

**CENTRO DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO DA CÂMARA AMERICANA DE COMÉRCIO PARA O
BRASIL – CENTRO DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM – AMCHAM**

PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 152/2021

CONCESSIONÁRIA RODOVIA DOS TAMOIOS S.A.
(Requerente)

v.

ESTADO DE SÃO PAULO
(por meio da Secretaria Estadual de Logística e Transportes de São Paulo)

**AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE
SÃO PAULO**
(Requeridos)

RÉPLICA DA REQUERENTE

São Paulo, 8 de agosto de 2022.

SUMÁRIO

1.	INTRODUÇÃO: A RESPOSTA DO PODER CONCEDENTE E SEUS IMPORTANTES RECONHECIMENTOS.....	4
2.	PREMISSAS JURÍDICAS DESCONSIDERADAS PELO PODER CONCEDENTE.....	7
2.1	DEVER CONSTITUCIONAL E LEGAL DE EFETIVAÇÃO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. IMPACTO REAL E EFETIVO DOS EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO PREVISTO NA CLÁUSULA 27 DO CONTRATO.....	7
2.2	A METODOLOGIA DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL – CLÁUSULA 28 DO CONTRATO.....	10
2.3	PLANO DE NEGÓCIOS: PARTE INTEGRANTE DO CONTRATO DE CONCESSÃO PARA SUA VIABILIZAÇÃO E QUE É PARÂMETRO DE EQUACIONAMENTO DOS DESEQUILÍBRIOS AQUI DISCUTIDOS.....	12
3.	PLEITOS RECONHECIDOS (INCONTROVERSOS) E AINDA PENDENTES DE RECOMPOSIÇÃO	17
3.1	RECLASSIFICAÇÃO DO 1º DEGRAU TARIFÁRIO E RECOMPOSIÇÃO DAS PERDAS PELO ATRASO NAS RECLASSIFICAÇÕES.....	18
3.1.1	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	19
3.2	ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO NAS PRAÇAS P1 E P2 POR DECISÃO JUDICIAL.....	21
3.2.1	ISENÇÃO TARIFÁRIA NA P1	22
3.2.2	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	23
3.2.3	ISENÇÃO TARIFÁRIA NA P2	24
3.2.4	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO	25
3.3	FRUSTRAÇÃO DE RECEITAS PELO ATRASO NO REAJUSTE NA TARIFA DE PEDÁGIO DA PRAÇA P2 (COMPETÊNCIA JULHO/18) EM FUNÇÃO DO ATRASO DA PUBLICAÇÃO DO IPCA DE JUNHO/2018	26
3.3.1	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	26
3.4	ATRASO NA CONSTRUÇÃO DOS CONTORNOS.....	27
3.4.1	CONTEXTO	27
3.4.2	PLEITOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS AOS CONTORNOS.....	29
3.4.3	CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO.....	37
3.5	PROIBIÇÃO DE COBRANÇA POR EIXO SUSPENSO.....	39
3.5.1	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	43
3.6	OBRAS EMERGENCIAIS EM TALUDES DA RODOVIAS	45
3.6.1	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	47

3.7	COBRANÇA DE TARIFA R\$ 0,10 A MENOS NA PRAÇA P1 ENTRE JULHO/2016 E JUNHO/2017.....	48
3.7.1	CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO.....	49
4.	PLEITOS COM MÉRITO EM ABERTO.....	50
4.1	RECLASSIFICAÇÃO DOS 2º E 3º DEGRAUS TARIFÁRIOS E RECOMPOSIÇÃO DAS PERDAS PELO ATRASO NAS RECLASSIFICAÇÕES NA PRAÇA DE PEDÁGIO P2.....	50
4.1.1	CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO.....	55
4.2	ATRASO NA LIBERAÇÃO DO INÍCIO DE COBRANÇA DAS TARIFAS DE PEDÁGIO NAS PRAÇAS P1 E P2.....	55
4.2.1	ATRASO COM RELAÇÃO À PRAÇA DE PEDÁGIO P1	57
4.2.2	ATRASO COM RELAÇÃO À PRAÇA DE PEDÁGIO P2	60
4.2.3	CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO.....	65
4.3	DESAPROPRIAÇÕES NO PARQUE ESTADUAL DA SERRA DO MAR.....	66
4.3.1	CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO.....	70
4.4	GREVE DOS CAMINHONEIROS.....	71
4.4.1	CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO.....	73
5.	DO CAMBIMENTO DE SENTENÇA PARCIAL PARA OS PEDIDOS QUE JÁ FORAM RECONHECIDOS PELO PODER CONCEDENTE.....	76
5.1	RAZÕES PARA PROLAÇÃO DE SENTENÇA PARCIAL.....	80
6.	REAPRECIÇÃO DA QUESTÃO DO ADIANTAMENTO DAS CUSTAS	82
7.	CONCLUSÃO E PEDIDOS.....	83

ILUSTRES ÁRBITROS,

Em atenção ao item 7.7 do Termo de Arbitragem, referente ao procedimento arbitral nº 152/2021 instaurado em face do **ESTADO DE SÃO PAULO** (“Estado”) e da **AGÊNCIA REGULADORA DE SERVIÇOS PÚBLICOS DELEGADOS DE TRANSPORTE DO ESTADO DE SÃO PAULO** (“ARTESP” ou “Requerida”, em conjunto, “Requeridos” ou “Poder Concedente”), a **CONCESSIONÁRIA RODOVIA DOS TAMOIOS S.A.** (“Requerente”, “Concessionária” ou “Tamoios”) apresenta sua Réplica.

1. INTRODUÇÃO: A RESPOSTA DO PODER CONCEDENTE E SEUS IMPORTANTES RECONHECIMENTOS

1. Como já era de se esperar, em sua Resposta às Alegações Iniciais (“Resposta”), o Poder Concedente não conseguiu escapar da situação incontornável, tendo expressamente confirmado o reconhecimento de uma série de pleitos com méritos já decididos em sede administrativa pela ARTESP. Nesse sentido, os Requeridos reconheceram dever à Requerente a quantia histórica de R\$ 2.536.210,03.¹

2. Tais reconhecimentos reforçam, com relação aos pleitos tidos como incontroversos nas Alegações Iniciais e agora confirmados pelos Requeridos, o cabimento e viabilidade do pedido da Requerente de prolação de Sentença Parcial, o que ficará mais claro adiante.

3. Com relação aos pontos em que o Poder Concedente não reconhece o mérito, este traz frágeis questionamentos sobre o que ARTESP já decidiu em sede administrativa, aduzindo não existir vinculação da manifestação de uma única diretoria da ARTESP ao resultado final sobre o pleito de desequilíbrio apresentado (§27, Resposta).

¹ Resposta às Alegações Iniciais, §§ 118 e 211.

4. Porém referida alegação não se sustenta, na medida em que é inegável a vinculação do que a diretoria da ARTESP opina e menciona ao resultado do pedido feito em sede administrativa. As diretorias servem justamente para instruir, com fundamentos técnicos e legais, a decisão final. Até mesmo porque as decisões administrativas não podem ser proferidas sem motivação adequada, sem considerar os subsídios econômicos, financeiros e jurídicos, os quais são fornecidos pelas diretorias, cada qual dentro de suas atribuições. Afinal, a decisão administrativa deve ser vinculada à lei e ao contrato, logo, não pode ser tomada com base na livre escolha do administrador.²

5. Nesse sentido como ensina Maria Sylvania Zanella Di Pietro: “*No direito administrativo, onde a Administração Pública não dispõe de autonomia da vontade, porque está obrigada a cumprir a vontade da lei, o conceito de negócio jurídico não pode ser utilizado com relação ao ato administrativo unilateral*”.³

6. E neste caso, não foi uma “única diretoria da ARTESP” que concordou com o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro. No que toca aos pleitos com mérito resolvido, foram nada mais, nada menos que **7 reconhecimentos da Agência**.⁴ E referidas decisões contaram com o reconhecimento das devidas fundamentações pela Concessionária, acompanhadas sempre de estudos técnicos, e a ARTESP, por sua vez, também considerou a posição de seus órgãos internos, como CJ, DIN, DAI, DCE etc.⁵ Portanto, é injustificável a recusa da ARTESP em proceder ao cálculo e reequilibrar o Contrato, uma vez que o *an debeat* dos pleitos de desequilíbrio é inegável.

² Tanto é, que as próprias Portarias colacionadas pelos Requeridos no Doc. B-21 trazem o procedimento do reequilíbrio econômico-financeiro com a previsão expressa da participação das diretorias internas da ARTESP, inclusive com a ordem sequencial de análise dentro do processo.

³ DI PIETRO, Maria Sylvania Zanella . *Direito Administrativo*. 35ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2022, p. 236.

⁴ São eles: 1. Reclassificação do 1º Degrau Tarifário e Recomposição das Perdas pelo Atraso nas reclassificações; 2. Isenção da cobrança de pedágio nas praças P1 e 92; 3. Frustração de receitas pelo atraso no reajuste na tarifa de pedágio da praça P2 em função do atraso da publicação do IPCA de junho/2018; 4. Atraso na construção dos contornos; 5. Proibição de cobrança por eixo suspenso; 6. Obras emergenciais em taludes da rodovia; 7. Cobrança de tarifa de R\$ 0,10 a menos na Praça P1 entre Julho/16 e Junho/17 (itens 5 das Alegações Iniciais)

⁵ CJ – Consultoria Jurídica

DIN – Diretoria de Investimentos

DAI – Diretoria de Assuntos Institucionais

DCE – Diretoria de Investimentos

DOP – Diretoria de Operações

7. Nesse contexto, inclusive, rebate-se a alegação de que os procedimentos administrativos jamais teriam representado óbice ao deferimento de pleitos de reequilíbrio ou a realização de acordos, como foi o caso do TAM-003 (§28, Resposta). Na contramão disso, é fato de que os procedimentos administrativos foram sim fonte de indisponibilidade ao diálogo e falta de consensualidade no relacionamento contratual. O próprio Poder Concedente reconhece que para a confecção do TAM-003 foi necessária a instauração de juízo arbitral para incentivar celebração de acordo.

8. Ou seja, justamente em razão do sofrimento da Concessionária em sede administrativa, com falta de análises, demora na apreciação de pedidos, mesmo com toda a clareza de seus pedidos de reequilíbrio, fez com que outro procedimento arbitral tivesse que ser por ela instaurado, com todo o custo envolvido, somado aos prejuízos já acumulados pela Concessionária, para discutir questões que já deveriam ter sido resolvidas pelo Poder Concedente em sede administrativa.

9. Já os pleitos ainda com mérito em aberto mesmo na via administrativa escancaram ainda mais a inércia da ARTESP em proceder à conclusão dos processos e ao respectivo reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Rememora-se que há pleitos pendentes de análise desde 2017, confirmando a situação de descaso sofrida pela Requerente no que tange aos seus pleitos de desequilíbrio.

10. Não analisar esses processos administrativos até hoje é deixar o ente privado preso a prejuízos que, a longo prazo, podem se tornar de improvável reparação. Isso é totalmente contrário à lógica de “ganha-ganha” que a Concessão, especialmente a Parceria Público-Privada, como é o caso dos autos, oferece.

11. Portanto, diante do conteúdo da defesa apresentada pelo Poder Público e dos reconhecimentos que são dela extraídos, é de rigor que seja analisado o pleito de prolação de Sentença Parcial (item 5.1) com relação aos itens cujo mérito e valores são reconhecidos, ficando para uma análise mais apurada apenas aqueles que assim carecem.

2. PREMISSAS JURÍDICAS DESCONSIDERADAS PELO PODER CONCEDENTE

12. Antes de se adentrar na análise dos argumentos trazidos pelo Poder Concedente com relação a cada um dos pleitos, urge serem lembradas algumas premissas legais e contratuais que são basilares para melhor compreensão das questões a serem rebatidas na presente Réplica.

2.1 DEVER CONSTITUCIONAL E LEGAL DE EFETIVAÇÃO DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO. IMPACTO REAL E EFETIVO DOS EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO PREVISTO NA CLÁUSULA 27 DO CONTRATO

13. Conforme exposto pela Requerente em sede de Alegações Iniciais,⁶ os contratos de concessão têm como característica sua execução por um período de longa duração e alta complexidade. Diante disso, o instrumento contratual torna-se sujeito a mudanças fáticas e imprevisibilidade; ou seja, ao se firmar um contrato de concessão, é sabido que as condições podem ser substancialmente alteradas no decorrer do tempo, tendo em vista a sua alta complexidade e longo prazo.

