatório, em favor do Requerente, decorrente da relação contratual em discussão.

II.3. PLEITO INDENIZATÓRIO

34. Conforme já destacado, o pedido de indenização apresentado pelo Requerente sustenta-se, especialmente, na extensão do prazo de execução dos serviços. Tal extensão, em seu entendimento, tem por base os seguintes fundamentos:

- Não disponibilização do local de execução das obras pela Administração;
- Escassez de pessoal para fiscalização e acompanhamento das obras em curso;
- Interferência superveniente de terceiros (MRS);
- Alteração da metodologia de execução de serviços;
- Alteração de projeto;
- Execução de serviços adicionais.

35. E, como consequência da extensão contratual, alega o Requerente que teria incorrido nas seguintes despesas, cujo ressarcimento pretende ver deferido através do presente procedimento arbitral:

- Custos adicionais para contratação de seguros para o período após 27.06.2014;
- Custos adicionais para manutenção de equipe de meio ambiente e serviços de gestão ambiental;
- Custos adicionais pela ociosidade dos equipamentos alocados.

36. O Requerente argumenta que “*a extensão do prazo de vigência do Contrato, determinada em virtude dos eventos adversos (supervenientes) vivenciados pelo Consórcio Requerente ao longo da execução do Contrato (inegável fato da administração), não se fez acompanhada das medidas necessárias ao ressarcimento dos custos então incorridos por este Consórcio para assegurar a maior permanência de seus recursos indiretos no canteiro de obras. Em virtude disso, a relação econômico-financeira original deste Contrato restou gravemente desfigurada*”.

37. Defende, sob tais assertivas, ter o suposto direito ao recebimento de indenização em valor correspondente a R\$ 50.026.853,65 (cinquenta milhões, vinte e seis mil, oitocentos e cinquenta e três reais e sessenta e cinco centavos), na base maio/2009.

38. Alega, ainda, que apresentou à CPTM o desequilíbrio econômico-financeiro experimentado, fazendo referência a três correspondências (carta ENER G nº 197/2013, carta ENER G 135/2014 e carta ENER G 026/2015 – respectivamente Doc. C04, Doc. C05 e Doc. C06) que não teriam sido respondidas pela Requerida².

39. Sem razão, contudo, o Requerente, conforme restará demonstrado nas considerações a seguir, que impugnam, um a um, os pontos controversos por ele destacados.

II.3.i Das correspondências que alega não respondidas

40. Afirma o Requerente que foram encaminhadas diversas correspondências à CPTM, e que as mesmas não teriam sido respondidas. Entretanto, conforme se demonstrará, tal alegação não condiz com a realidade.

41. O pedido elaborado através da Correspondência ENER G nº 135/14, em que apresenta supostos custos extras relativos ao período de aproximadamente 54 meses de obras (do início até junho de 2014), foi devidamente

analisado por Grupo de Trabalho especialmente constituído para tanto na CPTM (Doc. R20), cujos trabalhos foram encerrados sem conclusão, em razão do não encaminhamento da documentação completa comprobatória dos alegados custos extraordinários e supostamente incorridos ao longo do período, conforme CT.GEM. 214/2015 (Doc. R20, p. 69 do arquivo).

42. Na correspondência ENERG nº 045/15, datada de 17.04.2015 (Doc.R20, p. 57 do arquivo), o Requerente respondeu informando que se tratava de grande volume de documentos, que ocupavam sessenta caixas, tendo solicitado prazo de trinta dias para sua organização e apresentação.

43. Conforme se verifica na Correspondência ENERG nº 046/15, de 30.04.2015 (Doc.R20, p. 59 do arquivo), o Requerente providenciou a juntada de apenas parte dos documentos comprobatórios de despesas exigidos à análise de seu pleito (relativos aos meses de janeiro e fevereiro/2010), sem haver providenciado qualquer juntada posterior de documentos complementares.

44. Portanto, falta com a verdade o Requerente ao afirmar que seus pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro não teriam sido respondidos. Ao contrário, ao pedido apresentado em 02.02.2014 foi constituído Grupo de Trabalho especialmente para fins de análise, tendo o Requerente deixado de colaborar com tal análise ao simplesmente deixar de juntar toda a documentação solicitada pela Requerida2.

45. Por outro lado, cumpre também ressaltar que, conforme afirmado pelo próprio Requerente no item II.7 de seu arrazoado, a solicitação de ressarcimento do custo adicional com renovação de seguros foi analisada pela Requerida2 e devidamente solucionada através de pagamento efetuado pela Requerida1, mediante análise de documentação comprobatória, no importe de R\$ 3.076.417,24 (três milhões, setenta e seis mil, quatrocentos e dezessete reais e vinte e quatro centavos), devidamente pagos em 02.06.2017 (Doc. R27).

46. Verifica-se assim que, ao contrário do que afirma o Requerente, a Requerida2 analisou diversos de seus requerimentos, sobretudo os de maior impacto, e proferiu manifestação expressa, positiva ou negativa, conforme a documentação apresentada.

II.3.ii Não disponibilização do local de execução das obras

47. Alega o Requerente que estaria estabelecido no Edital que os serviços objeto do contrato celebrado deveriam ser realizados “*no período de circulação dos trens metropolitanos, por meio de interdição prévia do tráfego*”, o que não condiz com o quanto estabelecido no edital por ele referido.

48. Eis o inteiro teor da Parte 2, Seção VI (Exigências da Contratante), cláusula 1.2.2 do edital:

1.2.2-Metodologia de Execução

Apresentação do Plano de Trabalho para execução do objeto a ser contratado, sem comprometimento da continuidade da prestação dos serviços, operação dos sistemas e estações em questão.

O proponente descreverá a seqüência de cada um dos aspectos principais do objeto deste Termo de Referência (planejamento, projeto, fabricação, fornecimento e implantação) demonstrando conhecimento da situação existente, propondo soluções e tornando explícito o plano de Trabalho a ser adotado.

a) Planejamento

O Proponente deve garantir a continuidade operacional dos sistemas e estações. O Proponente deve atentar para o fato de que:

- Atividades que implicam interferência operacional com restrições, sem interrupção da circulação de trens, podem ser executadas nos seguintes períodos: de segunda a sexta-feira – das 9h30 às 15h30; Sábados – das 14h00 às 24h00 e domingos e feriados – das 01h00 às 24h00.
- Atividades que implicam interferência operacional com interrupção parcial da circulação de trens devem ser executadas de segunda a sábado, das 0h00 às 04h00 e domingos das 01h00 às 04h00.
- Excepcionalmente e ocasionalmente, outros intervalos que implicam restrições operacionais podem ser estudados pela CPTM e autorizados por esta, se considerados indispensáveis.⁸ (sic) (grifos nossos).

49. O edital é expreso quanto ao fato de que a execução do objeto deveria ocorrer de modo adequado à necessidade de continuidade da prestação de serviços e operação do sistema ferroviário, informando, ainda, a grade máxima de disponibilização de intervalos para tanto. Note-se que não há qualquer referência à garantia de disponibilização total dos horários, tampouco de exclusividade da prestação de serviço no local.

50. Evidente, assim, que as empresas que compõem o Consórcio Requerente – TEJOFRAN e SPAVIAS – conheciam de antemão as dificuldades em regra existentes para a execução de um contrato como o trazido à análise. Estas empresas, que regularmente participam de licitações públicas (e nas quais muitas vezes sagram-se vencedoras), conhecem contratos de engenharia como este e bem sabem que estão sujeitos a imprevistos e adversidades de diversas naturezas que se apresentam ao longo da execução do objeto contratado, assim como o fato de que não são as únicas empresas a prestar serviços no mesmo local.

51. Neste tema, importante analisar a equipe proposta pelo Consórcio Requerente para a execução do presente contrato (Doc. R09, p. 76 a 99 do arquivo).

⁸ Doc R06, p. 91 do arquivo.

52. O gerente de contrato, Flavio de Andrade Muller, foi funcionário da RFFSA (1977-1984) e da CBTU (1984-1997), ambas ferrovias sucedidas pela CPTM, bem como da própria Requerida2, no período de 1997 a 2003, período ao qual ainda é possível somar a atuação em obras da CPTM através da JF Engenharia (2003-2004) e O&M (2005-2009), sendo este último período nas obras de dinamização da linha 12 da CPTM.

53. O mesmo ocorre com o Projeto de Catenária, atribuído a Mauro Caetano D'Almeida, funcionário da RFFSA (1969-1988), CBTU (1989-1993) e da CPTM, Requerida2, no período de 1994/1997, como Coordenador de Operações do Sistema Leste, o que abrange a linha 12, objeto do contrato sob análise.

54. O Engenheiro de Projeto em Suprimento de Energia, Diamantino Gonçalves Monteiro, foi funcionário da RFFSA (1976-1994) e da CPTM (1994-2003), tornou-se consultor ferroviário de projetos de rede aérea de tração e trabalhou, no período de 2006 até a entrega da proposta, para o Consórcio Variante de Poá, em projeto de implantação de rede aérea na mesma linha 12.

55. As Obras de Catenária ficaram a cargo de Mario Edson Picchi Gallego, funcionário da RFFSA (1975-1985), CBTU (1985-1994 / 1997-2000) e CPTM (1994-1996 / 2001-2003), tornou-se consultor técnico em rede aérea e foi o responsável pela programação e execução da Rede Aérea da linha 12, serviço executado pela empresa O&M para o Consórcio Variante de Poá.