14. Por este motivo, a Constituição Federal e a legislação federal preveem obrigações e mecanismos visando à manutenção das condições efetivas da proposta e o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos públicos.⁷

⁶ Alegações Iniciais, item 2.1

⁷ CF/88, Art. 37. (...) XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, **com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta**, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

Lei Federal nº 8.987/95:

“Art.9º (...)

§ 2º Os contratos poderão prever mecanismos de revisão das tarifas, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.”

Lei Federal nº 8.666/93:

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

(continua na próxima página)

15. Portanto, o que se vislumbra é que a legislação obriga a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nos casos de alteração unilateral do contrato, de superveniência de fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, de força maior ou caso fortuito e de fato do príncipe ou fato da administração, determinando a possibilidade de revisão contratual concomitante para que esse equilíbrio seja reestabelecido.

16. Ademais, corroborando a obrigatoriedade de se preservar a equação econômico-financeira do contrato, a própria ARTESP regulamentou o procedimento para efetivação do reequilíbrio dos contratos de concessões rodoviárias por meio da Portaria ARTESP n. 02, de 10 de janeiro de 2012.

17. Exatamente nesse sentido, o Contrato de Concessão foi expresso ao prever o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro na Cláusula 27, conforme replicado abaixo:

“27.1. Sempre que forem atendidas as condições do Contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.

27.2. A análise da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pressupõe a verificação das condições econômicas globais do ajuste.

27.3. Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando qualquer das partes sofrer os efeitos financeiros, positivos ou negativos, de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado.

27.5. O Poder Concedente não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato caso quaisquer dos riscos por ele assumidos no Contrato venham a se materializar.

27.6. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a seguir elencados resultar efetivo

II - por acordo das partes:

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. (...)

§ 6º Em havendo alteração unilateral do contrato que aumente os encargos do contratado, a Administração deverá restabelecer, por aditamento, o equilíbrio econômico-financeiro inicial.”

Lei Federal nº 11.079/2004

“Art. 3º(...)

§ 1º As concessões patrocinadas regem-se por esta Lei, aplicando-se-lhes subsidiariamente o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nas leis que lhe são correlatas”

impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do Evento de Desequilíbrio:

27.6.1. Modificação unilateral, imposta pelo Poder Concedente, das condições de execução do Contrato, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva alteração substancial dos custos ou da receita/remuneração, para mais ou para menos.

27.6.2. Fato do Príncipe que efetivamente onere a execução do Contrato, salvo quando o ato ou fato caracterizar risco que já tenha sido atribuído expressamente ao Parceiro Privado neste Contrato.

27.6.3. Modificações promovidas pelo Poder Concedente nos Indicadores de Desempenho previstos no Anexo III, que causem comprovado e efetivo impacto nos encargos do Parceiro Privado superiores àqueles experimentados caso o serviço concedido fosse desempenhado em condições de atualidade e adequação.

27.6.4. Solicitação pelo Poder Concedente de emprego de nova tecnologia ou técnica nos serviços prestados pelo Parceiro Privado, ou nos bens utilizados para a prestação dos serviços, quando não decorrer de obrigações contratuais do Parceiro Privado para garantir a continuidade e a atualidade do serviço concedido, desde que os Indicadores de Desempenho já estivessem sendo cumpridos pelo Parceiro Privado com a tecnologia/técnica anteriormente empregada.

27.6.5. Investimentos necessários para implantação de sistema de arrecadação de Tarifas de Pedágio na modalidade *free flow*, ou outro que venha a existir, quando a implantação de tal sistema for exigida pelo Poder Concedente ao Parceiro Privado.

27.6.6. Ocorrência de caso fortuito ou força maior: (...)

27.6.7. Redução de custos oriundos de ganhos de produtividade ou redução de encargos setoriais, gerados por fatores externos ao Parceiro Privado.

27.6.8. Mudança nos projetos já aprovados pela ARTESP nos termos do Anexo VII, por solicitação do Poder Concedente;

27.6.9. Materialização de qualquer um dos riscos descritos na Cláusula Vigésima Sexta, desde que demonstrado pela Parte pleiteante o efetivo impacto econômico-financeiro e a exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do evento que não seja decorrente de risco atribuído à Parte pleiteante nos termos deste Contrato.”

18. Ainda que a Cláusula acima trate de algumas das hipóteses que ensejam reequilíbrio econômico-financeiro, o Contrato não pode alterar ou suplantar o conteúdo da lei em sentido estrito. Logo, o dever jurídico, de patamar constitucional, de busca pela manutenção e restabelecimento equilíbrio econômico-financeiro subsiste independentemente de qualquer aspecto do conteúdo contratual que, de modo inválido, seja como regra abstrata ou por ato de interpretação, tente suplantar tal direito, especialmente no que diz respeito ao conteúdo da Cláusula 27 do Contrato. Este entendimento encontra amplo respaldo na jurisprudência⁸ pátria.

⁸ STF. RE 902910 AgR, Relator(a): ROBERTO BARROSO, Primeira Turma, julgado em 06/11/2018, PROCESSO ELETRÔNICO DJe-244 DIVULG 16-11-2018 PUBLIC 19-11-2018; STJ. REsp 1248237/DF, Rel. Ministro NAPOLEÃO NUNES MAIA FILHO, PRIMEIRA TURMA, julgado em 18/09/2014, DJe 01/10/2014; Acórdão do TCU n 313/2002 – Plenário; e, FILHO, Marçal Justen. Comentários à Lei de Licitações e Contratos Administrativos. 10ª ed. São Paulo: Ed. Dialética, p. 535.

19. Dessa forma, não resta dúvida que é direito da Concessionária o reconhecimento e efetivação do reequilíbrio econômico-financeiro quando identificados eventos que impactem diretamente no equilíbrio inicial do Contrato. Os eventos que desbalancearam as relações e custos previstos no Contrato no momento da sua formação devem ser reconhecidos como eventos próprios da álea extraordinária dos contratos administrativos e que, portanto, devem gerar imediato reequilíbrio em favor do particular.

20. Apresentados os fundamentos legais que justificam a ocorrência dos eventos de desequilíbrio, é forçoso reconhecer que estes não só geraram um grave desequilíbrio econômico-financeiro, como ameaçam a própria regular continuidade dos serviços.

21. Assim sendo, sob pena de comprometer a regular prestação dos serviços executados pela Requerente, e sendo inquestionável o direito desta em obter a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tal como em parte já reconhecido na defesa apresentada pelos Requeridos, não há escusas à Administração Pública para assim não proceder.

2.2 A METODOLOGIA DO FLUXO DE CAIXA MARGINAL – CLÁUSULA 28 DO CONTRATO

22. No que concerne à metodologia de cálculo da recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, como já expressado nas Alegações Iniciais,⁹ o TAM 004¹⁰ trouxe com clareza a sistemática a ser adotada pelas partes na execução contratual, tendo como ponto fulcral a eliminação da forma de cálculo da Taxa de Desconto para os casos de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

23. Dessa forma, a partir da readequação da Cláusula 28 do Contrato, dentre outras medidas, houve a fixação da Taxa Interna de Retorno (TIR) em 8,04% para as hipóteses de EVENTOS DE

⁹ Vide item 3.2. das Alegações Iniciais.

¹⁰ Doc. A-17.

DESEQUILÍBRIO decorrentes de antecipações, postergação e cancelamento de investimentos previstos no PLANO ORIGINAL DE INVESTIMENTOS.

24. Para as hipóteses que se subsumam a OUTROS EVENTOS DE DESEQUILÍBRIO não previstos nos itens 28.13, 28.14 e 28.15, o TAM 004 também estipulou uma fórmula de cálculo da Taxa de Desconto Real.

25. Em complemento, a Cláusula 28.12.1 prevê que a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato deve ser realizada para tornar igual a zero o Valor Presente Líquido (VPL) da diferença entre o fluxo de caixa estimado sem considerar o impacto do evento e o fluxo de caixa projetado, em caso de eventos futuros, ou o fluxo de caixa observado em caso de eventos passados:

“Recomposição do Reequilíbrio Econômico-Financeiro do contrato

28.12. Os seguintes procedimentos deverão ser observados para os cálculos que levarão à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

28.12.1. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro será realizada de forma que seja nulo o valor presente líquido da diferença entre: (i) o fluxo de caixa do negócio estimado sem considerar o impacto do evento; e (ii) o fluxo de caixa projetado, em caso de eventos futuros, ou observado, em caso de eventos passados, tomando-se em conta o evento que ensejou o desequilíbrio”.

26. Assim, a fórmula para se chegar ao VPL igual a zero é a seguinte:

$$\text{VPL} \{[\text{Fluxo de Caixa Original}] - [\text{Fluxo de Caixa } \textit{Projetado} \text{ (caso de evento futuro)}], \text{ ou } \text{Fluxo de Caixa } \textit{Observado} \text{ (caso de evento passado)}\} = \text{zero}$$

27. Em outras palavras: aquilo que o ente privado projetou como fluxo de caixa deve ser igual ao observado. Eventual desajuste negativo ocasiona a necessidade de recomposição.

28. Com base nas regras contratuais, inclusive quanto ao previsto no TAM 004, a assessoria econômico-financeira UNA Partners utilizou como premissas justamente a utilização do FCM e as taxas de referência calculadas para cada evento, conforme se extrai do DOCUMENTO DE RESPOSTA AO PARECER ECONÔMICO DA FIPE (“**Parecer Resposta UNA à FIPE**”, **Doc. A-51**):

“De modo geral, a UNA Partners considerou o reequilíbrio por fluxo de caixa marginal (“FCM”), o que está em linha com o Contrato. Buscou-se considerar as melhores informações disponíveis, bem como dados observados (especialmente de tráfego), para determinar o valor dos desequilíbrios, só recorrendo ao plano de negócios para estimar a indução de tráfego no âmbito do desequilíbrio dos Contornos.

Vale mencionar que a taxa de referência para fins de reequilíbrio foi calculada para cada evento com base no Termo Aditivo Modificativo (“TAM”) nº 04”.

29. Portanto, o que se verifica é que os cálculos apresentados pela Requerente obedeceram fielmente ao rito contratual para cálculo dos valores de desequilíbrio, de modo que, quando não havia informações exatas a serem utilizadas, utilizou-se as melhores informações disponíveis, conforme previsto na Cláusula 28.3.2 do Contrato:

“28.3.2 Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, deverão ser utilizadas as melhores informações disponíveis, para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas, bem como eventuais receitas e outros ganhos resultantes do Evento de Desequilíbrio [...]”.

30. E essa foi a mesma lógica adotada pela FIPE, assessoria dos Requeridos, que também faz uso da metodologia estabelecida pelo TAM 004.

31. Resta evidenciado, portanto, que o rito de cálculo de reequilíbrio previsto no Contrato deu-se em perfeita adequação às disposições nele contidas, o que se comprova pelo Parecer Resposta UNA à FIPE.

2.3 PLANO DE NEGÓCIOS: PARTE INTEGRANTE DO CONTRATO DE CONCESSÃO PARA SUA VIABILIZAÇÃO E QUE É PARÂMETRO DE EQUACIONAMENTO DOS DESEQUILÍBRIOS AQUI DISCUTIDOS

32. Ainda que a FIPE tenha de igual modo adotado os ditames do TAM 004 para a atualização dos desequilíbrios econômicos, a principal divergência entre os cálculos apresentados pelas Partes decorre da interpretação do que seriam “as melhores informações disponíveis”, nos termos da Cláusula 28.3.2 acima descrita.

33. Segundo a FIPE, essas informações “*podem se referir tanto aos estudos que embasaram a elaboração do Edital quanto ao Plano de Negócios da Concessionária*”, mas que, a seu ver, o mais adequado seria a utilização do Estudo de Viabilidade Técnica e Econômico-Financeira (EVTE) e não do Plano de Negócios. No entanto, esse entendimento não se coaduna com a realidade fática e contratual. Sob qualquer prisma que se analise, a única conclusão possível é que as melhores informações disponíveis são aquelas que foram previstas contratualmente, no caso, no Plano de Negócios.

34. Muito embora tenham os Requeridos, em sede de Resposta às Alegações Iniciais, pugnado pela não vinculação do Plano de Negócios para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato,¹² tratando-o, inclusive, como “*irrelevante*”, fato é que o referido documento integra o bojo de obrigações e é essencial para a execução do Contrato, devendo, portanto, ser considerado para fins de equacionamento dos desequilíbrios ora discutidos.

35. Nesse sentido, os Requeridos alegaram, com o fito de minorar a relevância do Plano de Negócios apresentado pela Requerente, que:

“(i) o desequilíbrio deve ser apurado pelo impacto efetivamente realizado, e não por projeções de receitas, custos e investimentos elaboradas à época da licitação;
(ii) o método do Fluxo de Caixa Marginal isola todos os desequilíbrios do fluxo de caixa da concessão, promovendo a sua recomposição em separado, para o que se torna irrelevante o fluxo de caixa projetado no Plano de Negócios; e
(iii) o método FCM também torna irrelevante a TIR prevista pelo Parceiro Privado em seu Plano de Negócios, pois a taxa de desconto utilizada para carregar valores no tempo no fluxo marginal criado é definida segundo parâmetros próprios para cada evento de desequilíbrio, conforme previsto no TAM 004/2021 (Doc. B-18).”¹³

36. Contudo, faz-se mister destacar que o Plano de Negócios, ao contrário do que pretendeu defender a contraparte, é, sim, um instrumento que compõe o Contrato e que deve ser levado em consideração quando se pretende proceder com o seu reequilíbrio econômico-financeiro,

¹¹ Conforme **Doc. B-17**, Parecer da FIPE, nota de rodapé 3.

¹² Resposta às Alegações Iniciais, item 2.2.

¹³ Resposta às Alegações Iniciais, §56.

sobretudo em circunstâncias como as que ora se verificam em que a fórmula de cálculo deve considerar projeções, inclusive de tráfego.

37. Conforme disposição contida no Edital, o Plano de Negócios consiste no “conjunto de análises econômico-financeiras, a ser elaborado pelo Licitante, cobrindo todo o Prazo da Concessão Patrocinada, contendo todos os elementos financeiros relativos à execução do Contrato da Concessão Patrocinada, assim como declarações sobre sua viabilidade e adequação”.¹⁴

38. Ademais, conforme já adiantado em sede de Alegações Iniciais,¹⁵ o Plano de Negócios corresponde ao Anexo IX do Contrato, de tal sorte que a definição de “Anexos”, nos termos em que exatamente disposto no instrumento contratual, diz respeito ao “conjunto de documentos, **parte integrante** deste Contrato, conforme relação contida na Cláusula Quarta”.

39. De modo a extirpar quaisquer dúvidas que ainda subsistam, conforme previsão do item 3 do Anexo 07 – Projeto Tamoios do Edital (**Doc. A-22**), há previsão de observância do Cronograma Físico aos prazos previstos no Plano de Negócios, de modo a, uma vez mais, expor a vinculação desse instrumento. E não poderia ser diferente, visto que seria um manifesto contrassenso determinar a apresentação de um instrumento que estabelecesse as premissas econômico-financeiras do Contrato para que, após celebrado, passasse a não ter nenhuma validade, mesmo sendo um anexo ao próprio Contrato entabulado.

40. Nesse sentido, na medida em que o Plano de Negócios contém as projeções econômico-financeiras que justamente embasam a exequibilidade do projeto até o final de sua vigência, é evidente que diz respeito justamente à própria base negocial da relação jurídica. Tanto é assim que a Requerente preparou e elaborou o Plano de Negócios em observância ao que era exigido no Edital, com a legítima expectativa, portanto, de que as disposições lá contidas viessem a ser verificadas em um cenário concreto.

¹⁴ Conforme **Doc. A-04**.

¹⁵ Alegações Iniciais, item 2.3.1.

41. Insubsistente, portanto, o argumento suscitado pela contraparte no sentido de que “o plano de negócios, por ser elaborado unilateralmente pela Concessionária, contém projeções que, além de não terem sido validadas por terceiros independentes, são muito suscetíveis a manipulações intencionais”.

42. Ora, referido documento, em que pese produzido pela Requerente, deu-se em perfeita consonância com as disposições do Edital, sendo minuciosamente analisado e aprovado pelo Poder Concedente, não havendo que se falar em documento de “caráter meramente referencial” e apreciação de seus “requisitos mínimos de caráter formal”. A “falta de compromisso com a verdade”, portanto, volta-se à Requerida, que tenta se desvencilhar do real valor do referido documento.

43. Para fundamentar a responsabilidade integral da Tamoios com relação às previsões contidas no Plano de Negócios, os Requeridos transcrevem a Cláusula 26 do Contrato, dando especial enfoque ao inciso que dispõe sobre erros ou omissões atribuídos ao Parceiro Privado.

44. Ocorre que, muito embora tenha consignado que “o Contrato prevê expressamente a responsabilidade da Concessionária por todas as projeções que elaborou durante o processo licitatório”, a Cláusula invocada pelos Requeridos não ampara essa conclusão. Tendo-se em mente que não houve, em absolutamente nenhuma medida, erro ou omissão por parte da Requerente, seu único risco relacionado ao Plano de Negócios se dá quanto a uma interpretação do Aporte de Recursos. Tão somente.

45. Assim, não se discute em momento algum que caso tivesse algum equívoco no Plano de Negócios, a Requerente seria a responsável por esse, porém não foi o que houve. O que realmente aconteceu foi a constatação de eventos de desequilíbrio em desfavor da Requerente, muitas vezes já reconhecidos pelos Requeridos, e que implicam a necessária utilização do Plano de Negócios como base de cálculo para o devido reequilíbrio, especialmente para situações em que se constatou o desequilíbrio sem que houvesse histórico comparativo de demanda e receita.

46. Por derradeiro, os Requeridos, referindo-se à *“unilateralidade e suscetibilidade a manipulações do Plano de Negócios”*, pugnaram pela necessária aplicação do EVTE, ao genericamente sustentar que o referido documento tem projeções *“mais sólidas e confiáveis, pois resultam de uma construção dialógica que contou com a participação ativa de diversos players do mercado nacional de infraestrutura, por meio de sugestões em audiência e consulta públicas”*. Contudo, tal alegação também não procede.

47. Ora, em verdade, a argumentação pela utilização do EVTE é descabida, sendo que este sequer é anexo ao Edital ou ao Contrato, nem tampouco é documento vinculante ao procedimento licitatório e relação contratual. Ou seja, para desvencilhar da possibilidade de utilizar o Plano de Negócios – Anexo IX do Contrato – como base para cálculo de desequilíbrio, os Requeridos sugerem a utilização de um documento meramente referencial utilizado como fundamento para elaboração dos documentos licitatórios.

48. Fato é que o equacionamento dos desequilíbrios econômicos ora discutidos neste processo arbitral, na indisponibilidade de informações concretas, atuais e precisas, deve se dar por meio do Plano de Negócios. O argumento suscitado pelos Requeridos pretende, ao fim e ao cabo, levar a uma absoluta desconsideração das bases negociais do Contrato, o que não pode ser admitido.

49. Isto porque, sendo o Plano de Negócios um documento integrante do Contrato, apto a consignar todos os elementos financeiros para a sua execução até o final de sua vigência, não há que se falar em documento *“irrelevante”* e de *“caráter meramente referencial”*, sob pena de se fragilizar a própria segurança jurídica decorrente da celebração do instrumento.

50. Havendo elaboração do Plano de Negócios a partir das informações que até então haviam sido disponibilizadas pelo Poder Concedente, com projeções sobre tarifa e volume de tráfego, marcos temporais, o tratamento tributário destinado ao aporte de recursos, indicações de despesas operacionais e não operacionais anuais, dentre outros fatores que compõem o racional financeiro da Proposta de Preço apresentada, deve então servir de base para proceder com o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

51. Feito esse breve introito sobre importantes premissas contratuais e legais, passa-se à análise e resposta dos frágeis argumentos trazidos pelos Requeridos para continuarem em sua postura de inércia quanto à necessária e urgente recomposição do equilíbrio contratual do ente privado. Vejamos.

3. PLEITOS RECONHECIDOS (INCONTROVERSOS) E AINDA PENDENTES DE RECOMPOSIÇÃO

52. Inserido na dialética inerente a qualquer método de solução de conflito heterocompositivo (especialmente na *arbitragem*), o ônus de impugnar especificadamente¹⁶ as alegações de fato da contraparte é determinante para se estabelecer o objeto da prova (que tem por escopo sanar a *questão de fato*),¹⁷ bem como a possibilidade de julgamento imediato.

53. À falta de impugnação do *an debeatur*, por exemplo, é de rigor a admissibilidade da *sentença parcial* mediante a outorga da tutela jurisdicional declaratória e condenatória sobre o mérito (*in casu*, o direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato), restando para a fase subsequente a apuração do *quantum debeatur*.

54. A Resposta ora replicada expressamente reconheceu diversos pontos enumerados pela Tamoios e tacitamente deixou de impugnar outros tantos que serão individualmente identificados, de modo que sobre eles se estabeleceu a *incontrovérsia*.

55. Diante dessas considerações e com o escopo de manter não só o paralelismo com as Alegações Iniciais, mas a apresentação mais didática e objetiva dos pleitos de reequilíbrio, serão expostas a seguir as considerações de fato e direito sobre a Resposta na ordem dos pedidos lançados nas Alegações Iniciais.

¹⁶ DINAMARCO, Cândido Rangel. *Instituições de direito processual civil*, vol. II, 6ª ed., São Paulo, Malheiros, 2009, p. 257.

¹⁷ *Rectius*, ponto controvertido.

3.1 RECLASSIFICAÇÃO DO 1º DEGRAU TARIFÁRIO E RECOMPOSIÇÃO DAS PERDAS PELO ATRASO NAS RECLASSIFICAÇÕES

56. A ARTESP adota, em sua Resposta, a postura de que os Degraus Tarifários estariam sujeitos à conclusão de determinadas obras.¹⁸

57. Para se constatar tal circunstância, seria simples. Bastaria o Poder Concedente indicar qual a cláusula do Contrato que apresenta a referida condição. Contudo, isso não é feito na Resposta. E não é feito por uma razão muito simples. Inexiste tal condição no Contrato.

58. A conjectura levada a cabo pelo Poder Concedente em sua Resposta consistiria na definição de *pressuposição*¹⁹ – aparente condicionante não declarada entre as partes – e que por definição não se constitui como *condição* jurídica (a qual é expressa) e por conseguinte não recebe a tutela do direito. Essa lição válida para o Direito Privado é aproveitável com ainda maior rigor no âmbito do direito público, em que a regra matriz é a legalidade em sentido estrito. Portanto, se essa subordinação dos Degraus Tarifários a marcos de obra não está expressa no Contrato, é porque essa condição NÃO existe.

59. A única previsão existente é a atribuição dos Degraus Tarifários, como pressuposto da própria política tarifária para esta Parceria Público-Privada, e que permitiu uma contraprestação tão módica (apenas R\$ 0,01), é a previsão da tarifa *principaliter* (*rectius*, pedágio) no parâmetro composto pelo Plano de Negócios (item IX do Contrato).

60. Assim, a partir da análise da Resposta, é possível identificar que restou *incontroverso* que a Requerente tem direito à recomposição do desequilíbrio que atingiu seu Contrato em relação ao período em que deveria ter sido reclassificada a tarifa em *abril de 2017*, mas que apenas foi implementada em *novembro/2018*.

¹⁸ Vide item 3.3. da Resposta às Alegações Iniciais.

¹⁹ “Há referência na doutrina a uma figura que se aproxima da condição, a *pressuposição*. Trata-se de uma condição subentendida, não declarada, mas que se faz presente na mente dos participantes de um negócio, doutro modo este não se realizaria” (Venosa, Sílvio de S. Direito Civil - Parte Geral - Vol. 1. Disponível em: Minha Biblioteca, (21st edição). Grupo GEN, 2021., p. 446).

61. O *an debeat*ur deste desequilíbrio, portanto, foi reconhecido no âmbito do Protocolo ARTESP nº 440.239²⁰ e reiterado no §108 da Resposta, ainda que, sob fundamento inadequado. No §112 da Resposta o reconhecimento do desequilíbrio decorrente do atraso em reclassificar a tarifa foi expresso: “112. **Os Requeridos reconhecem a ocorrência de desequilíbrio contratual pelo atraso na reclassificação tarifária aqui discutida (1º degrau tarifário), porém o valor apresentado pela Requerente está incorreto**” (p. 41 da Resposta).