56. Sem dúvida, portanto, que o Consórcio Requerente, através de sua equipe, detinha amplo conhecimento da realidade das obras vivenciada na Requerida2, sobretudo quanto à execução simultânea de diversos contratos e a necessidade de conciliação de todos eles, na medida em que tal equipe era integrada por diversos ex-funcionários desta Requerida2, sendo que os dois últimos (relacionados nos parágrafos 54 e 55) haviam trabalhado recentemente (até maio/2009 o sr. Mario Edson Picchi Gallego e, até a data da apresentação da proposta, o sr. Diamantino Gonçalves Monteiro), através de outra empresa, em projeto no mesmo local.

57. Ademais, a necessidade de conciliação do cronograma contratado com outras obras em andamento foi contemplada na própria Proposta Técnica apresentada pelo Requerente (Doc. R09, p. 64 do arquivo):

3.6.1.3 – OBRAS DE SUBSTITUIÇÃO DE AMV'S E TRAVESSÕES
Para executarmos estes trabalhos (locações: 18, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 30) que estão no caminho crítico do empreendimento iremos fazer a pré-montagem dos AMV's nos canteiros de Engenheiro Trindade e Engenheiro Manoel Feio. Várias equipes farão a preparação do local de implantação durante a semana, utilizando os horários de vale (09h30min às 15h30min), programaremos para os finais de semana as interdições para corte da via, reforço da plataforma e montagem do novo equipamento, tudo

sincronizado com os trabalhos de implantação do novo sistema de sinalização que será implantado em outro contrato da CPTM.

58. Em lugares nessas condições, conhecidas pelo Requerente, muitas vezes está ao alcance da Administração-contratante somente a adoção de medidas que permitam, ao longo da execução contratual, a concessão de intervalos que venham atender às necessidades de todas as empresas contratadas e cujos objetos exijam o acesso à via.

59. Não se pode, portanto, permitir prevalecer a alegação do Requerente, quando pretende convencer o Tribunal Arbitral de que tinha assegurado o direito de acesso livre e irrestrito à via, por todo o período mencionado no edital. Por todo o aqui relatado, está claro que não bastava que o acesso fosse solicitado à CPTM.

60. À luz da realidade das obras públicas e da experiência profissional das empresas que compõem o Consórcio Requerente, tem-se por certo que este já sabia que os períodos mencionados no edital correspondem ao intervalo máximo passível de concessão.

61. Evidente que qualquer empresa especializada na realização de serviços de infra e superestrutura em Via Permanente e Rede Aérea é conhecedora das dificuldades para que se proceda à interrupção da operação de um sistema, de modo que assume, já por ocasião da participação no certame, os riscos envolvidos do desenvolvimento de tais atividades.

62. Competia, portanto, ao Requerente se organizar durante a execução do contrato, de modo a mitigar os riscos envolvidos nos contratempos atinentes à concessão de intervalos. Até porque, conforme constante das especificações técnicas referidas no parágrafo 48 desta Resposta, era responsabilidade do Consórcio-contratado a elaboração e gerenciamento do planejamento executivo, de modo que o dimensionamento inadequado das equipes de produção e improdutividade causada por falha no planejamento devem ser exclusivamente assumidos pelo Requerente.

63. Ademais, vale ressaltar que a execução do objeto não estava integralmente vinculada à realização de atividades nas vias. Considerável parcela dos serviços contratados prescindia de tal acesso e, portanto, não existia impedimento para que fossem abertas frentes de serviço pelo Requerente, para a execução de serviços outros, tais como a pré-montagem de aparelhos de mudança de via, pré-moldagem de canaletas e caixas em concreto armado para drenagem e obras de drenagem e contenção, tal como inclusive por ele próprio admitido em sua Proposta Técnica (Doc. R09, p. 64 do arquivo).

64. Logo, consistia também em obrigação do Requerente planejar a realização dos serviços de maneira que não tivesse sofrido a ociosidade que alega ter experimentado sobre os recursos de mão-de-obra e de equipamentos que mobilizou.

65. A amplamente conhecida realidade operacional da CPTM que, há um só tempo, precisa conciliar o expressivo aumento de demanda das Linhas com o aumento no número de contratadas que também precisam de acesso à via, evidenciam o fato de que os intervalos apontados no edital como possíveis para a realização do objeto do contrato são apenas indicativos, sem qualquer garantia de concessão total.

66. A propósito e justamente em razão da difícil realidade operacional da companhia, é que a Requerida2 já tem, efetivamente, um critério interno estabelecido de acesso à via, critério este reconhecido pelo Requerente em sua Proposta Técnica (Doc. R09, p. 49/50 e 62/63 do arquivo):

1.4.– CONVIVÊNCIA DAS OBRAS COM A OPERAÇÃO

A necessidade de execução das obras com a simultaneidade à operação da Linha F exigirá que sejam tomadas diversas providências, tanto na fase de projeto como na fase de construção, com o intuito de minimizar os problemas operacionais, entretanto, em razão da complexidade das obras algum transtorno existirá.

Deverão ser analisados e verificados todos os sistemas a serem afetados que compõem a via férrea.

Todas as programações deverão ser executadas com bastante critério de maneira a permitir a continuidade operacional dos sistemas, sem prejuízo a operação dos trens, com intervalos programados obedecendo-se os padrões definidos pela CPTM no edital, no que concerne aos horários propostos para os dias da semana, sábados, domingos e feriados.

Na execução dos serviços ao longo da via férrea se terão em conta as disposições da norma da CPTM – Determinação para execução de serviços ao longo da via férrea.

Os serviços de via permanente e rede aérea, preferencialmente, serão executados no período noturno e em finais de semana, obedecendo-se os períodos de 9:30 hs às 15:30 hs (2ª a 6ª feira), de 14:00 hs às 24:00 hs aos sábados e de 1:00 hs às 24:00 hs em domingos e feriados. **Estes intervalos serão discutidos com a CPTM e programados conforme as normas vigentes na CPTM**, com a antecedência devida.

(...)

3.2- PLANEJAMENTO

Os objetivos principais deste empreendimento são:

-A substituição dos AMV's e Travessões que compõem as diversas locações (dispositivos que permitem a transposição das composições ferroviárias de uma via para outra)

-Substituição de toda a Rede Aérea passando o sistema auto tencionado (*sic*).

-Melhoria de drenagens e contenções deficientes.

Para minimizar os impactos na operação comercial da CPTM o planejamento da obra terá como princípio básico atividades em canteiro cujo horário de trabalho é mais flexível. Estas atividades são:

- Pré -montagem de aparelhos de mudança de via e travessões
 - Emplacamentos de dormentes de madeira.
 - Pré-moldagem de canaletas e caixas em concreto armado para drenagem.
 - Fabricação de triângulos e suspensórios para Rede Aérea.
- As atividades que dependem de acesso às vias serão programadas conforme horários pré-estabelecidos em edital e apresentadas antecipadamente à CPTM para aprovação.** (grifos nossos).

67. A norma referida pelo próprio Requerente em sua Proposta Técnica é a Norma de Serviços CPTM nº NS.DO/002 (Execução de Obras e Serviços ao Longo da Via Férrea, versão 07, de 15.07.2013 – Doc. R13), que define o Sistema de Solicitação de Acesso (SSA) da CPTM como o “*sistema informatizado para gerenciamento das atuações, que alterem direta ou indiretamente as características normais da operação. Consiste em três etapas: 3.2.1 Solicitação de Acesso – SA (...). 3.2.2 Programação de Acesso (...). 3.2.3 Autorização de Acesso*”.

68. A primeira etapa, a Solicitação de Acesso, é formulada por inúmeras contratadas, conveniadas, concessionárias (ex.: MRS Logística), gerenciadoras, fiscalizadoras, supervisoras e permissionárias da CPTM. Após o registro dos pedidos de acesso, assiste à Requerida² analisar a demanda de acesso apresentada, aos quais se somam aqueles formalizados por suas áreas internas de manutenção e obras, e montar a grade de disponibilização, na reunião de Programação de Acesso, que estará sempre sujeita a mudanças em face da própria natureza dos serviços prestados pela CPTM.

69. Evidente, assim, que a Solicitação de Acesso não implica em automática Autorização de Acesso, o que era de pleno conhecimento do Requerente quando da apresentação de sua Proposta Técnica.

70. De acordo com referida norma (Doc. R13), existem três tipos de acesso: simples (não interfere na circulação de trens, mas demanda cuidado), elétrico (demanda desligamento elétrico do sistema redundante ou equipamento do sistema auxiliar, sem interferência na circulação dos trens) e com interferência (dividida em traslado, cautela e interdição, demandam interrupção ou interferem em uma ou mais vias, interferindo na circulação de trens).

71. O Requerente alega que dos intervalos solicitados, apenas 79% (setenta e nove por cento) teriam sido concedidos, dos quais, apenas 64% (sessenta e quatro por cento) teriam sido por ele integralmente aproveitados (dados relativos ao período de janeiro a julho/2010, conforme teor do Doc. C10).

72. Entretanto, conforme se verifica no Controle de Solicitações de Acesso anexo (Doc. R22), que reúne informações somente das solicitações de acesso com interferência, muitos dos intervalos concedidos não foram aproveitados por decisão do Requerente.