62. Persiste, portanto, a discordância das Partes quanto à metodologia do cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro. Segundo os Requeridos, com base no Parecer Econômico da FIPE, o valor do desequilíbrio, na data base de julho de 2013, seria de R\$ 1.959.210,03, enquanto o Parecer UNA Partners, acusa o montante de R\$ 2.035.875,76. Ou seja, foi apresentada uma divergência de apenas R\$ 76.665,73, o que equivale a pouco mais de 3%.

3.1.1 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

63. Analisando-se os cálculos apresentados pelos Requeridos, ainda que tratem de aspectos referentes a deduções tributárias, em verdade a divergência entre os valores apontados pelas partes ocorre em razão da adoção ou não do critério de arredondamento das tarifas de pedágio.

64. A Concessionária se valeu em seu Parecer Técnico do valor sem arredondamento da tarifa de pedágio. Já o Parecer FIPE sugeriu arredondamentos de R\$ 4,98 para R\$ 5,00, e de R\$ 5,44 para R\$ 5,40 (**B-27**, p. 15).

65. No entanto, conforme asseverou o Parecer UNA Partners, o arredondamento é mecanismo utilizado em praças de pedágio para facilitação de “troco” do pagamento em dinheiro. Isso, não guarda relação com a análise quantitativa de desequilíbrio, a qual deve ser feita com a tarifa ajustada entre Concessionária e Poder Concedente. Sequer há regulação

²⁰ Conforme **Doc. A-25**.

emitida pela ARTESP que recomende a utilização de tarifas arredondadas para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

66. Afinal, como determinam as Cláusulas 1.1 e 27.6 do Contrato, o reequilíbrio deve se dar pela *exata medida* do desequilíbrio. Confira-se:

“CLÁUSULA PRIMEIRA – DEFINIÇÕES (...)

Evento de Desequilíbrio Evento, ato ou fato, que desencadeia o desequilíbrio econômico-financeiro ao presente Contrato, conforme Cláusulas Vigésima Sétima e Vigésima Oitava, e que enseje a recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro na exata medida do desequilíbrio, correspondente ao prejuízo efetivamente comprovado”.

“27.6. Somente caberá a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nas hipóteses abaixo descritas, quando dos eventos a seguir elencados resultar efetivo impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o qual deverá ser demonstrado pela Parte pleiteante, que deverá comprovar a **exata medida do desequilíbrio ensejado pela materialização do Evento de Desequilíbrio**” (Doc. A-03).

67. Nesse sentido, confira-se ainda a o Parecer Resposta UNA à FIPE, o qual corrobora o acerto do cálculo:

“O arredondamento de tarifa é um mecanismo utilizado nas praças de pedágio e visa, principalmente, facilitar o troco no pagamento em dinheiro. Esse mecanismo não tem relação com o dimensionamento do desequilíbrio, que deve ser feito com a tarifa exata, e não arredondada, para não haver distorção. Além disso a tarifa considerada é a prevista no plano de negócios ofertado no processo licitatório a Reais da data-base do contrato. Ou seja, não há arredondamento possível. Na pesquisa realizada pela UNA Partners, não foi identificada nenhuma resolução ou nota técnica da ARTESP que determine a utilização de tarifas arredondadas para cálculos de desequilíbrio compatíveis com esse evento. Ademais, para fins de equilíbrio econômico-financeiro, o Contrato deixa claro que se deve utilizar os valores mais precisos disponíveis, tal como foi feito no Parecer UNA” (Doc. A-51, item 2.3).

68. Por essas razões, deve ser mantida a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) definido pelo próprio TAM 004, com aplicação da Taxa de Desconto prevista no mesmo aditivo, *in casu*, 9,72%, obtendo-se o valor de R\$ 2.035.875,76 para a data-base de julho de 2013,²¹ de acordo com o Parecer Resposta UNA à FIPE – **Doc. A-51, item 2.3**).

²¹ Valor ligeiramente ajustado em relação ao constante no Parecer Una Partners – **Doc. A-13 - item 3.2.2**.

3.2 ISENÇÃO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO NAS PRAÇAS P1 E P2 POR DECISÃO JUDICIAL

69. Conforme conteúdo da Resposta apresentadas pelos Requeridos, restou *incontroverso* o direito ao reequilíbrio econômico do Contrato quanto à isenção tarifária na P1 e na P2. Tampouco discutiu-se a projeção do reequilíbrio para o futuro, pois o evento de desequilíbrio (a isenção deferida por decisão judicial) continua a produzir efeitos.

70. Persiste discordância das Partes apenas quanto à metodologia do cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro.

71. O Poder Concedente alega que faltaria uma *base de dados confiável* para o registro dos veículos isentados apresentados pela Concessionária, pois as informações apresentadas seriam unilaterais e não validadas. Assim sendo, seria necessário o deferimento de prova pericial, para avaliação da receita não realizada em cada praça de pedágio (§§241-242, Resposta).

72. Contudo, os elementos para o cálculo (volume de veículos beneficiários da isenção, vigência das sentenças e respectivo valor de pedágio) foram apresentados à ARTESP tanto administrativamente,²² quanto neste processo arbitral, mas os Requeridos não se desincumbiram do seu ônus de impugnar especificadamente tais elementos componentes do *quantum debeat*.

73. Em que pese mencionar a necessidade de validação da base de dados, a ARTESP não chega a apontar qualquer suposto erro qualitativo, tampouco quantitativo sobre os números levantados pela Requerente. Na prática essa postura apenas corrobora a tônica destacada reiteradamente neste processo arbitral: a inércia dos Requeridos em promover o imprescindível e incontroverso reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

74. Por fim, a perícia em qualquer das isenções aqui discutidas (da praça de pedágio P1 e da praça de pedágio P2) é desnecessária. É o que se passa a demonstrar.

²² P1 - Protocolo ARTESP nº 352.776/17 – Processo ARTESP nº 023.204/2017 (Doc. A-27); e P2 - Protocolo ARTESP nº 457.304/19 – Processo ARTESP nº 037.077/2019 (Doc. A-29).

3.2.1 ISENÇÃO TARIFÁRIA NA P1

75. A justificativa do Poder Concedente para a perícia requerida quanto à isenção tarifária na P1 é de que os dados relativos a veículos isentados seriam unilaterais, não aprovados pelos Requeridos, “*pairando dúvida sobre a sua consistência e fidedignidade*”.²³

76. Referido argumento é genérico, visto que não foram apontadas quais seriam, especificamente, as inconsistências ou falta de fidedignidade. Isso já demonstra de plano, a desnecessidade do feito que a bem da verdade, é mais um estratagema do Poder Concedente para postergar *ad eternum* a recomposição desde logo do montante devido à Concessionária para sanar o *incontroverso* desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

77. No entanto, para que não parem dúvidas da desnecessidade da perícia, a Requerente retoma que, no âmbito administrativo, quando da manifestação da SUPAF 013/2016 (**Doc. A-27.A**), a Concessionária comprovou o enquadramento do evento da isenção tarifária na P1 como um desequilíbrio no Contrato, nos termos das cláusulas 26.2.1.iii e 27.6.9.

78. Em seguida, a Concessionária apresentou seu pedido próprio de desequilíbrio, oportunidade em que comprovou os gastos efetivamente realizados e as estimativas de impactos até o final da Concessão, com toda a documentação técnica de suporte necessária (**Doc. A-27.B**).

79. Após, deu-se o reconhecimento pela DAI, de que a Concessionária atuou de forma diligente na problemática da isenção da Praça de Pedágio 1 (P1), manifestando-se pelo acolhimento do pedido de reequilíbrio. Em seguida, os autos foram encaminhados à Diretoria de Operações da ARTESP para análise do atendimento à Cláusula 28.2.

80. Assim, desde 21/11/2019, data do despacho FD.DOP.60266/19 (**Doc. A-27, p. 115**), pende decisão final no âmbito administrativo, em que pese o reconhecimento da DAI.

²³ Resposta às Alegações Iniciais, § 242.

81. Ocorre que na referida esfera, em nenhum momento, a ARTESP se manifestou no sentido de que as comprovações – as quais foram suficientes, na medida em que o direito da Concessionária foi reconhecido – seriam unilaterais, ou que ainda necessitariam de validação ou adequação a parâmetro próprio da ARTESP. Trata-se de uma alegação surpresa, sendo que os valores apresentados pela Concessionária no âmbito administrativo devem ser considerados corretos, sem necessidade de perícia.

82. Nesse sentido, é completamente inócua a perícia requerida, representando mais um ônus às Partes no presente procedimento.

83. É sabendo da fragilidade do seu requerimento que o Poder Concedente cava essa hipótese, mas ao mesmo tempo junta parecer econômico o qual sequer impugna os valores apresentados pela Requerente quanto à isenção da praça de pedágio P1.

3.2.2 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

84. A Concessionária valeu-se em seu Parecer Técnico do valor sem arredondamento da tarifa de pedágio. Já o Parecer FIPE sugeriu o arredondamento de R\$ 2,83 para R\$ 2,80 (**B-27**, p. 34).

85. No entanto, conforme acima mencionado e que ora se reitera, o arredondamento é mecanismo utilizado em praças de pedágio para facilitação de “troco” do pagamento em dinheiro e não se presta ao cálculo do reequilíbrio econômico do Contrato.

86. Por essas razões, deve ser mantida a metodologia de Fluxo de Caixa Marginal (FCM) definida pelo próprio TAM 004, com aplicação da Taxa de Desconto prevista no mesmo aditivo, *in casu*, 10,79%, obtendo-se o valor de R\$ 42.455,80 para a data-base de julho de 2013, de acordo com o Parecer UNA Partners – **Doc. A-13 - item 3.10.2** e **Doc. A-51**, item 2.2).

87. Apesar de tentar se opor ao valor apresentado pela Requerente, os Requeridos apresentam um valor de reequilíbrio muito próximo: “264. Diante de tais premissas, o valor calculado de desequilíbrio é de **R\$ 41.787,44** na data base de julho de 2013 em favor da

Concessionária, o qual deve ser acolhido pelo Tribunal Arbitral, desconsiderando-se o cálculo apresentado pela Requerente” (§ 264, p. 83 da Resposta).

88. Note-se que o valor calculado pela própria ARTESP para a praça P1 é *apenas R\$ 668,36* inferior ao calculado pelo Parecer UNA Partners, o que apenas reitera a desnecessidade de perícia.

89. Tendo-se em vista que o Parecer FIPE não apresentou cálculo alternativo, e, sequer apontou razões técnicas para impugnar os valores contidos no Parecer UNA Partners, não há razão para prova pericial, devendo ser reconhecido o valor apresentado pela Requerente.

3.2.3 ISENÇÃO TARIFÁRIA NA P2

90. A justificativa do Poder Concedente para a perícia requerida quanto à isenção tarifária na P2, na mesma linha do que alegado quanto à P1, é de que os dados relativos a veículos isentados seriam unilaterais, não aprovados pelos Requeridos, *“pairando dúvida sobre a sua consistência e fidedignidade”*.

91. Reitera-se tratar de razão genérica. Especificamente quanto a esse pleito, a Concessionária por meio da Manifestação PRESI 0030/2019 (**Doc. A-29. A**) apresentou o pedido de reequilíbrio, bem como os documentos necessários à sua comprovação.

92. O pedido foi reconhecido pela DAI, cf. Despacho FD.DAI.02317/20²⁴, a qual, reforçou que a divergência apresentada pelo DCE quanto à metodologia de cálculo em relação ao defendido pela Concessionária não poderia ser impeditivo para reconhecimento do evento de desequilíbrio.

93. Da mesma forma como na isenção tarifária na P1, no âmbito do processo relativo à isenção tarifária na P2, em nenhum momento, a ARTESP se manifestou no sentido de que as comprovações seriam unilaterais, ou que ainda necessitariam de validação ou adequação à

²⁴ Conforme **Doc. A-29.B**.

parâmetro próprio da ARTESP. Trata-se de mais uma alegação surpresa, sendo que os valores apresentados pela Concessionária no âmbito administrativo devem ser considerados, sem necessidade de perícia.