73. A planilha abaixo reproduz as informações constantes do Doc. R22 relativamente ao período de 18 (dezoito) meses inicialmente previsto para a duração do contrato (de janeiro/2010 a junho/2011) e permite a verificação das quantidades de horas trazidas ao debate:

Tabela 3: Relatório de controle de acessos

MÊS/ ANO	HORAS SOLICITADAS	HORAS NÃO CONCEDIDAS	HORAS CONCEDIDAS	HORAS EXECUTADAS	HORAS DE ATRASO PELA CPTM	HORAS CANCELADAS		
						CPTM	CONSÓRCIO ENERG	FATOS FORTUITOS
jan/10	407:43:00	00:00:00	407:43:00	179:16:00	36:35:00	00:00:00	191:52:00	00:00:00
fev/10	102:00:00	102:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00	00:00:00
mar/10	396:00:00	28:00:00	368:00:00	272:00:00	00:00:00	00:00:00	96:00:00	00:00:00
abr/10	524:10:00	54:30:00	469:40:00	281:30:00	12:10:00	105:00:00	71:00:00	00:00:00
mai/10	292:58:00	33:27:00	259:31:00	238:51:00	04:40:00	00:00:00	16:00:00	00:00:00
jun/10	278:59:00	28:29:00	250:30:00	234:50:00	00:40:00	07:30:00	07:30:00	00:00:00
jul/10	163:06:00	65:50:00	97:16:00	87:46:00	01:20:00	01:30:00	06:40:00	00:00:00
ago/10	233:48:00	30:28:00	203:20:00	163:42:00	02:10:00	11:30:00	25:58:00	00:00:00
set/10	321:23:00	203:01:00	118:22:00	45:12:00	00:15:00	03:29:00	69:26:00	00:00:00
out/10	233:07:00	08:00:00	225:07:00	140:23:00	02:35:00	06:35:00	75:34:00	00:00:00
nov/10	310:40:00	183:52:00	126:48:00	56:57:00	00:00:00	04:44:00	65:07:00	00:00:00
dez/10	255:38:00	53:26:00	202:12:00	157:23:00	03:00:00	00:00:00	41:49:00	00:00:00
jan/11	199:51:00	10:39:00	189:12:00	153:09:00	01:20:00	00:00:00	32:08:00	02:35:00
fev/11	185:57:00	17:49:00	168:08:00	161:08:00	01:00:00	00:00:00	06:00:00	00:00:00
mar/11	134:51:00	10:40:00	124:11:00	93:42:00	01:00:00	00:00:00	29:29:00	00:00:00
abr/11	145:34:00	05:20:00	140:14:00	126:30:00	00:00:00	02:15:00	11:29:00	00:00:00
mai/11	135:14:00	02:30:00	132:44:00	114:37:00	00:00:00	11:58:00	06:09:00	00:00:00
jun/11	175:19:00	74:22:00	100:57:00	71:54:00	03:25:00	07:10:00	18:28:00	00:00:00
total	4496:18:00	912:23:00	3583:55:00	2578:50:00	70:10:00	161:41:00	770:39:00	2:35:00

74. A partir dessas informações, a Tabela 4 tem a finalidade de demonstrar o impacto que a atuação (negativa) da CPTM produziu na execução do contrato, repita-se, no período de 18 (dezoito) meses para os quais estava prevista a completa execução do objeto do contrato, tanto com relação ao total de horas solicitadas quanto às horas concedidas:

Tabela 4: Comparativo de quantidade de horas solicitadas e não concedidas

	quantidade de horas	% das horas solicitadas	% das horas concedidas
solicitadas	4496:18:00	100,00%	-
não concedidas	912:23:00	20,29%	-
concedidas	3583:55:00	79,71%	100,00%
executadas	2578:50:00	57,35%	71,96%
atraso pela CPTM	70:10:00	1,56%	1,96%
canceladas pela CPTM	161:41:00	3,60%	4,51%
canceladas pela ENERG	770:39:00	17,14%	21,50%
canceladas por fato fortuito	2:35:00	0,06%	0,07%

75. Analisando-se o período, é possível verificar que foram concedidos 79,71% das horas solicitadas, das quais foram executadas apenas 71,96%, sendo que, destas, a maior parte das horas não executadas foram decorrentes de cancelamentos pela própria ENERG (21,5%).

76. Do total de horas concedidas no período de janeiro/2010 a junho/2011, apenas 6,47% foram prejudicadas por atraso ou cancelamento por parte da CPTM, e outros 0,07% decorreram de caso fortuito. Ou seja, ainda que somadas todas as externalidades que teriam prejudicado a execução do cronograma elaborado pelo Requerente, estas representariam um prejuízo máximo de 6,54% das horas concedidas.

77. Analisando-se de forma mais ampla, a partir da totalidade das horas solicitadas, o prejuízo de cronograma, considerando-se as horas não concedidas, os atrasos pela CPTM, as horas canceladas pela CPTM e as canceladas por fato fortuito, o impacto seria de 25,51% sobre o total, que, convertido em tempo, equivaleria a pouco mais de 4,5 (quatro e meio) meses.

78. Assim, apesar de constar de sua Proposta Técnica que *“todas as programações deverão ser executadas com bastante critério de maneira a permitir a continuidade operacional dos sistemas, sem prejuízo a operação dos trens”*, bem como que *“o planejamento da obra terá como princípio básico atividades em canteiro cujo horário de trabalho é mais flexível”* (Doc. R09, p. 49 e 62 do arquivo), isso não parece ter sido observado, uma vez que o Requerente fundamenta o seu pedido de indenização, dentre outros aspectos, na falta de concessão de acesso à via (repita-se, acessos com interferência na operação) pela Requerida2.

79. Sendo assim, não é possível imputar exclusivamente à CPTM (Requerida2) a responsabilidade pela prorrogação do prazo do contrato em 54 (cinquenta e quatro) meses; ou seja, quadruplicando o prazo inicialmente

fixado para a execução do contrato, em razão de uma interferência total (somados atrasos, cancelamentos e casos fortuitos) inferior a 5 (cinco) meses.

80. Merece destaque o fato de que o Requerente, apesar de haver apresentado um cronograma em sua Proposta Técnica (Doc. R09, p. 100 do arquivo) que não previa qualquer execução de serviço nos dois primeiros meses do contrato (janeiro e fevereiro/2010), solicitou acessos com interdição da via nesse período, o que não era esperado pela Requerida2.

81. Tais solicitações, no mês de janeiro/2010, foram concedidas. Mas, como se verifica na Tabela 3, quase metade do tempo solicitado foi cancelado a requerimento do próprio Requerente, com fundamento na falta de empregados (da ENER) para a execução dos serviços (Doc. R22, p. 211). Desta forma, além de não previsto no cronograma apresentado pelo Requerente, tais acessos não se mostraram fundamentais à execução dos serviços por ele planejados para esse período comprovando, desta forma, que o Requerente solicitava acessos que sequer estavam programados para aproveitar.

82. Já no mês de fevereiro/2010 a Requerida2 rejeitou todos os acessos solicitados pelo Requerente, tendo em vista a necessidade de conceder acesso a outros contratos em execução, cujos cronogramas previamente apresentados à CPTM efetivamente contemplavam a execução de serviços naquele mês, motivo pelo qual tiveram seus pleitos priorizados em relação aos do Requerente, que, repita-se, não previu a necessidade de execução de qualquer tipo de serviço que demandasse o acesso à via naquele período.

83. Acrescente-se a isto o fato de que, em momento algum de suas alegações, demonstra o Requerente que teria, após os cancelamentos de acessos, intensificado os serviços com ele contratados (através da contratação ou disponibilização de maior contingente de trabalhadores para a execução do contrato), a fim de minimizar o impacto que as alegadas restrições de acesso teriam causado no prazo inicialmente estabelecido.

84. Ao contrário. O que se denota das listagens de pessoal anexas (Doc. R23), documentos estes que acompanharam as medições apresentadas pelo Requerente durante a execução do contrato, para fins de aprovação do pagamento pelo Requerido1, é que não há um aumento expressivo de empregados alocados à execução do contrato em razão do suposto prejuízo no cumprimento do cronograma decorrente da não concessão, cancelamento ou concessão parcial dos intervalos pela Requerida2.

85. O quadro abaixo representa uma compilação das informações constantes das listagens de pessoal, e permite visualizar, mês a mês, a quantidade de pessoal alocado durante o período inicial de 18 (dezoito) meses de contrato:

Tabela 5: Tabela de medições e pessoal alocado

CONTRATO STM nº 12/2009				
CONTRATADA : CONSÓRCIO ENERG P0 - LOTE 3				
Objeto: Empreitada por preço global de fornecimento e instalação da via permanente e sistema de suprimento de energia catenária de tração, entre os km 02+110 e km 41+240 e pátio de estacionamento de trens de Manoel Feio entre os km 32+100 e km 32+800 para linha F da CPTM (12 Safira) - Lote 3				
Medição	Período	Quantidade de empregados alocados - Tejofran	Quantidade de empregados alocados - SPA Engenharia	Total de empregados alocados
1	04/01 a 31/01/10	25	30	55
2	01/02 a 28/02/10	51	64	115
3	01/03 a 31/03/10	0	0	0
4	01/04 a 30/04/10	69	73	142
5	01/05 a 31/05/10	76	71	147
6	01/06 a 30/06/10	75	77	152
7	01/07 a 31/07/10	79	71	150
8	01/08 a 31/08/10	77	79	156
9	01/09 a 30/09/10	76	84	160
10	01/10 a 31/10/10	77	109	186
11	01/11 a 30/11/10	77	0	77
12	01/12 a 31/12/10	77	0	77
13	01/01 a 31/01/11	73	0	73
14	01/02 a 28/02/11	76	101	177
15	01/03 a 31/03/11	78	0	78
16	01/04 a 30/04/11	73	100	173
17	01/05 a 31/05/11	73	97	170
18	01/06 a 30/06/11	69	90	159

86. Por exemplo, conforme se verifica na Tabela 3, no mês de fevereiro/2010 não foi concedido qualquer acesso com interdição (o que não significa impossibilidade de trabalhar, pois, conforme já afirmado, atividades que independiam da interdição da via poderiam ser desempenhadas). Nesse mês, foram alocadas 115 (cento e quinze) pessoas para o contrato, ao passo que, no mês seguinte, março/2010, nenhuma pessoa foi alocada, o que denota não haver uma mobilização específica para trabalhar de modo a compensar o tempo não trabalhado em fevereiro.

87. O mesmo ocorre em setembro/2010, em que foram executadas apenas 45 (quarenta e cinco) horas, o que representa 14% (quatorze por cento) do total de horas solicitadas (321h). Nesse mês foram alocadas 160 (cento e sessenta) pessoas ao contrato, ao passo que, no mês seguinte, em outubro/2010, foram alocadas 186 (cento e oitenta e seis) pessoas, um aumento de aproximadamente 16% (dezesseis por cento) de pessoal em relação ao mês anterior, o que não se mostra suficiente para compensar o alegado prejuízo em seu cronograma original.

88. Portanto, por mais este motivo não é possível imputar exclusivamente à Requerida2 a responsabilidade pela extensão do prazo contratual de 18 (dezoito) para 72 (setenta e dois) meses.

89. Importante chamar a atenção para o fato de que, em média, foram alocados 118 (cento e dezoito) empregados ao contrato nos primeiros doze meses, ao passo que no último terço do período originalmente previsto para o término do contrato, foram alocados, em média, 138 (cento e trinta e oito) empregados. Essa informação, analisada à luz da extensão do contrato, deixa dúvida quanto ao fato de se o planejamento inicial da Requerida seria suficiente para a conclusão dos serviços no período contratado, se considerado o fato de que foram necessários outros 54 (cinquenta e quatro) meses para concluir os trabalhos. A perícia de engenharia poderá esclarecer essa dúvida.

II.3.iii Da escassez de pessoal para fiscalização e acompanhamento das obras

90. Afirma o Requerente que a escassez de pessoal da Requerida2 para o acompanhamento e fiscalização da execução dos serviços objeto do contrato prejudicaram o cumprimento do cronograma apresentado, *“levando à necessidade de se privilegiar serviços que não demandavam uma participação constante de seus fiscais”, bem como à “ociosidade das equipes e dos equipamentos que estavam alocados”*.

91. Entretanto, a alegação do Requerente é desprovida de fundamento. Primeiramente porque o contrato em questão, formalizado em 14.08.2009, teve sua execução formalmente supervisionada pela empresa ENGEVIX ENGENHARIA S/A, conforme fazem prova o Contrato (Doc.R28) e respectiva Ordem de Serviço (Doc. R29) anexos. Em 18.01.2012 a CPTM contratou como supervisor substituto o Consórcio SISTEMA PRI-FOCCO, conforme Contrato (Doc. R30) e Ordem de Serviços (Doc. R31).

92. A demora na contratação da nova supervisora, é fundamental que se diga, novamente decorreu de motivos que fugiam ao controle da CPTM, mas, nesse intervalo, a Requerida2 efetivamente cuidou de adotar um plano contingencial de fiscalização através de seus funcionários, justamente com o propósito de que não houvesse descontinuidade na execução dos serviços.

93. Portanto, nos períodos de 03.01.2010 a 17.02.2011 e de 23.01.2012 a 23.01.2014, o contrato foi supervisionado por empresas terceirizadas. Por outro lado, no intervalo entre os contratos (18.02.2011 a 22.01.2012), a execução do contrato foi supervisionada pelos próprios empregados da CPTM, de modo que em momento algum houve cancelamento de serviços importantes por falta de fiscalização.

94. Isto posto, não há qualquer justificativa para a afirmação do Requerente de que a falta de supervisão do contrato teria impactado o cumprimento do cronograma físico estabelecido contratualmente entre as partes.

95. Quanto ao cenário apontado na carta ENERG 113/12 (Doc. C50, p. 4-5), relativamente ao transporte de fiscais da CPTM, o mesmo não é incomum em obras desse tipo. As contratadas costumam oferecer o transporte com a finalidade de aproveitar integralmente o intervalo concedido.

96. Tal praxe, por certo, era de conhecimento do Requerente, tendo em vista o amplo conhecimento prático e específico do pessoal alocado para o contrato, de modo que este fato, por si só, não pode ser considerado gerador de qualquer atraso no cronograma ou ônus financeiro.

97. Desta forma, tendo em vista que eventual procedência das Alegações Iniciais do Requerente acerca da ausência de fiscalização dependeria da análise detalhada dos Diários de Obra, requer a Requerida2 que sua juntada seja providenciada pelo Requerente, a fim de possibilitar a realização de prova pericial sobre tais documentos e permitir ao Tribunal Arbitral constatar que eventual ausência fiscalizatória da Administração-contratante, em nada prejudicou o desenvolvimento dos trabalhos do Requerente.

II.3.iv Da interferência da MRS no curso do contrato

98. Conforme já afirmado, o Requerente, consórcio formado por duas empresas com ampla experiência com obras em ferrovias, conhecia plenamente a realidade da Requerida2 de compartilhamento do uso de suas linhas com o transporte de carga.

99. A equipe proposta evidencia o conhecimento profundo da realidade das obras na Requerida2, conforme exposto no item II.3.ii, parágrafos 51 a 56 desta Resposta, em que se verifica a presença de diversos ex-funcionários da CPTM (e empresas que foram por ela sucedidas), que inclusive continuaram a prestar serviços no mesmo local objeto do contrato ora em análise através de outras empresas contratadas.

100. Portanto, é possível afirmar que o Consórcio Requerente, através de sua equipe, detinha pleno conhecimento da realidade da CPTM, inclusive com relação ao compartilhamento das linhas com a MRS.

101. Em 2011 a MRS iniciou a implantação de uma via segregada para os trens de carga no trecho entre as estações Manoel Feio e Calmon

Viana, cujas obras causaram algum impacto no andamento da execução do contrato ora em análise.

102. Entretanto, ressalta-se o fato de que tal interferência ocorreu no período de 2011 a 2013, de modo que teria impactado apenas o último terço do período originalmente previsto em contrato, não sendo possível imputar a totalidade da extensão do prazo contratual de 54 (cinquenta e quatro) meses, ou seja, três vezes o prazo original, a essa interferência.

103. Ressalte-se, ainda, o quanto afirmado anteriormente com relação à quantidade de pessoal alocado ao contrato, que, no primeiro semestre de 2011, foi maior em relação à média mensal de pessoas alocadas ao contrato durante todo o ano de 2010, de modo que a interferência da MRS, nesse período, não se mostra tão prejudicial quanto alega o Requerente e, repita-se, não justifica a prorrogação do contrato por um período 3 (três) vezes maior que o do prazo original.

II.3.v Da alteração da metodologia para instalação de postes

104. Alega o Requerente que a alteração da metodologia para implantação de postes comunicada em 16.03.2012 (Doc. C26) teria prejudicado o planejamento previsto no cronograma físico original. Sua alegação, no entanto, mostra-se em franca contradição com o cronograma de fornecimento e instalação constante de sua Proposta Técnica (Doc. R09, pg. 100 do arquivo).

105. Isto porque, conforme amplamente afirmado pelo próprio Requerente, o prazo para a execução total dos serviços contemplados no contrato celebrado era de 18 (dezoito) meses, de modo que, sendo 04.01.2010 o início da vigência do contrato, o cronograma físico original apresentado deveria ter contemplado a execução dos serviços até 03.07.2011, ou seja, data anterior à alteração da metodologia de implantação dos postes pela CPTM.

106. Entretanto, ainda que se considere a totalidade da duração do contrato, de 72 (setenta e dois) meses, é importante sublinhar o fato de que o próprio Requerente afirma que referida alteração de metodologia teria durado apenas 4 (quatro) meses, vez que em 13.07.2012 a execução dos serviços de instalação de postes voltou a ser realizada nos mesmos moldes previstos originalmente.

107. Sendo assim, a interferência negativa da Requerida² advinda da alteração de metodologia para implantação de postes foi de apenas 4 (quatro) meses, de modo que, novamente, não é possível imputar exclusivamente à Requerida² a extensão por 54 (cinquenta e quatro) meses do prazo inicialmente previsto no contrato.

II.3.vi Da alteração de projetos

108. Afirma o Requerente a verificação de divergência entre seus projetos e os projetos de sinalização executados por outra empresa contratada (EFACEC, mencionada anteriormente), atribuindo a este fato a responsabilidade pela extensão do prazo contratual.

109. Verifique-se em sua afirmação que, não obstante tenha relatado o ocorrido em 23.06.2010, o Requerente apenas entregou documentação demonstrativa de tal situação à Requerida2 quase um mês após, em 21.07.2010, período sobre o qual a CPTM não teve qualquer ingerência.

110. De fato, foram observadas as divergências apontadas, mas referem-se a dois trechos específicos da linha 12-Safira, próximos às estações de Engenheiro Goulart e São Miguel Paulista, o que não impossibilitou a evolução da obra no restante da linha, uma vez que, lembre-se, a linha possui mais de trinta quilômetros de extensão em que se encontram distribuídas treze estações.

111. Não há qualquer demonstração por parte do Requerente de que estava apenas a esperar a definição dessa divergência nos projetos para concluir o contrato, de modo que não é possível atribuir-se a este evento, tampouco exclusivamente à Requerida2 a totalidade da extensão do prazo contratual.

II.3.vii Da execução de serviços adicionais

112. Alega o Requerente que, durante a execução do contrato, teria se deparado com *“a necessidade de execução de diversos serviços adicionais, que foram determinados em razão de necessidades impostas quando do desenvolvimento dos projetos para atender as melhorias implementadas pela Requerida CPTM”*.

113. Informa que as alterações e serviços adicionais decorreram da necessidade de construção de um muro de arrimo na região da Estação Engenheiro Manoel Feio, das alterações de projetos decorrentes da implantação da estação São Miguel Paulista, dentre outros. Fundamenta, outrossim, sua alegação, em quatro aditamentos ao contrato (1º, 2º, 3º e 7º Termos Aditivos), alegando que o cumprimento dos mesmos teria implicado em custos adicionais, uma vez que os custos para a Administração Local e Administração Central considerados em sua Proposta Comercial inicial, teriam sido concebidos para remunerar somente os custos durante o prazo original de vigência (18 meses).