94. E de todo modo, a suposta dúvida levantada quanto à consistência do número é vazia: tanto é que não é apresentado qualquer critério, elemento ou sequer indício de equívoco nos levantamentos da Concessionária. Lembre-se que os Requeridos são assistidos pela FIPE e mesmo assim não conseguiram apresentar um número sequer de divergência.

95. Com relação à isenção na P2, aliás, compondo o *rol de incontrovérsias*, os Requeridos expressamente informaram que não tem impugnação a ser oferecida aos cálculos da Requerente: “277. ***Diante do exposto, o Requerido informa que não tem impugnação a oferecer aos cálculos do Requerente, no tocante aos isentados de Paraibuna Praça - P2 (km 59+300), ressalvado seu pedido de que os dados apresentados pela Requerente sejam auditados por perícia, diante de sua natureza unilateral***” (§ 277, p. 86 da Resposta).

96. É importante destacar que este é um processo adversarial no qual cada ato tem uma finalidade. E o fim da prova é sanar a questão de fato e não auditar indagativamente qualquer dado. Essa atividade de sanar dúvida deve ser feita administrativamente e só se torna necessária a prova se pendentes alegações de fato contraditórias (isto é, se o ponto fático foi especificadamente impugnado e se erigiu em questão. À falta de impugnação, deve prevalecer o valor identificado pelo Parecer UNA Partners: R\$ 151.945,16.

97. Diante da desnecessidade de referido pedido de perícia, prevalecem os dados como apresentados pela Concessionária nos termos do Parecer UNA Partners.

3.2.4 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

98. O Parecer FIPE não apresentou cálculo alternativo, e, sequer apontou razões técnicas para impugnar os valores contidos no Parecer UNA Partners.

99. Já o Parecer UNA Partners sempre apresentou corretamente e com base em premissa conhecida pelo Poder Concedente, os valores reclamados a título de desequilíbrio em favor da Requerente.

100. Assim, deve valer o observado pelo critério de Fluxo de Caixa Marginal, conforme o TAM 004, totalizando para o desequilíbrio relativo à P2, um valor de R\$ 151.945,16 para a data-base de julho de 2013, com uma Taxa de Desconto de 9,27%, calculado entre outubro de 2018 e dezembro de 2021 (**Doc. A-13 - item 3.9.2 e Doc. A-51, item 9.2**).

3.3 FRUSTRAÇÃO DE RECEITAS PELO ATRASO NO REAJUSTE NA TARIFA DE PEDÁGIO DA PRAÇA P2 (COMPETÊNCIA JULHO/18) EM FUNÇÃO DO ATRASO DA PUBLICAÇÃO DO IPCA DE JUNHO/2018

101. Restou incontroverso o direito de reequilíbrio econômico do Contrato quanto à defasagem no reajuste das tarifas das praças P1 e P2 pelo IPCA em julho de 2018 (cf. §§ 216 e 217 da Resposta). *O an debeatur*, portanto, está reconhecido e pode inclusive ser declarado em eventual Sentença Parcial.

102. Persiste a discordância entre as Partes quanto ao montante apurado com relação ao valor devido pelo Poder Concedente à Concessionária a título de reequilíbrio econômico-financeiro.

3.3.1 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

103. O Parecer Econômico FIPE, sequer apresentou especificamente os motivos pelo quais estaria clara a divergência entre os valores. Apontando, genericamente apenas a possibilidade de divergência *“Essa divergência pode ser fruto de observação incorreta das datas de início e fim do evento pela Requerente, do fluxo de veículos equivalentes e/ou do não uso de arredondamento de tarifas.”* (**B-27, p. 19**).

104. Como já pontuado acima e destacado pelo Parecer Resposta UNA à FIPE (**Doc. A-51**), nenhum arredondamento deve ser adotado pelos pareceres. Isso porque, o arredondamento de tarifa é um mecanismo utilizado nas praças de pedágio, o qual, visa facilitar o troco para pagamentos em dinheiro. No mais, na pesquisa não foi identificada nenhuma resolução ou nota

técnica da ARTESP que recomende ou determine arredondamentos. Ainda, o próprio Contrato determina o uso de valores mais precisos disponíveis.

105. Assim, levando-se em consideração o fluxo de caixa marginal (observando-se o volume real de tráfego no período), tem-se que o valor é de R\$ 15.968,98 (valor na data-base do Contrato, isto é, julho de 2013). Esse valor foi calculado a partir da incidência da Taxa de Desconto de 9,27%, conforme estabelecido pelo TAM 004 e aferido pelo Parecer UNA Partners (**Doc. A-51, item 8.3**).

3.4 ATRASO NA CONSTRUÇÃO DOS CONTORNOS

3.4.1 CONTEXTO

106. Conforme se verifica tanto pelas Alegações Iniciais²⁵ quanto pela Resposta às Alegações Iniciais dos Requeridos²⁶, a contextualização do atraso na construção dos contornos é um consenso entre as partes.

107. Não há qualquer dúvida que inicialmente era previsto ao Poder Concedente a obrigação contratual, contida na Cláusula 26.2.1. do Contrato, para realização e entrega adequada das obras no Trecho de Planalto, entre os quilômetros 11+500 Km ao 60+480 Km da Rodovia SP 099, bem como de suas obras complementares, e dos Contornos em 4 lotes, com prazos previamente estabelecidos pela Cláusula 15.3.(ii) do Contrato.

108. Em seguida, foram celebrados; (i) o TAM 001, em 23.02.2017, e que teve, dentre seus objetos, a alteração dos prazos estimados para a entrega das obras do Lote 01 e 02 dos Contornos, sob responsabilidade do Poder Concedente, para dezembro de 2017; e, (ii) o TAM 002, em 30.11.2018, que teve por objeto transferir à ARTESP o gerenciamento, a regulamentação

²⁵ Alegações Iniciais, item 5.4.

²⁶ Resposta às Alegações Iniciais, item 10.

e a fiscalização do Contrato, restando sob desempenho da SLT as responsabilidades assumidas pelo Poder Concedente.

109. Ainda assim, conforme admitido pelos Requeridos, os prazos estabelecidos para o término das obras dos Contornos não foram obedecidos.

110. Diversas foram as consequências desse atraso para a Requerente, em que pese a tentativa dos Requeridos de ignorar esses fatos:

- i) não foi possível a instalação da praça de pedágio P3 (que ficaria situada nos Contornos); e
- ii) não teve a indução de tráfego esperada para as praças P1 e P2 (pois, com a conclusão dessa obra – e a correspondente melhora exponencial do sistema ao usuário, em especial, o turista com destino ao litoral norte do Estado de São Paulo²⁷ – vislumbra-se um aumento significativo no volume de veículos).

111. Para corrigir a rota, foi firmado o TAM 006 para transferência da obrigação de obra dos Contornos para a Concessionária, pelo qual se admitiu o atraso por culpa exclusiva do Poder Concedente.²⁸

112. Repise-se: **houve o expreso reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro pelo Poder Concedente em decorrência da transferência da execução das obras dos Contornos a Tamoios.**²⁹ Paralelamente, o Considerando nº VII previu que os desequilíbrios decorrentes do

²⁷ Em razão, especialmente, da redução do tempo de viagem (por força do aumento da velocidade no trecho de serra e da desnecessidade de se trafegar pelo centro de Caraguatatuba – área de frequentes congestionamentos) e da melhora da segurança por ser o trecho de serra composto por pistas duplicadas.

²⁸ “CONSIDERANDO:

V. Que os contratos de empreitada firmados pela **DERSA – Desenvolvimento Rodoviário S/A (“DERSA”)**, em liquidação, com terceiros, referentes aos **CONTORNOS**, estavam com sua execução atrasada e foram rescindidos unilateralmente em março de 2019, e, em razão disso, as obras dos **CONTORNOS** encontram-se paralisadas, trazendo transtornos à população local, aos usuários e aos turistas que frequentam a região”. (Doc. A-19).

²⁹ 3.1. Fica reconhecido o desequilíbrio econômico-financeiro do **CONTRATO** em razão da transferência ao **PARCEIRO PRIVADO** da obrigação descrita na Cláusula Primeira, com a inclusão das **OBRAS** no **CONTRATO**, conforme cronograma físico-financeiro constante do **ANEXO 3** e baseado nas especificações constantes no **ANEXO 1**.

(continua na próxima página)

atraso na entrega das obras dos Contornos pelo Poder Concedente seriam tratados em processos administrativos próprios.

113. Portanto, por meio do TAM 006 houve o expreso reconhecimento do desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor da Tamoios pelo atraso na entrega das obras dos Contornos, o que também é reconhecido expressamente pela resposta da Requerida.

114. Ocorre que, justamente por dispor que os desequilíbrios decorrentes do atraso na obra dos Contornos seriam analisados em processos próprios, existe a presente discussão.

115. Feita essa breve retomada fática, passa-se a análise dos pleitos de reequilíbrio decorrentes do atraso na entrega da obra dos Contornos.

3.4.2 PLEITOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS AOS CONTORNOS

3.4.2.1 FRUSTAÇÃO DE RECEITAS RELACIONADAS AO TAM 001³⁰

116. O primeiro desequilíbrio referente a não entrega dos Contornos se refere ao severo impacto negativo pela impossibilidade de auferir as receitas tarifárias no local, cuja discussão foi iniciada no âmbito do Protocolo ARTESP nº 366.422, em que a Requerente apresentou a PRESI 0044/2017, com o pleito de identificação de desequilíbrio referente à frustração de receitas

3.2. O desequilíbrio referido na Cláusula 3.1 equivale, em valor presente líquido, a R\$ 555.444.579,99 (quinhentos e cinquenta e cinco milhões, quatrocentos e quarenta e quatro mil quinhentos e setenta e nove reais e noventa e nove centavos), a reequilibrar em favor do **PARCEIRO PRIVADO**, na data base de julho de 2013 e com aplicação de uma taxa de desconto de 7,88% ao ano, apurada nos termos da Cláusula 28.13 do **CONTRATO**, na redação conferida pelo Termo Aditivo e Modificativo nº 04/2021, bem como pela Portaria ARTESP nº 35/2020

³⁰ Processo 366.422/17 – Processo ARTESP nº 024.767/2017 (**Doc. A-31**).

tarifárias causada pelo adiamento do tráfego induzido pelo início de operação dos Contornos e de duplicação do trecho de serra.

117. Conforme estudo econômico-financeiro, a finalização da obra dos Contornos induziria o tráfego na rodovia como um todo, de modo que a ausência de conclusão impediu que o fluxo aumentasse como esperado e previsto no Plano de Negócios.

118. Mais uma vez reitera-se que o atraso na entrega dos Contornos é risco alocado ao Poder Concedente, cujo reconhecimento como evento de desequilíbrio já se deu no âmbito tanto do processo administrativo, quanto nesta arbitragem pelos Requeridos.

119. Porém, mantendo a argumentação previamente apresentada durante o processo administrativo, os Requeridos negam o desequilíbrio pela indução de tráfego, arguindo que não seria possível realizar a projeção de tráfego para cálculo de reequilíbrio, inclusive, para tanto, retomam o exposto no Parecer CJ/ARTESP nº 695/2018³¹.

120. Nesse sentido, alegam que apenas seria possível aferir os impactos reais e efetivos gerados pelo evento de desequilíbrio após o término das obras dos Contornos, pois somente com o trecho em operação é que se poderia avaliar, em concreto: (i) a indução de tráfego que ele traz para as praças P1 e P2; (ii) o volume de veículos que passam pela nova praça P3; e (iii) os custos operacionais em que a Requerente incorre para operá-la.

121. Esse raciocínio anteriormente levou ao reconhecimento do desequilíbrio somado à efetivação do reequilíbrio somente após a conclusão das obras dos Contornos, oportunidade em que, segundo a ARTESP, seria possível mensurar o valor real do desequilíbrio enfrentado pela Concessionária.

³¹ Conforme **Doc. A-31.B**.