114. Com a devida licença e respeito, a realidade do contrato não ampara as alegações apresentadas.

115. Conforme se verifica no Doc. R14, o Termo de Aditamento nº 01 teve como fundamento a Carta ENERG 011/09, em que o Requerente propôs a substituição dos dormentes de madeira por dormentes de concreto, tendo sido expresso no item 4 dessa carta que “para esta mudança não haverá onus financeiro à Contratante, mantida a relação respectiva da dormentação por quilometro de linha” (sic) (grifos nossos).

116. Ressalte-se que a Carta ENERG 121/10 é enfática ao afirmar que os preços envolvidos para os dormentes de madeira e os dormentes de concreto são os mesmos.

117. Toda a análise do Termo de Aditamento nº 01 teve como fundamento a inexistência de ônus financeiro à Administração Pública (Requerida1 e Requerida2), informado pelo próprio Requerente quando propôs a alteração. Corolário lógico da alteração proposta pelo Requerente foi a readequação das Tabelas 2 e 4 do contrato tão-somente com a alteração de quantitativos, inclusão de novos itens e a substituição dos dormentes de madeira por dormentes de concreto.

118. Uma vez afirmado pelo Requerente a inexistência de ônus financeiro, posto que os preços para os dormentes de madeira e de concreto são os mesmos, depreende-se que a proposição engloba tanto os custos diretos quanto os indiretos, já que o contrato foi celebrado sob o regime de empreitada por preço global, nos termos do artigo 6º, VIII, “a” da Lei nº 8.666/93, ou seja, “quando se contrata a execução da obra ou do serviço por preço certo e total”.

119. Sendo assim, não há que se falar em majoração do custo indireto e sua respectiva indenização com relação às alterações introduzidas no Termo Aditivo nº 01.

120. Com relação aos Termos de Aditamento nº 02 (Doc. R15) e nº 03 (Doc. R16), os mesmos decorreram do requerimento de dilação do prazo contratual por 18 (dezoito) meses elaborado pelo próprio Requerente na carta ENERG 260/11 (Doc. R15, p. 1), e do aditivo de valor solicitado também pelo Requerente na carta ENERG 261/11 (Doc. R16, p. 1/2).

121. Na carta ENERG 260/11, de 03.05.2011, na qual o Requerente alega que fatores alheios à sua vontade teriam prejudicado a execução do contrato no prazo estabelecido, além de comunicar a necessidade de execução de serviços não constantes do edital naquela ocasião, o Requerente, importante frisar, apenas mencionou o aumento dos custos administrativos decorrentes e apresentou cronograma físico-financeiro, porém sem acréscimo de valor.

122. Do teor de referida carta é possível concluir que o Requerente, ante as interferências negativas ocorridas ao longo da execução do contrato no prazo original de 18 (dezoito meses), observou a possibilidade de conclusão

de referidos serviços em mais 18 (dezoito meses), sem alteração do valor. Tanto que, reprise-se, apresentou sua proposta de extensão do prazo e respectivo cronograma físico-financeiro sem qualquer acréscimo de valor.

123. Sublinhe-se que nessa carta afirmou a necessidade de novos serviços não previstos em edital que causariam um aumento dos custos administrativos.

124. A carta ENERG 260/11 deu origem ao Termo de Aditamento nº 02, nos moldes solicitados.

125. Por seu turno, na carta ENERG 261/11, de 29.04.2011, o Requerente solicitou aditamento correspondente a um acréscimo de 15% (quinze por cento) sobre o valor original do contrato, justamente em razão “*de novas obras e serviços que serão necessários ao longo da linha 12 Safira*”, elencando-os. Tendo em vista a contemporaneidade das cartas 260/11 e 261/11 (esta expedida quatro dias antes daquela), é possível afirmar que ambas tratam da mesma situação fática e, portanto, os novos serviços mencionados na carta ENERG 260/11 são os mesmos discriminados na carta ENERG 261/11 e para os quais o Requerente solicita acréscimo de 15% no valor original do contrato.

126. Na carta ENERG 261/11 o Requerente apresenta como serviços adicionais não previstos no edital:

- desenvolvimento de projetos executivos de via permanente e rede aérea não previstos no edital;
- remanejamento de rede aérea e via permanente provisória para atendimento da construção da nova estação São Miguel Paulista;
- remanejamento de rede aérea e via permanente provisória para atendimento da construção da nova estação Calmon Vianna;
- adequação na drenagem do novo pátio de estacionamento de trens de Manoel Feio;
- desvio ferroviário no pátio de Engenheiro Trindade;
- serviços de sinalização dos travessões já instalados;
- desvios ferroviários no pátio de Manoel Feio para atender necessidade de estacionamento dos trens de serviços desta Companhia;
- remanejamento dos cabos de sinalização e telecomunicação no entorno de Manoel Feio;
- alteração na rede aérea de tração do pátio de Manoel Feio, passando do sistema funicular para pórticos com treliças;
- muro de arrimo para atender nova concepção da via férrea em São Miguel;
- via permanente e rede aérea em São Miguel;
- nova construção de muro de arrimo em Ermelino Matarazzo, face a rompimento do muro atual em razão das fortes chuvas;
- rebaixamento das linhas de sinais, face à implantação das novas passarelas;

- sinalização dos travessões novos a serem implantados em razão do novo plano de vias.

127. Sublinhe-se, a título de alerta que, ao contrário do que consta nas Alegações Iniciais, não há qualquer referência à construção de muro de arrimo na região da estação de Engenheiro Manoel Feio. Os dois muros de arrimo referidos na carta ENERG 261/11 são em São Miguel Paulista e Ermelino Matarazzo.

128. Conforme se verifica no Doc. R16, juntamente com a carta ENERG 261/11 o Requerente apresentou sua proposta de aditivo contratual, em que discriminou os novos serviços e a adequação de projeto executivo, com respectivos valores, tendo atribuído à sua solicitação o valor total de R\$ 28.471.630,88 (vinte e oito milhões, quatrocentos e setenta e um mil, seiscentos e trinta reais e oitenta e oito centavos).

129. Conforme é possível verificar na Justificativa Técnica, Relatório GEV-014/2011 (Doc. R16, p. 64/66), foi considerado necessário o aditivo proposto no valor apresentado pelo Requerente, o qual contemplava todos os itens elencados pelo Requerente na carta ENERG 261/11, inclusive em razão das interferências das concessionárias de serviço público e licença ambiental mencionadas na carta ENERG 260/11.

130. Devidamente autorizado pela Diretoria da CPTM – Requerida2 (Doc. R16, p. 77) e com a resposta de não objeção do Banco Mundial (Doc. R16, p. 102), foi celebrado o Termo de Aditamento nº 3, contemplando integralmente a solicitação elaborada pelo Requerente, inclusive quanto ao valor.

131. Portanto, relativamente ao prazo de 18 (dezoito) meses objeto do Termo de Aditamento nº 02, importante dizer que os custos a ele referentes, diretos e indiretos, foram abrangidos pelo Termo de Aditamento nº 03, uma vez que ambos se referem às cartas ENERG 260/11 e 261/11, que, conforme já demonstrado, tratam da mesma situação fática, uma com pleito de extensão do prazo e outra com pleito de acréscimo de valor.

132. Embora não referidos nas Alegações Iniciais, os Termos de Aditamento nº 04 (Doc. R17) e nº 06 (Doc. R19) tiveram como origem, respectivamente, a carta ENERG 176/12 e a carta ENERG 016/14.

133. Na primeira, o Requerente afirma a *“necessidade de prorrogação do prazo contratual por mais 18 (dezoito) meses, contados a partir de 03/01/13, em conformidade com o cronograma físico-financeiro em anexo, já discutido anteriormente com V.Sas. Referido cronograma incorpora apenas o saldo contratual remanescente, sem quaisquer custos adicionais”* (Doc. R17, p. 02).

134. Na segunda, o Requerente afirma a “*necessidade de revisão nas soluções previstas em projeto desenvolvido anteriormente. Desta forma haverá necessidade de alterarmos alguns itens no que diz respeito à quantidade, afetando as quatro planilhas que compõem o contrato sem, contudo alterarmos o valor global final que permanecerá o mesmo, ou seja, R\$ 218.282.503,44 (duzentos e dezoito milhões duzentos oitenta dois mil quinhentos três reais quarenta quatro centavos)*” (sic) (Doc. R19, p. 01).

135. Sendo assim, conforme manifestação do próprio Requerente à época, a dilação de prazo e as alterações em razão da revisão das soluções previstas em projeto anterior foram contempladas no remanejamento de planilhas, sem alteração do valor global final. E, em se tratando de contrato de empreitada por preço global, sem dúvida que esse valor contempla as despesas diretas e indiretas, aí incluídas as despesas com Administração Central e Administração Local.

136. Finalmente, dentre os alegados serviços adicionais, menciona a Requerida2 o Termo de Aditamento nº 07, elaborado em razão da solicitação efetuada através da carta ENERG 015/15, na qual o Requerente menciona a necessidade de revisão do projeto executivo para compatibilizar as vias férreas da CPTM e MRS e afirma a “*necessidade de novas alterações no que diz respeito à quantidade dos materiais a serem aplicados afetando as planilhas que compõem o contrato sem, contudo alterarmos o valor global que permanecerá o mesmo, ou seja, R\$ 218.282,503,44 (duzentos e dezoito milhões, duzentos e oitenta e dois mil, quinhentos e três reais e quarenta e quatro centavos)*” (Doc. R21, p. 01).

137. Verifica-se, portanto, que todos os Termos de Aditamento aqui referidos atenderam solicitações elaboradas através de cartas encaminhadas pelo Requerente, nos exatos moldes em que apresentadas; ou seja, quando houve solicitação de acréscimo de valor, a mesma foi atendida (Termo de Aditamento nº 03); quando o Requerente informou apenas a necessidade de readequação de planilhas, sem acréscimo de valor, também foi atendida.

138. Acrescente-se, ainda, o fato de que todos os aditivos contratuais contêm a CLÁUSULA TERCEIRA – RATIFICAÇÃO, segundo a qual:

3.1 Ficam ratificadas as demais cláusulas do Contrato nº STM 012/2009, que não foram objeto de alteração pelo presente instrumento.

139. Por sua vez, os Termos de Aditamento nº 02, 04, 05, 06 e 07 contêm em seu bojo a cláusula segunda, em que resta expressa a afirmação de que os mesmos não implicam acréscimo de valor ao contrato. E, especificamente o Termo de Aditamento nº 01 traz essa afirmação em sua cláusula primeira, ao afirmar que “*O presente Termo de Aditamento nº 01 tem por objeto a readequação das tabelas*

2 e 4 do Acordo Contratual, [...], sem alteração do valor contratual, conforme Anexo I [...].”

140. Sendo assim, não há que se falar em existência de serviços adicionais não remunerados pelo valor contratado, à luz das próprias declarações do Requerente ao longo da execução do contrato conforme cartas aqui referidas, bem como pelo fato de se tratar de contrato de empreitada por preço global, em que estão contemplados todos os valores referentes à execução do objeto contratado, inclusive com Administração Local e Central, de modo que, à declaração de necessidade de prorrogação do prazo sem alteração de valor, subentendem-se abrangidos todos os custos do empreendimento.

141. Pretender agora o Requerente receber valores não pactuados, sob o argumento de que se tratam de despesas indiretas decorrentes da extensão do prazo contratual demonstra verdadeira afronta ao princípio da boa-fé, previsto especificamente para contratos pelo artigo 422 do Código Civil, bem como ao princípio do *pacta sunt servanda*, conceitos aplicáveis ao contrato ora em análise conforme previsto no *caput* do artigo 54 da Lei nº 8.666/93.

142. O princípio da boa-fé exige das partes um comportamento ético durante o cumprimento do contrato.

143. No caso em análise, a CPTM reconheceu a dificuldade em conceder acesso à via para que o Requerente desempenhasse as atividades contratuais e atendeu a todos os requerimentos de dilação de prazo efetuados, em franca demonstração de boa-fé. Frise-se, apenas, que o reconhecimento aqui mencionado não significa que a Requerida² estaria a assumir a responsabilidade pela totalidade da extensão contratual, conforme já amplamente debatido.

144. Por sua vez, o Requerente, ao verificar que as dificuldades de acesso prejudicariam o cumprimento do cronograma estabelecido, tratou de solicitar dilações de prazo através das cartas ENERG 260/11, 176/12, 016/14 e 015/15 (página 1 ou páginas 1 e 2, respectivamente, dos anexos Doc. R15, Doc. R17, Doc. R19 e Doc. R21), sempre informando expressamente, ora a inexistência de custos adicionais, ora a manutenção do valor contratual.

145. Da atitude do Requerente em fazer tal afirmação ao longo da execução do contrato e de, neste momento, pretender ser ressarcido por supostos custos adicionais incorridos no período não se extrai o comportamento ético que dele se espera, uma vez que, conforme ensina Marçal Justen Filho, ao discorrer acerca da insegurança e formação dos custos dos particulares:

[...] a decisão de contratar exige do interessado uma ponderação sobre todas as despesas necessárias à obtenção da utilidade sobre a qual versa dita contratação. O “custo” de uma utilidade não se confunde

com seu “preço”. Existem inúmeras despesas, arcadas pelo adquirente, que não integram o valor pago à outra parte. Assim, a contratação exige que o sujeito desembolse valores com assessoria (jurídica, técnica etc.) necessária à formalização da avença. Mais relevante, no entanto, pode ser o desembolso necessário à adoção de providências posteriores ao mero ajuste, indispensáveis à obtenção concreta e material da utilidade adquirida. Isso abrange assessoria jurídica para recorrer ao poder Judiciário e assim por diante.⁹

146. Sendo assim, ao formular o preço que venceu a Concorrência Internacional nº 811.980.2011, o Requerente, sendo composto por empresas que regularmente participam de licitações públicas e, muitas vezes, sagram-se vencedoras, certamente elaborou seu preço em conformidade com essa doutrina, que também orientou a elaboração de todos os 4 (quatro) requerimentos de dilação de prazo e um único requerimento de acréscimo de valor.

147. Por sua vez, o *pacta sunt servanda* (força obrigatória dos contratos) é o princípio segundo o qual os contratos devem ser cumpridos. Nesse sentido deve-se interpretar o contrato e seus aditivos.

148. Pretender o Requerente, neste momento, valores não contemplados ao longo da execução contratual, implica inobservância aos princípios da boa-fé objetiva e *pacta sunt servanda*, o que não pode ser admitido, em nome da segurança jurídica.

II.3.viii Do custo indireto adicional incorrido

149. Afirma o Requerente que, em razão do prazo contratual haver se estendido de 18 (dezoito) para 72 (setenta e dois) meses, teria ele incorrido em majoração de suas despesas indiretas.

150. Verifique-se que o Requerente faz alegações genéricas, trazendo apenas ao final de suas Alegações Iniciais (fl. 43-44) uma tabela que apresenta valores como despesas indiretas, ressarcimento por improdutividade, serviços de meio ambiente e custo da Administração Central (reprodução do Doc. C46).

151. Primeiramente, restam impugnadas as planilhas apresentadas, uma vez que elaboradas de forma unilateral e por estarem desacompanhadas dos respectivos documentos comprobatórios das despesas alegadas e respectivos valores, de modo que não merecem conhecimento.

⁹ JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 12ª ed. São Paulo: Dialética, 2008. p. 65/66.

152. Ademais, analisando-se a discriminação das despesas constante do Doc. C61, fls. 2 a 152, cujo valor total de R\$ 5.172.935,42 refere-se, conforme indicado nas Alegações Iniciais, às despesas indiretas incididas no período de extensão do prazo original, percebe-se que ali também estão discriminadas despesas diretas, além de outras despesas que não são inerentes ao pedido apresentado, tais como as relativas ao “FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA PARA REPÚBLICA DOS ENGENHEIROS” e “REEMBOLSO DE SERVIÇO PRESTADO POR COLABORADOR”.

153. Quanto ao valor discriminado como despesa indireta com folha de pagamento no prazo de extensão do contrato, de R\$ 14.884.005,82 (total constante do Doc. C61, fls. 153 a 254) não é possível verificar a veracidade das informações. Isto porque, em se tratando de despesas indiretas, subentende-se tratar de pessoas que poderiam estar alocadas em a mais de um contrato. Ainda assim, o que se verifica é a cobrança do valor integral dos salários de tais profissionais, mesmo não existindo qualquer documento que comprove uma dedicação exclusiva e integral de tais pessoas ao contrato STM nº 12/2009.

154. Com relação à renovação de apólices de seguros, conforme será melhor analisado no item II.3.ix, foram efetivamente ressarcidas ao Requerente despesas adicionais com o seguro *all risks*, no período até 27.06.2014.

155. No que tange aos valores apontados a título de ociosidade de pessoal (salário direto) e equipamentos no período original de vigência do contrato, igualmente não é possível avaliar a veracidade das alegações, pois não há qualquer indicação do critério de cálculo utilizado pelo Requerente, tanto em relação ao pessoal (não há qualquer demonstrativo), quanto com relação aos equipamentos, uma vez que o Doc. C45 aponta apenas valores, sem indicar os fundamentos para tal valoração.

156. Com relação aos valores apontados para os serviços adicionais de manutenção e de elaboração de relatórios de meio ambiente, a matéria será melhor tratada à frente, no item II.3.x, em que restará demonstrado não se tratar de serviço adicional. Não bastasse, os respectivos valores restam igualmente impugnados, uma vez que não há qualquer demonstração da efetiva alocação de pessoal ao contrato e a respectiva comprovação da despesa.

157. Finalmente, com relação aos custos incorridos com a Administração Central, o critério de cálculo utilizado, que aplica um percentual relativo ao peso do faturamento da contratada em cada exercício de consecução do Contrato, sobre o faturamento total de cada empresa que compõe o Consórcio ENER, ora Requerente, também não é eficaz para demonstrar o efetivo custo, pois não é possível garantir que a demonstração de resultado de cada uma das empresas que o compõem refletiria dedicação exclusiva ao contrato STM nº 12/2009.

158. Desta forma, não há que se falar em ressarcimento das despesas indiretas no valor total apresentado pelo Requerente, eis que todas as despesas ali mencionadas estão desprovidas de documentação comprobatória e, com relação às alegadas despesas indiretas, além da ausência de documentação que comprove o efetivo dispêndio, também carece de comprovação da efetiva alocação do recurso ao contrato e o respectivo período.

II.3.ix Dos custos adicionais com seguros

159. Conforme informado pelo próprio Requerente, quando solicitado o ressarcimento dos custos adicionais comprovadamente incorridos com a renovação das apólices de seguro, a Requerida2 procedeu à análise da documentação e respectivo pagamento, no importe de R\$ 3.076.417,24 (três milhões, setenta e seis mil, quatrocentos e dezessete reais e vinte e quatro centavos), relativo ao período até 27.06.2014.

160. Referido pagamento ocorreu em razão da resposta à pergunta 83 elaborada durante a licitação, em que foi considerada correta a afirmação “*Entendemos que os custos extras também incluem custo de prorrogação dos seguros deverão ser repassados a contratante*” (sic).