122. Inclusive, em vista da urgência do tema, foi aventada a possibilidade de realizar um reequilíbrio econômico-financeiro provisório, com futuro encontro de contas após a conclusão das obras. Nos termos da resposta dos Requeridos³²:

“(…) haver uma apuração provisória do desequilíbrio contratual para o estrito fim de mitigar o prejuízo ao erário. Tal apuração se daria com base nas informações mais precisas à época disponíveis, inclusive as projeções do Plano de Negócios, e seria condicionada a um encontro de contas entre as partes, posterior à conclusão das obras, para se garantir que a recomposição se dê segundo o impacto concretamente observado, como determina o Contrato”.³³

123. Esse entendimento estava em conformidade com o direito da Requerente de ter o concomitante reequilíbrio, conforme art. 9º, §4º da Lei Federal nº 8.987/95³⁴. Ora, é completamente descabido que não seja conferido o direito legal e constitucional ao reequilíbrio a Tamoios, somente por uma questão formal de metodologia de cálculo de tráfego.

124. Em que pese a obviedade de ser necessária a efetivação do reequilíbrio após este já ter sido devidamente reconhecido, de modo que a Concessionária não seja obrigada a arcar com um desequilíbrio constante e crescente até a conclusão das obras dos Contornos, os Requeridos procuram sustentar na sua Resposta às Alegações Iniciais, em suma, que:

- i) O cenário teria se modificado substancialmente com a celebração do TAM 006/2021, que transferiu a responsabilidade pela obra dos Contornos à Requerente, fixando prazo determinado para a sua entrega, a ser realizada até novembro de 2023;
- ii) Por existir prazo para conclusão das obras, não haveria razão para realização excepcional de reequilíbrio econômico-financeiro provisório com base em dados projetados;

³² Resposta às Alegações Iniciais, §331.

³³ Os Requeridos baseiam essa afirmação nos Despacho FD.DCE 31613/2019 (**Doc. B-59**), Despacho FD. DAI 03853/2020 (**Doc. B-60**), Despacho FD.DAI 02978/2020 (**Doc. B-61**), Parecer CJ-ARTESP nº 444/2020 (**Doc. B-62**), Parecer CJ-ARTESP nº 917/2020 (**Doc. B-63**).

³⁴ Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato.

§ 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.

- iii) A discussão seria tão somente quanto a qual é o real e efetivo impacto econômico-financeiro que este evento gerou à Requerente, que agora seria impossível aferi-lo;
- iv) Não há que se falar em reequilíbrio com base em dados projetados, por ser um expediente destinado à neutralização do impacto econômico-financeiro efetivamente vivenciado pelo parceiro privado, o que apenas poderia se dar pela verificação da sua exata medida;
- v) Especificamente quanto à indução de tráfego na P1 e na P2 que *“não há comprovação de que a entrada em operação desse trecho teria gerado, ou gerará no futuro, qualquer indução de tráfego às praças de pedágio P1 e P2”*;³⁵
- vi) Apenas após a inauguração da obra é que seria possível aferir o real e efetivo impacto do evento.

125. No entanto, não há sentido em permitir que esse desequilíbrio continue aumentando a cada ano, tendo em vista que, até os dias de hoje, ainda não foi possível concluir as obras dos Contornos, sendo que somente no fim do ano de 2021 estas foram transferidas para responsabilidade da Requerente. E, ainda assim, a Tamoios depende do cumprimento de determinadas obrigações pelo Poder Concedente (como prevê a Cláusula 1.4 do TAM 006, p. ex., a disponibilização das áreas para à execução das obras).

126. Ou seja, a conclusão das obras no prazo previsto do TAM 006 não depende exclusivamente da Tamoios, mas também do cumprimento de obrigações pelos Requeridos. Isso significa que, caso os Requeridos não cumpram as suas obrigações previstas no TAM 006, ainda que tenha sido previsto prazo para conclusão, este não necessariamente se verificará na prática.

127. Ocorre que, como já mencionado, a argumentação dos Requeridos é falha, tendo em vista que o Contrato prevê expressamente a possibilidade de utilizar projeções, quando não houver melhores informações disponíveis, conforme previsto no texto originário da Cláusula 28.3.2 do Contrato, bem como na nova redação das Cláusulas 28.15.2 e 28.12.1 trazida pelo TAM 004.

128. Aguardar a conclusão das obras para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato significaria obrigar a Tamoios isoladamente a arcar com os prejuízos já sofridos

³⁵ Resposta às Alegações Iniciais, §359.

(desde 2016) e que serão sofridos até a conclusão das obras, o que é completamente inverossímil.

129. É evidente que nesses casos em que há um desequilíbrio ocorrendo sem que a obra esteja concluída, não pode a Concessionária absorver sozinha todos os prejuízos no período até sua conclusão (que, como se disse, não depende só dela).

130. E, em relação à indução, deve ser tomado por base as projeções de tráfego, que se mostram como a opção mais adequada para a necessária recomposição, cuja possibilidade de utilização é prevista contratualmente. E, essas projeções são aquelas extraídas do Plano de Negócios, que, como se viu, é parte integrante do Contrato.

131. Assim, a argumentação dos Requeridos não encontra qualquer sustentação, sendo certo que houve e continua ocorrendo o desequilíbrio em desfavor da Requerente, e que esta situação deve ser imediatamente revertida pelo Poder Concedente.

132. Portanto, indubitável que é devido o reequilíbrio econômico-financeiro pela frustração de receita do tráfego induzido entre fevereiro de 2016 (data inicial de entrega dos Lotes 1 e 2 dos Contornos) e a data em que a Requerente conseguirá colocar o trecho em operação (uma vez que assumiu este escopo), conforme metodologia apresentada pela UNA PARTNERS.

3.4.2.2 FRUSTAÇÃO DE RECEITAS ACESSÓRIAS RELACIONADAS AO TAM 001 (PROTOCOLO ARTESP Nº 392.152/18)³⁶

133. Para além do desequilíbrio gerado pela impossibilidade de indução de tráfego, outros diversos fatores geraram a necessidade de recomposição do equilíbrio em decorrência do TAM 001, como é o caso da impossibilidade de assunção de receitas acessórias previstas inicialmente.

³⁶ Protocolo ARTESP nº 392.152/18 – Processo ARTESP nº 027.787/2018 (Doc. A-32).

134. A Resposta às Alegações Iniciais não tratou este tópico de forma apartada, tendo utilizado os mesmos argumentos já repetidos no capítulo anterior para afastar qualquer tipo de previsão/projeção de receita acessória que não seria possível se verificar em concreto.

135. Porém, assim como ocorre com a indução de tráfego da P1 e da P2 que não se concretizou até hoje e somente irá ocorrer com a finalização das obras dos Contornos, as receitas acessórias que deixaram de ser obtidas com o atraso na entrega das obras de Contornos, inicialmente previstas para fevereiro de 2016, continuam impactando as receitas da Requerente até os dias de hoje, gerando desequilíbrio constante em desfavor da Tamoios, o que foi devidamente demonstrado em fase de processo administrativo pela Concessionária.

136. Novamente, há o reconhecimento expresso tanto no procedimento administrativo quanto na arbitragem de que se trata de risco alocado ao Poder Concedente e que é um evento de desequilíbrio.

137. Ocorre que, como demonstrado em relação à indução de tráfego, o desequilíbrio continua acontecendo há mais de 5 anos depois do prazo inicialmente indicado para conclusão das obras dos Contornos pelo Poder Concedente, sendo dever deste deferir o imediato reequilíbrio à Requerente, que vem arcando sozinha com os prejuízos enquanto se mantém todos os demais investimentos e obras decorrentes de sua obrigação.

138. É claro que não há qualquer lógica em manter a Concessionária arcando com prejuízos decorrentes de desequilíbrios já reconhecidos pelo Poder Concedente. Por este motivo, evidente a necessidade de efetivar o reequilíbrio econômico-financeiro desde já.

139. Portanto, não restam dúvidas de que é devido o reequilíbrio econômico-financeiro pela impossibilidade de auferir receitas acessórias referentes ao trecho dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião entre fevereiro de 2016 (data inicial de entrega dos Lotes 1 e 2 dos Contornos) e a data que a Requerente conseguirá colocar o trecho em operação, conforme metodologia exposta pela UNA PARTNERS.

3.4.2.3 REVISÃO DA DATA DE ENTREGA DAS OBRAS DOS LOTES 1 E 2 DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO, DE FEVEREIRO DE 2016 PARA DEZEMBRO DE 2017 (ATRASSO NO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO NA PRAÇA P3)³⁷

140. Ainda mais diretamente que os outros pleitos citados, decorrentes do atraso da entrega das obras dos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião, é o impacto sofrido pela impossibilidade de iniciar a cobrança de tarifa de pedágio na Praça de Pedágio P3 no prazo inicialmente previsto, que seria logo após a conclusão das obras dos Lotes 1 e 2 em fevereiro de 2016, conforme previsão da cláusula 23.3:

“23.3 As Praças de Pedágio a serem implantadas nos Contornos de Caraguatatuba e São Sebastião poderão entrar em Operação Comercial após a entrega, pelo Poder Concedente, das obras de implantação dos lotes 1 e 2 dos Contornos, conforme os projetos apresentados no Anexo XIV deste Contrato, e ter apresentado Progresso Físico Acumulado de, pelo menos, 32% (trinta e dois por cento) da implantação da Ampliação Principal, conforme estabelecido no Anexo IV.” **(Doc. A-03)**

141. Como já reconhecido em mais de uma oportunidade pela ARTESP, e reforçado na Resposta às Alegações Iniciais, indubitável que o atraso se tratou de materialização de risco alocado ao Poder Concedente, sendo devido o reajuste pelo desequilíbrio econômico-financeiro gerado com essa materialização.

142. Especialmente quanto à impossibilidade de cobrança de pedágio na P3, é expresso o reconhecimento de que os impactos negativos devem ser absorvidos pelo Poder Concedente. A única divergência que se mantém no momento é justamente o início deste cômputo, tendo em vista que os Requeridos entendem, equivocadamente, que somente poderia ser calculado a partir de fevereiro de 2018, enquanto o certo e defendido pela Requerente é que foi impossibilitada de realizar a cobrança desde fevereiro de 2016.

143. No caso aqui discutido, os efeitos negativos são facilmente apuráveis, tendo em vista que havia a expectativa de início de cobrança em uma data determinada, considerando o tráfego real,

³⁷ Protocolo ARTESP nº 380.349/17 – Processo ARTESP nº 026.333/2017 **(Doc. A-33)**.

e, por ato unilateral dos Requeridos, a Requerente viu-se impossibilitada de sequer instalar a Praça de Pedágio P3, desde fevereiro de 2016 até os dias atuais.

144. De acordo a resposta dos Requeridos, a Requerente não teria direito ao reequilíbrio entre fevereiro de 2016 a fevereiro de 2018, por que não teria cumprido 32% da obra da Ampliação principal, condicionante para início da cobrança de pedágio na P3. Todavia, essa argumentação não considera: (i) que havia já o cumprimento deste percentual da Ampliação Principal em fevereiro/2016³⁸; e, (ii) que, ainda que não tivesse concluída, a obra de Ampliação Principal sofreu pela impossibilidade de a Concessionária auferir toda a receita inicialmente programada para com a rodovia, tendo em vista os eventos de desequilíbrio discutidos nesta arbitragem.

3.4.2.4 ATRASO NA ENTREGA DAS OBRAS DOS LOTES 1,2,3 E 4 DOS CONTORNOS DE CARAGUATATUBA E SÃO SEBASTIÃO APÓS DEZEMBRO DE 2017 (ATRASO NO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO NA PRAÇA P3)³⁹

145. Este tópico nada mais é do que um complemento do tópico acima. Ressalte-se que já foi reconhecida pela ARTESP que é de sua responsabilidade o reequilíbrio pela impossibilidade de cobrança de pedágio na praça P3 a partir de fevereiro de 2018. A separação de tópicos apenas se deu pelo fato de que se trata de pleitos formulados em processos administrativos distintos.

146. Porém, assim como citado no capítulo anterior, essa cobrança poderia ter se iniciado antes, no caso o recorte temporal a partir de dezembro de 2017 se dá justamente por ser o “novo prazo” que o TAM 001 estipulou para entrega dos Lotes 1 e 2. Ocorre que, desde essa data, a Requerente foi impedida de cobrar tarifa, gerando desequilíbrio agudo que deve ser sanado nos termos da metodologia exposta pela UNA PARTNERS.

³⁸ Conforme **Doc. A-33**, p. 259.

³⁹ Protocolo ARTESP nº 380.349/17 – Processo ARTESP nº 026.333/2017 (**Doc. A-33**) // Protocolo ARTESP nº 395.585/18 – Processo ARTESP nº 028.117/2018 (**Doc. A-34**).