161. Desta forma, a Requerida2 admite ser devido o ressarcimento do custo adicional efetivamente experimentado e devidamente comprovado pelo Requerente no período posterior a 27.06.2014.

II.3.x Dos custos adicionais com a manutenção de equipe de meio ambiente e realização de serviços de gestão ambiental

162. Alega o Requerente que, dentre os serviços adicionais demandados pela Requerida2 estaria a “*manutenção de uma equipe de meio ambiente especializada e com CREA para a gestão ambiental e emissão de relatórios ambientais mensais*”.

163. Entretanto, ao contrário do que alega, tais serviços não podem ser considerados adicionais.

164. Isto porque o contrato, na cláusula 9.3 das Condições Gerais, é expresso quanto à responsabilidade da contratada (Requerente) de providenciar licenças, alvarás e aprovações necessárias à execução do contrato:

9.3 A Contratada deverá adquirir e pagar por todos os alvarás, aprovações e/ou licenças de todas as autoridades governamentais

locais, estaduais ou nacionais ou de prestadoras de serviços no país onde o Local estiver localizado, autoridades ou compromissos esses que exigem que a Contratada obtenha em seu nome e que são necessários para a execução do Contrato, [...].

165. Ademais, a cláusula 9.4 estabelece que a contratada (Requerente) deve cumprir a legislação em vigor:

9.4 A Contratada deverá cumprir com todas as leis em vigor no país onde as Instalações serão implementadas. As leis incluirão todas as leis locais, estaduais ou federais ou outras leis que afetem a execução do Contrato e às quais a Contratada ficará sujeita. [...]

166. A CONAMA, exercendo a competência conferida pelo artigo 6º, II da Lei nº 6.938/81 (Doc. R25) editou a Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986 (Doc. R26), a qual exige expressamente, em seu artigo 2º, a elaboração de estudo de impacto ambiental para o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, como é o caso da ferrovia:

Art. 2º Dependerá de elaboração de estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental - RIMA, a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e da Secretaria Especial do Meio Ambiente - SEMA¹⁵⁷ em caráter supletivo, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:
I - Estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento;
II - Ferrovias;
[...]

167. Ainda, de acordo com o artigo 9º, inciso VII dessa Resolução, o relatório deve conter “o *programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos*”. Portanto, para cumprir as exigências da lei, necessária a manutenção de uma equipe de meio ambiente que elabore periodicamente os documentos que comprovem tal acompanhamento.

168. Verifique-se, ainda, o Licenciamento Ambiental de Instalação da obra objeto do contrato STM nº 12/2009 (Doc. R24), que nos itens 3 e 4 do Anexo (Doc. R24, p. 3), exige a apresentação de relatórios semestrais de acompanhamento das obras e de gerenciamento das áreas contaminadas.

169. Portanto, os serviços de gestão ambiental e elaboração de relatórios ambientais mensais não são serviços adicionais. Ao contrário, estão contemplados nas exigências contratuais, conhecidas do Requerente desde a publicação do edital e, portanto, serviços já contemplados no preço proposto, uma vez que, repita-se, o contrato ora em análise é de empreitada por preço global.

II.3.xi Dos custos adicionais em razão da ociosidade dos equipamentos alocados ao contrato

170. Pretende o Requerente ser ressarcido dos custos adicionais que teriam sido ensejados pela ociosidade dos equipamentos alocados em razão das adversidades encontradas.

171. Para isso, apresenta o Doc. C45, uma planilha em que discrimina valores supostamente pagos e o valor a cobrar, sem, entretanto, demonstrar como obteve tais valores. A documentação carreada até o presente momento não permite aferir o percentual do equipamento alocado ao contrato ora em debate, tampouco a taxa de ociosidade.

172. Ademais, conforme afirmado anteriormente, este custo poderia ter sido solicitado pelo Requerente ao longo da execução do contrato, uma vez que o mesmo já era por ele conhecido. Não obstante, nas cartas que ensejaram os Termos de Aditamento que prorrogaram o tempo de execução do contrato (nº 4, 6 e 7 – excluído desta lista o nº 2, tendo em vista sua análise conjunta com o nº 3 feita no item II.3.vii), a Requerida² informou a necessidade de extensão do prazo sem alteração do valor contratado, de modo que se subentende absorvido pelo valor do contrato.

III. DO DIREITO

173. Acerca da alteração dos contratos administrativos, expressamente admitida pelo artigo 65¹⁰ da Lei nº 8.666/93, Marçal Justen Filho já escreveu que:

[...]

Quando a Administração pactua o contrato, já exercitou a competência 'discricionária' correspondente. A Administração, após realizar a contratação, não pode impor alteração da avença mercê da simples invocação da sua competência discricionária. Essa discricionariedade já se exaurira porque exercida em momento anterior e adequado. A própria Súmula nº 473 do STF representa obstáculo à alteração contratual que se reporte apenas à discricionariedade administrativa. A Administração tem de evidenciar, por isso, a superveniência de motivo justificador da alteração contratual. Deve evidenciar que a solução localizada na fase interna da licitação não se revelou, posteriormente, como a mais adequada. Deve indicar que os fatos posteriores alteraram a situação de fato ou de direito e exigem um tratamento distinto daquele adotado.

¹⁰ "Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

I - unilateralmente pela Administração:

- a) quando houver modificação do projeto ou das especificações, para melhor adequação técnica aos seus objetivos;
- b) quando necessária a modificação do valor contratual em decorrência de acréscimo ou diminuição quantitativa de seu objeto, nos limites permitidos por esta Lei;"

[...]

7) Modificações qualitativas: alteração do projeto ou de suas especificações (inc. I, al. “a”)

A melhor adequação técnica supõe a descoberta ou a revelação de circunstâncias desconhecidas acerca da execução da prestação ou a constatação de que a solução técnica anteriormente adotada não era a mais adequada. Os contratos de longo prazo ou de grande especialização são mais suscetíveis a essa modalidade de alteração. Não há muito cabimento para essa hipótese em contratos de execução instantânea ou cujo objeto seja simples e sumário.

A hipótese da al. “a” compreende as situações em que se constata supervenientemente a inadequação da concepção original, a partir da qual se promovera a contratação. Tal pode verificar-se em vista de eventos supervenientes. [...]

Também se admite a incidência do dispositivo para respaldar modificações derivadas de situações preexistentes, mas desconhecidas por parte dos interessados. [...].¹¹ (grifos nossos).

174. Claro está, assim, a efetiva existência de amparo legal à realização das alterações incorporadas ao Contrato STM nº 011/2009, pela Administração (Requerido1 e Requerida2).

175. De igual modo, também as prorrogações de prazo decorrentes daquelas alterações, encontram guarida na Lei de Licitações:

Art. 57.

[...]

§ 1º Os prazos de início de etapas de execução, de conclusão e de entrega admitem prorrogação, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos seguintes motivos, devidamente autuados em processo:

I - alteração do projeto ou especificações, pela Administração;

II - superveniência de fato excepcional ou imprevisível, estranho à vontade das partes, que altere fundamentalmente as condições de execução do contrato;

III - interrupção da execução do contrato ou diminuição do ritmo de trabalho por ordem e no interesse da Administração;

IV - aumento das quantidades inicialmente previstas no contrato, nos limites permitidos por esta Lei;

V - impedimento de execução do contrato por fato ou ato de terceiro reconhecido pela Administração em documento contemporâneo à sua ocorrência;

[...]. (grifos nossos)

176. O mesmo não se diga, porém, acerca do pleito do **REQUERENTE** de ser indenizado por todos os custos adicionais que possam ter resultado daquelas alterações. Isto porque, tal como assevera o mesmo autor:

¹¹ *Op. cit.*, p. 713.

O restabelecimento da equação econômico-financeira depende da concretização de um evento posterior à formulação da proposta, identificável como causa do agravamento da posição do particular. Não basta a simples insuficiência da remuneração. Não se caracteriza rompimento do equilíbrio econômico-financeiro quando a proposta do particular era inexequível. A tutela à equação econômico-financeira não visa a que o particular formule proposta exageradamente baixa e, após vitorioso, pleiteie elevação da remuneração.

Exige-se, ademais, que a elevação dos encargos não derive de conduta culposa imputável ao particular. Se os encargos tornaram-se mais elevados porque o particular atuou mal, não fará jus à alteração de sua remuneração.

Caracteriza-se uma modalidade de atuação culposa quando o evento causador da maior onerosidade era previsível e o particular não o previu. [...]. Rigorosamente, nessa situação inexistente rompimento do equilíbrio econômico-financeiro da contratação. Se a ocorrência era previsível, estava já abrangida no conceito de “encargos”. [...]¹².

177. Assim, as razões exaradas na presente Resposta demonstram que não pode ser imputada exclusivamente à Requerida2 a responsabilidade pela extensão do prazo contratual, quando analisada à luz da proporção entre a interferência negativa da CPTM durante os primeiros 18 (dezoito) meses de contrato e o total de sua extensão, de 72 (setenta e dois) meses.

178. Ademais, importante salientar o fato de que a mera prorrogação de prazo, por si só, não gera o dever de indenizar, sobretudo quando o particular concordou com a prorrogação do prazo contratual sem acréscimo do valor, conforme já decidiu o E. Tribunal de Justiça de São Paulo:

APELAÇÃO CÍVEL CONTRATO ADMINISTRATIVO CPTM – (i) DESPESAS INDIRETAS Alegação de desequilíbrio econômico-financeiro em razão do aumento das despesas indiretas – Descabimento – Autora que, no caso concreto, consentiu com a prorrogação do prazo contratual sem o pagamento de tais encargos – Validade do aditamento contratual – Vedação ao comportamento contraditório – [...]

(i) Com relação à alegação de desequilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo em razão do aumento das despesas indiretas suportadas pela construtora durante a prorrogação do prazo de execução do contrato (“1º prejuízo”), embora possam parecer plausíveis as alegações da autora e o perito tenha aplicado metodologia (meramente contábil) para aferir o aumento dos encargos, o fato é que a própria construtora, ao celebrar aditamentos contratuais com a CPTM, *consentiu validamente* com o não pagamento de despesas indiretas em razão da prorrogação do prazo contratual.

Os termos de aditamentos contratuais de fls. 94/107 demonstram que o consórcio expressamente concordou com as alterações e prorrogações contratuais, sem quaisquer ressalvas (ainda que por meio de notificações ao contratante).

Em todos os aditamentos, houve ou majoração do valor do contrato ou, ao menos, anuência quanto à ratificação das demais cláusulas, o que

¹² *Op. Cit.*, p. 718.

inclui, à toda evidência, a equação econômico-financeira então praticada.

[...]

Inexiste qualquer demonstração de que os aditamentos bilaterais em questão foram celebrados com qualquer vício do consentimento do consórcio, não podendo este ser presumido, já que não se trata de pessoa hipossuficiente ou juridicamente vulnerável (ainda mais pelo fato de uma das maiores construtoras do país ser integrante do consórcio).

Esses aditamentos, por si sós, são suficientes para que no período por eles abrangidos não incidam quaisquer acréscimos de despesas indiretas a serem suportadas pela CPTM, uma vez que a parte autora não era obrigada a assinar os aditivos sem quaisquer ressalvas quanto ao acréscimo de despesas indiretas nesse período, mas ainda assim o fez.

Não se pode admitir que o consórcio contratado, que não fez qualquer ressalva com relação ao não pagamento de quaisquer despesas indiretas nos períodos mencionados, possa agora invocar a cláusula constitucional do reequilíbrio econômico-financeiro e desconstituir os aditamentos contratuais celebrados anteriormente com a CPTM. Não é essa a função do instituto do reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos administrativos, podendo-se vislumbrar até mesmo hipótese de abuso de direito.

O ordenamento jurídico brasileiro, em razão dos princípios da boa-fé contratual e da segurança jurídica, não admite esse tipo de comportamento contratual contraditório ("*venire contra factum proprium*"), razão pela qual não é dado à autora invocar um mecanismo jurídico contrário à sua própria conduta assumida anteriormente e *livremente pactuada*.

[...]

Afora todos esses elementos, não se pode admitir que o aumento dos custos indiretos seja apurado de maneira meramente contábil e em abstrato, tomando-se por base apenas os custos orçados, em detrimento dos custos efetivos incorridos pelo consórcio ao longo do contrato.

[...]

TJSP. Apelação: AC nº 0140370-26.2007.8.26.0053. 5ª Câmara de Direito Público. Rel. Des. Maria Laura Tavares. J. 08.10.2018. Publ. DE 16.10.2018. (Doc. R33). (grifos nossos)

179. Por fim, importante deixar claro ao Tribunal Arbitral que a Requerida² não pretende furtar-se ao dever de indenizar o Requerente por eventuais prejuízos resultantes de um suposto desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Entretanto, não se pode admitir que a Administração seja obrigada a pagar ao Requerente, valores por ela unilateralmente apurados e com fundamento em premissas que não condizem com a verdade dos fatos.

IV. DA CONCLUSÃO

180. De fato, a Lei de Licitações prevê, como mecanismo de restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos, o instituto da revisão contratual, que se aplica a situações excepcionais e imprevistas que elevem ou diminuam consideravelmente os valores inicialmente pactuados.

181. Assim, verificada a ocorrência do evento futuro que ensejou o rompimento do equilíbrio contratual, o contratado deverá apresentar requerimento à Administração, com a respectiva demonstração da onerosidade que teria acarretado o desequilíbrio das condições estabelecidas na contratação para que esta, após análise da documentação apresentada, possa concluir pela necessidade de reposição das respectivas perdas.

182. No caso em tela a Requerida2 não nega a existência de motivos ensejadores da revisão dos projetos originais. Igualmente não se contesta, aqui, a existência de fatores comprobatórios da necessidade da prorrogação de prazo.

183. Entretanto, o que não se há de admitir, é que o Requerente, sob o argumento de ter experimentado prejuízo decorrente de um desequilíbrio econômico-financeiro do ajuste, pretenda receber valores extracontratuais por serviços realizados e a ele já integralmente pagos.

184. A simples alegação de que as sucessivas prorrogações de prazo teriam levado ao desequilíbrio do ajuste não tem como prosperar. Primeiramente porque o próprio Requerente, conforme amplamente afirmado na presente Resposta, teria contribuído para tais prorrogações. Ademais, porque todos os valores envolvidos nos novos serviços prestados foram devidamente pagos pelo Requerido1 ao Requerente. Por fim, porque muito embora efetivamente alterada a situação originalmente pactuada, de tais modificações resultaram a formalização de Termos de Aditamento os quais, não apenas se prestaram à ampliação do prazo de execução do objeto contratual, mas, igualmente, à recomposição da Planilha de Quantidades e Preços original, sempre solicitados pelo Requerente e sem que nessas oportunidades fosse requerido qualquer acréscimo de valor.

185. Conforme aqui já destacado, constatada a necessidade de adequação do escopo contratual, coube ao Requerente apresentar nova Planilha de Quantidades e Serviços, os quais tiveram seus preços apresentados pelo Requerente, acatados pela CPTM e que foram contemplados no Termo de Aditamento nº 3 (Doc. R16).

186. Desta forma, não há como aceitar que o Requerente, por ocasião da indicação dos novos serviços, cujos preços e quantitativos foram por ele próprio sugeridos, já não estivessem nestes contemplados os custos que estariam envolvidos na execução do contrato, inclusive com relação à prorrogação do período.

187. Não há como prosperar, portanto, o entendimento pretendido pelo Requerente, sobretudo pelo fato de que, por ocasião da formalização de todos os Termos de Aditamento, restou expressamente registrado na cláusula 3.1 que, exceto pelas cláusulas objeto próprio do aditivo, todas as demais cláusulas do

Contrato STM nº 012/2009 mantinham-se vigentes, inclusive aquela atinente ao valor do ajuste.

V. DOS PEDIDOS

188. Ante o exposto, a CPTM (Requerida2) requer sejam julgados totalmente improcedentes os pedidos apresentados pelo Requerente, com fundamento nos argumentos apresentados, que desconstituem as alegações apresentadas pelo Requerente.

189. Por fim, caso sejam acolhidas as teses do Requerente, a CPTM requer, tal como expressamente pleiteado na presente Resposta:

⇒ a realização de perícia contábil para apuração dos valores apresentados através de planilhas elaboradas unilateralmente pelo Requerente e que estão desacompanhadas de quaisquer documentos comprobatórios;

⇒ a realização de perícia de engenharia, para apuração da adequação da proposta ao serviço contratado em cada etapa da execução do contrato, considerando-se o prazo inicial e aquele previsto em cada um dos aditamentos efetuados.

Termos em que pede e espera deferimento.

São Paulo, 26 de outubro de 2018.


Andréa Oliveira Silva Luz
Advogada


Melina Kurcgant
Coordenadora do Núcleo de Arbitragem

ANEXOS

Documento nº	Data	Descrição
R01	28-mai-92	Lei nº 7.861/1992 - Lei de criação da CPTM
R02	21-jun-18	Estatuto Social da CPTM
R03	22-mai-17	Ata da 139ª Reunião Extraordinária - Posse da Diretoria
R04	06-jun-18	Procuração
R05	09-abr-08	Resolução STM-22
R06	09-mar-09	Edital
R07	09-mar-09	Especificações técnicas
R08	18-jun-08	Abertura do certame e recebimento da documentação pré-qualificação
R09	29-mai-09	Proposta Comercial - ENERG
R10	10-out-09	Publicação DOE - Homologação do Resultado
R11	03-nov-09	Contrato STM nº 12/2009
R12	04-jan-10	Correspondência CPTM CT GEO 05/2010 - início da vigência do contrato
R13	15-jul-13	NS.DO/002 - Regulamento de acessos à via férrea
R14	30-jun-11	Processo de autorização do Termo de Aditamento nº 01
R15	01-jul-11	Processo de autorização do Termo de Aditamento nº 02
R16	28-dez-11	Processo de autorização do Termo de Aditamento nº 03
R17	03-jan-13	Processo de autorização do Termo de Aditamento nº 04
R18	16-jun-14	Termo de Aditamento nº 05
R19	03-jul-14	Processo de Autorização do Termo de Aditamento nº 06
R20	02-dez-14	Grupo de Trabalho – análise do pleito Carta ENERG 135/14 – reequilíbrio econômico-financeiro
R21	02-abr-15	Processo de Autorização do Termo de Aditamento nº 07
R22		Solicitações de Acesso com interdição – 2010 a 2016
R23		Listagem de pessoal alocado ao contrato – medições de janeiro/2010 a junho/2011

R24	30-mar-10	Licença ambiental de instalação
R25	31-ago-81	Lei nº 6938/81 – Política Nacional do Meio Ambiente
R26	23-jan-86	Resolução CONAMA nº 01 – diretrizes para avaliação de impacto ambiental
R27	01-jun-17	Termo de pagamento e quitação – seguros
R28	14-ago-09	Contrato de supervisão ENGEVIX
R29	14-ago-09	Ordem de Serviço – início da eficácia do contrato de supervisão ENGEVIX
R30	18-jan-12	Contrato de supervisão PRI-FOCCO
R31	20-jan-12	Ordem de Serviço – início da eficácia do contrato de supervisão PRI-FOCCO
R32	02-ago-18	Relatório – Índice de passageiros km/carro - 2018
R33	08-out-18	Acórdão TJ/SP nº 0140370-26.2007.8.26.0053