147. Repise-se que para os Lotes 3 e 4, a Cláusula 15.3 previa que a entrega seria em junho de 2017 e a Cláusula 15.4 que, caso 180 dias após esse prazo ainda não tivessem sido concluídas, **seria garantido ao Parceiro Privado o equilíbrio econômico-financeiro.**

148. Mais uma vez, trata-se de reconhecimento contratual expresso de direito ao equilíbrio por materialização de risco alocado ao Poder Concedente, que foi também reconhecida pelos Requeridos na Resposta às Alegações Iniciais, com a diferença de um mês para cômputo do cálculo.

149. Como exposto no tópico anterior, para além da previsão de prazos do TAM 001, as condicionantes para início da cobrança já haviam sido cumpridas pela Requerente, de modo que é indubitável o direito ao reequilíbrio pelos valores de desequilíbrio decorrentes do atraso na entrega das obras dos Contornos desde janeiro de 2018, o que condiz com o reconhecimento de culpa da ARTESP sobre o tema.

3.4.3 CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO

150. Reiterando sua postura de não se desincumbir do ônus de impugnação especificada dos pontos enumerados pela Requerente, os Requeridos igualmente não apresentaram qualquer crítica específica aos cálculos apontados pelo Parecer UNA Partners.

151. A Resposta se limita a mencionar (quase como um lembrete e menos como uma “contestação”) que, dos valores a serem apurados (após período razoável de conclusão das obras), devem ser deduzidos os custos operacionais não incorridos e deslocamento de investimentos no tempo.⁴⁰

152. De todo modo, é de se destacar que os custos operacionais foram sim levados em consideração (os próprios Requeridos reconhecem isso no § 368 de sua Resposta) e mais, com projeções cautelosas, como apontado pela UNA Partners:

⁴⁰ Resposta às Alegações Iniciais, itens 10.3.5 e 10.3.6 (págs. 116-118).

“A replicação do OPEX incorrido do ano 5 para os anos 6 e 7 é apenas resultado da premissa de que o custo da operação dos Contornos seria constante nos anos seguintes ao de sua conclusão. Não é um erro de cálculo, apenas uma hipótese de que há uma suavização na variação de OPEX nos anos subsequentes a um certo prazo, neste caso, o ano 5” (Doc. A-51 - Parecer Resposta UNA à FIPE).

153. A bem da verdade, o cálculo do desequilíbrio é medida que se impõe, e com a máxima brevidade, pois consiste apenas e tão somente na recomposição da perda (pelos parâmetros contratualmente definidos e sabatinados por anterior processo licitatório) já *reconhecida expressamente* pelos próprios Requeridos (cf. § 336 da Resposta) – o desequilíbrio é ponto *incontroverso*.⁴¹ É reparação, portanto, e não um *plus*.

154. O reequilíbrio ora pleiteado se trata de medida para estancar prejuízo flagrante e não de negociação de bônus. Portanto, não pode ficar sujeito a cálculo eventual e futuro após a conclusão das obras. A reparação é devida desde o advento do dano e não a partir de quando o prejuízo cessa. O atraso nas receitas decorrente da indução de tráfego nas praças P1 e P2, bem como a ausência de receitas na praça P3 já são uma realidade: e o FCM impõe o critério de reequilíbrio mais próximo da realidade e não a postergação dessa apuração para um tempo indefinido após a conclusão das obras.

155. Tampouco é admissível a prolação de sentença provisória, como sugerem os §§ 347 e 351 da Resposta. A sentença arbitral, ainda que parcial, é definitiva (faz coisa julgada logo após sua prolação, pois sequer é sujeita a recurso), portanto, o pedido de sentença provisória é *contra legem*.

156. Ademais, caso haja no futuro um novo desequilíbrio, seja em favor do Poder Concedente, seja em favor da Concessionária, deverá ser reequilibrado novamente o Contrato, não por força da provisoriedade da decisão desta arbitragem, mas diante de novo evento (nova demanda, portanto), ainda que relacionado ao mesmo item.

⁴¹ “336. É incontroversa a existência de evento de desequilíbrio pelo atraso na entrega dos Contornos, cujos impactos são imputáveis à esfera de responsabilidade do Poder Concedente, como restou reconhecido em duas oportunidades pelo Conselho Diretor da ARTESP” (§336, Resposta).

157. Portanto, pela própria sistemática de reequilíbrio econômico-financeiros dos contratos administrativos não existe o risco de a sentença ocasionar um enriquecimento sem causa (como sugerido pelos Requeridos). A bem da verdade, esse enriquecimento sem causa somente se estabeleceria com o não reequilíbrio atual em benefício da Concessionária, mesmo em face de um reconhecimento incontroverso do desequilíbrio.

158. Assim, reitera-se os cálculos apresentados no § 212 das Alegações Iniciais a título de Reequilíbrio no montante de R\$ 29.057.195,85 (jul/2013).

3.5 PROIBIÇÃO DE COBRANÇA POR EIXO SUSPENSO

159. Restou incontroverso o direito de reequilíbrio econômico do Contrato quanto à proibição de cobrança por eixo suspenso no âmbito da Resolução SLT nº 4 de 22 de julho de 2013.

160. A discordância das Partes restringe-se à metodologia do cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro.

161. O Poder Concedente alega que, em relação ao desequilíbrio passado, faltaria uma base de dados confiável para o registro dos eixos suspensos isentados e, assim, não seria possível prosseguir com o cálculo do impacto real e efetivo suportado pela Concessionária, e, quanto ao prejuízo futuro, *“discutiu-se acerca de como estimar a frustração de receita que se verificará até o término do contrato de concessão, e sobre como construir uma fórmula de reajuste que neutralize o impacto associado.”*⁴²

162. Segundo os Requeridos, a Requerente estaria discutindo apenas o desequilíbrio pretérito. Porém, a Requerente alerta que, conforme consta das suas Alegações Iniciais e especificamente do pedido, deixou claro que tal evento perdurará por todo o período da concessão, o que deve ser calculado *a posteriori*.⁴³

⁴² Resposta às Alegações Iniciais, §223.

⁴³ Alegações Iniciais, §232.

163. Feito esse esclarecimento, tem-se que conforme discutido no Processo Administrativo 028.970/2018⁴⁴ e reiterado na Resposta às Alegações Iniciais⁴⁵, a ARTESP destacou que seria necessária a instalação de equipamentos de detecção de eixo suspenso para fins de computar o volume de isenções, bem como integralizá-los ao Sistema de Monitoramento de Informações de Pedágio – MIP, a fim de construir um arcabouço de dados confiáveis para fins de apuração do cálculo. No entanto, os Requeridos alegam que a Concessionária teria permanecido inerte frente à implementação dessa medida, registrando as isenções de maneira unilateral.⁴⁶

164. Ocorre que, diferentemente do que o Poder Concedente alega, a Concessionária não permaneceu inerte quanto à recomendação da ARTESP, pelo contrário, registrou as isenções em base própria, a qual em nenhuma medida é unilateral pois, considerou o modo descrito na Carta ASJUR 0170/2018, por meio de equipamentos instalados nas praças de pedágio, que contêm sensores de modo a identificar se o veículo possui eixos que não estão em contato com o solo (**Doc. A-36.B**).

165. Não foi explicado pelo Poder Concedente como isso seria unilateral, que tão somente alegou que seria *“oportuno e conveniente que seja incluído Monitoramento de Informações de Pedágio – MIP”* nesse processo, para facilitação da validação dos dados das passagens *“em eventual pleito de recomposição financeira futura”*, cf. CT.DOP.0747/18 (**A-36, p.69**).

166. Ou seja, é nítido que a implementação de MIP, tratada pela DOP e DCE, como um requisito *sine qua non* para a composição do desequilíbrio, a bem da verdade, era uma recomendação e a sua não implementação não significou uma impossibilidade de aferir os efeitos do desequilíbrio sofrido pela Concessionária.

167. Cumpre sinalizar que o registro, como feito pela Requerente, foi inclusive reconhecido como suficiente ao cálculo do reequilíbrio em despacho proferido pela DAI (**Doc. A-36. F**). Nesse

⁴⁴ Conforme Doc. A-36.

⁴⁵ Resposta às Alegações Iniciais, §226.

⁴⁶ Resposta às Alegações Iniciais, §227.

documento, é enfatizada a necessidade de se prosseguir com o cálculo do reequilíbrio com os dados já fornecidos pela Concessionária, na medida em que o **Poder Concedente não deve contribuir para prejudicar a capacidade financeira da Concessionária**, e que essa tem direito ao reequilíbrio concomitante, conforme §4º do art. 9º da Lei Federal nº 8.987/95.

168. O que faz sentido, na medida em que ao invés de prosseguir ao pleito de reequilíbrio, o que fez o Poder Concedente foi determinar a instalação de equipamentos para computação do evento de desequilíbrio, ou seja, onerar mais ainda a Concessionária por conta do mesmo evento.

169. O argumento do Poder Concedente de que referido despacho não deveria ser considerado em termos de relevância jurídica ou técnica não merece subsistir na medida em que, o posicionamento da DAI, como de outras diretorias da Autarquia, forma parte da fundamentação do que for decidido pelo tomador de decisão do processo administrativo. Considerar o contrário é esvaziar de significado um entendimento que ao fim, existe dentro da ARTESP e é apoiado em lei.

170. Não obstante, a ARTESP permaneceu em sua posição inflexível. Pois, emitiu parecer favorável à recomposição do equilíbrio para a Concessionária ViaPaulista, com base no mesmo evento de desequilíbrio, bem como em outro caso, envolvendo a Concessionária do Rodoanel Oeste. Isso foi justificado pelo Poder Concedente pela consideração de que, nos casos citados havia *“equipamentos adequados para a contagem dos eixos suspensos”* (§232, Resposta).

171. Ocorre que os Requeridos não explicaram quais e em que contexto seriam tais equipamentos adequados, a fim de comprovar a afirmação de que a Tamoios não teria cumprido com uma demonstração válida na contramão dos outros casos, de maneira que a afirmação sequer pode ser considerada por este Tribunal.

172. O fato é que antes mesmo dessa arbitragem, em vista desse tratamento não isonômico, a Requerente com base nos mesmos dados que sempre apresentou - que seriam *“unilaterais”* segundo o Poder Concedente - propôs que a compensação se desse via reajuste tarifário, sendo que pelo período entre julho/18 e julho/19 seria factível o reajuste de 2.5%. A ARTESP, mais uma

vez, inflexível, propôs que o aumento fosse concedido em 2 parcelas reais de 1,25%, com posterior assinatura de Termo Aditivo e Modificativo. O que não foi aceito pela Concessionária.

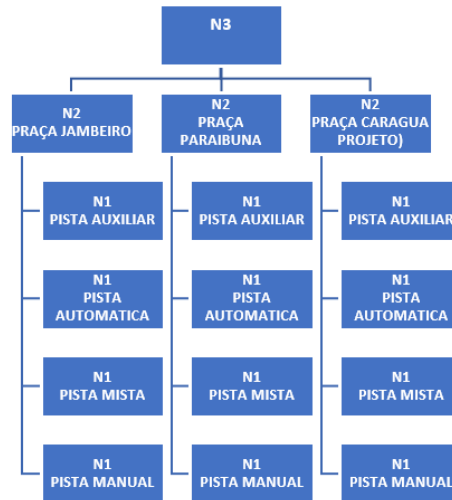
173. Ou seja, bastante contraditória a postura do Poder Concedente em sede administrativa e aqui, retomada em Resposta às Alegações Iniciais. Por conta de 1,25% a menos na compensação, a ARTESP preferiu sustentar que a Concessionária não apresentou dados válidos para apuração dos efeitos do evento de desequilíbrio, talvez na tentativa de celebração de um Termo Aditivo e Modificativo que permitisse ao Poder Concedente compensar a Concessionária em valores a menor. É sintomático que em sua defesa, os Requeridos passem ao largo desse episódio.

174. Fica demonstrado que nenhum dos argumentos trazidos pelo Poder Concedente foram capazes de demonstrar que a base de cálculo como demonstrados pela Concessionária para a isenção dos eixos suspensos são unilaterais e não são adequadas. O fato de haver uma Deliberação do Conselho Diretor de que seriam necessários estudos adicionais não significa que os dados não eram confiáveis. Para isso deveria haver uma justificativa técnica, o que não ocorreu!

175. Ademais, a metodologia de cômputo de tráfego utilizada pela Concessionária foi detalhada no Anexo ao Parecer Resposta UNA à FIPE com a explicação detalhada e auditável do Sistema de Arrecadação N1, N2 e N3 utilizado para aferição dos eixos utilizados de acordo com o seguinte quadro:

2 INTRODUÇÃO

De forma geral o sistema está diretamente ligado a operação das *vias (Nivel 1)* e servidores das *praças (Nivel2)* de cada praça de pedágio, de modo que todas as informações destes dois níveis estarão conectadas ao módulo Nível 3 onde são armazenados todas os dados das transações.



176. Assim, resta incontroverso que o Poder Concedente deve prosseguir ao pagamento do valor de R\$ 1.928.028,27, para a data-base do Contrato (jul/2013), com uma Taxa de Desconto de 9,27% (Doc. A-13, item 3.14.2).

177. Por conta disso, também fica prejudicado o pedido do Poder Concedente para que seja deferida prova pericial para análise dos dados apresentados pela Requerente, na medida que os argumentos para tanto não são suficientes, reputando-se válidos todos os dados apresentados pela Concessionária. Conclui-se, portanto, plenamente aplicável o racional desenvolvido no Parecer UNA Partners, é o que se passa a demonstrar.

3.5.1 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

178. Além da incontrovérsia sobre o *an debeatur* demonstrado acima, os Requeridos também deixaram de impugnar os cálculos do evento de desequilíbrio realizado pelo Parecer da UNA Partners. E mais, deixaram de impugnar também o pedido de reequilíbrio para o futuro.⁴⁷

179. Tampouco o Parecer Econômico FIPE ofereceu qualquer cálculo alternativo ao Parecer UNA Partners, dessa maneira, é inegável a incontrovérsia também sobre o *quantum debeatur*.

180. Os Requeridos apenas insistiram “*naquela única nota repetida como um mantra*” os dados não foram validados. Ora, a ARTESP não tomou o cuidado de na esfera administrativa apresentar quais os números errados da Tamoios seja quantitativamente, seja qualitativamente. Apenas adotou a postura da inércia. Novamente se reitera que a Resposta deveria apontar (caso existisse), qual o erro no levantamento dos eixos suspensos, mas não o faz, apenas diz que o equipamento usado para a contagem não é o que ela gostaria.

181. Sem apontar qual o erro da contagem, não se pode simplesmente ignorá-la, pois ainda que houvesse algum equívoco, seria mínimo (marginal), de modo que o valor do desequilíbrio é inegável, pois uma coisa é fato: caminhões com eixo suspenso passaram e passarão até o fim do período contratual pela rodovia. Usar a formalidade para impedir o cômputo é apenas buscar uma justificativa para a mora em reequilibrar o Contrato por um item já validado.

182. Como já pontuado pelo Parecer UNA Partners, nenhum arredondamento deve ser adotado pelos pareceres. Isso porque, o arredondamento de tarifa é um mecanismo utilizado nas praças de pedágio, o qual, visa facilitar o troco para pagamentos em dinheiro. No mais, na pesquisa não foi identificada nenhuma resolução ou nota técnica da ARTESP que recomende ou determine arredondamentos. Ainda, o próprio Contrato determina o uso de valores mais precisos disponíveis.

⁴⁷ É evidente que o evento projeta seus efeitos por todo o período da concessão, pois a norma em questão suprimiu uma fonte de receita: os eixos suspensos. Não por outra razão esse pedido também sobre o futuro foi expressamente formulado pela Tamoios no § 232 de suas Alegações Iniciais.

183. Assim, é de rigor a manutenção do valor apresentado pela UNA Partners em seu parecer técnico: R\$ 1.928.028,97 (jul/2013).

3.6 OBRAS EMERGENCIAIS EM TALUDES DA RODOVIAS

184. Restou incontroverso o direito de reequilíbrio econômico do Contrato quanto à realização em caráter emergencial e sem assunção de qualquer responsabilidade quanto ao serviço de bate choco, que inclusive culminou na celebração do TAM-003. Persiste discordância das Partes quanto à metodologia do cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro. O Poder Concedente alega que as despesas e dados sobre intervenção nos taludes não foram validadas pela Diretoria de Investimentos da ARTESP, de modo que seria informações unilaterais.

185. Nesse sentido, o Poder Concedente pugnou pelo deferimento de prova pericial, a fim de realização de auditoria nos comprovantes de despesas apresentados pela Concessionária para averiguar compatibilidade com parâmetros utilizados pela ARTESP.

186. Pois bem. Para fundamentar o pedido de perícia, das breves linhas escritas pelos Requeridos, o que se extrai é que seria necessária a avaliação de *“compatibilidade com parâmetros utilizados pela agência reguladora”*, para verificação de eventuais excessos a serem glosados.

187. Antes de mais nada, a defesa da Concessionária fica bastante prejudicada nesse ponto na medida em que não houve a especificação de que parâmetros seriam esses, e no que, o tanto apresentado pela Concessionária seria diferente. Isso, é reflexo justamente da tentativa frustrada do Poder Concedente em se ver livre de já nesse momento ter de pagar, o que já deveria ter pago há muito tempo, à Concessionária, a título de desequilíbrio de evento reconhecido e devido.

188. Quando do protocolo do Processo Administrativo desse pleito, pela Carta GEREN 1437/2016 (**Doc. A-40.A**), a Concessionária apresentou tabela com a identificação do talude, do km e da Área em que o serviço de Bate-Choco foi realizado, de maneira a comprovar o serviço

realizado, o qual, frise-se, foi acompanhado pela ARTESP por ocasião das vistorias de campo, que por sua vez, foram registradas entre as Partes (**Doc.A-40**).

189. Após, em manifestação PRESI 028/2017, a Concessionária adequou o pleito à efetiva demonstração dos efeitos negativos de desequilíbrio econômico-financeiro que sofreu, inclusive com capítulo próprio para *“Comprovação dos Gastos Efetivamente Realizados e/ou Demonstração dos Pressupostos Utilizados para as Estimativas dos Impactos”*.

190. Esmiuçadamente, portanto, a Concessionária comprovou o evento de desequilíbrio, bem como todo o detalhamento do bate-choco realizado em cada quilômetro nos demais anexos. Ao receber o pleito, a ARTESP por meio do despacho FD. DAI. 16762/17 (**Doc. A-40, p. 487**), requereu tão somente que a Concessionária instrísse o feito conforme a cláusula 28.2 do Contrato, afirmando em que o pleito – apesar dos inúmeros documentos apresentados – não teria *“maiores detalhamentos”*.

191. Pois bem, atendendo à tal solicitação, por meio da PRESI 0022/2018 (**Doc. A-40. G**), a Concessionária procedeu a todos os ajustes solicitados, juntando novos documentos para reforçar a demonstração do cabimento do pleito bem como, retomou que por ocasião da Carta GEREN 018/2015, ao serem identificados os taludes e relacioná-los com a obra de duplicação do trecho de planalto, os termos da cláusula 28.2 do Contrato já estavam atendidos.

192. A partir desse ponto e ao longo do processo, entre o pedido e o efetivo reconhecimento do direito ao reequilíbrio pelos serviços emergenciais de bate-choco, em nenhum momento a ARTESP questionou para além do atendimento à cláusula 28.2 e por maiores detalhamentos, ou, entendeu pela unilateralidade dos dados apresentados, ou ainda, requereu adequação aos parâmetros internos – os quais, frise-se, se desconhece.

193. É no mínimo uma alegação surpresa que agora, com base em documentos apresentados pela Concessionária que levaram ao reconhecimento do direito em seu favor, o Poder Concedente exija validação dos dados apresentados por um profissional independente. A bem da verdade, isso não é necessário e configura mais uma estratégia para o não pagamento do valor a título de desequilíbrio.

194. Nesses termos, fica prejudicado o pedido do Poder Concedente para que seja deferida prova pericial para análise dos dados apresentados pela Requerente, reputando-se válidos todos os dados apresentados pela Concessionária, afinal, não foram apresentadas quaisquer oposições pontuais aos valores apresentados, tampouco aos itens identificados para a composição do quantum.

195. Novamente se reitera que a função da prova é descobrir qual versão dos fatos é a verdadeira e não simplesmente validar os dados quando apenas uma das partes apresenta os documentos necessários. Não basta simplesmente pedir a revalidação dos números. Os Requeridos deveriam ter avaliado e, se o caso, apresentado uma impugnação pontual identificando os supostos equívocos. Mas isso não foi feito.

3.6.1 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

196. O Parecer Econômico da FIPE aduz que o Parecer UNA Partners não teria utilizado o princípio da Cláusula 28.3.2 do Contrato, por utilizar valores apresentados unilateralmente pela Requerente (**B-27, p. 57**).

197. Ocorre que os investimentos feitos nos taludes foram implementados em caráter emergencial, justamente para evitar o alto risco de acidentes. Nesse cenário, a Concessionária não teve o tempo hábil para fazer diferentes cotações para os insumos das obras, a fim de definir o melhor orçamento.

198. Dessa maneira, importuna qualquer referência de preços de mercado na tentativa de substituir o investimento realizado, já que isso não teria ocorrido se não fosse a urgência do evento de desequilíbrio, o qual, incontroversamente é de responsabilidade do Poder Concedente.

199. Ademais, a crítica quanto ao cálculo não é procedente, uma vez que a UNA Partners considerou o impacto de depreciação/amortização e dedução de tributos, com projeção para os 30 anos do contrato:

“Por último, apenas para fins de esclarecimento, a metodologia de cálculo adequada descrita no Parecer FIPE referente (i) ao impacto em depreciação/amortização, (ii) ao impacto na CSLL e no IRPJ, e (iii) o impacto nos 30 anos, é implementada pela UNA Partners em seu modelo, ou seja, não há divergências quanto a essa metodologia entre os Pareceres FIPE e UNA” (**Parecer Una Partners - Doc. A-51, item 15.3**).

200. Por essas razões, deve prevalecer o valor apurado pelo Parecer UNA Partners, que pelos critérios do TAM 004 apresentou um valor de R\$ 1.282.130,29 para a data-base contratual, de julho de 2013, utilizando a Taxa de Desconto de 10,07% (**Doc. A-13, item 3.15.2 e Doc. A-51, item 15**).

3.7 COBRANÇA DE TARIFA R\$ 0,10 A MENOS NA PRAÇA P1 ENTRE JULHO/2016 E JUNHO/2017

201. Restou incontroverso que a Requerente tem direito ao reequilíbrio econômico-financeiro neste pleito, conforme reconhecem os Requeridos (§ 211 da Resposta). Persiste discordância das Partes quanto à metodologia do cálculo de reequilíbrio econômico-financeiro.

202. Ao contrário do que os Requeridos aduzem, a Requerente não pretende rever o valor de desequilíbrio na data-base de jul./2013, com o qual concordou administrativamente. Há aqui confusão intencional feita pelos Requeridos para que o valor pago à Concessionária seja de R\$ 577.000,00 e não o correto de R\$ 578.967,91. Explica-se.

203. Após o reconhecimento do valor de desequilíbrio em desfavor da Concessionária, houve divergência quanto à atualização do valor, em relação à taxa de desconto a ser aplicada para fins de valor presente. É nesse contexto que o TAM-004 define com clareza a metodologia a esse respeito, qual seja, a de aplicação de suas cláusulas 28.16.1 e 28.16.2.

204. O que fez a ARTESP quando do reconhecimento do valor de R\$ 577.000,00, no Despacho FD.DCE.16906/18 (**Doc. A-41.H**) foi computar R\$ 1.225.109,45 como perda de receita a valores de julho/2013. Desse montante, R\$ 976.898,65 ocorridos no 2º ano contratual e R\$ 248.210,81 ocorridos no 3º ano contratual, gerando o valor de desequilíbrio. Esse valor foi calculado com base da TIR “*elaborados em relação à rentabilidade média de 12 meses da NTN-B, com spread de*

148,32%”. Referido despacho foi validado pelo Conselho Diretor da ARTESP em decisão publicada em 10 de agosto de 2018 (**Doc. A-41. I**).

205. O Parecer da UNA, ao calcular o valor, utilizou-se exatamente da metodologia posta no TAM 004, ao aplicar o fluxo real observado na praça de pedágio (P1) entre julho de 2016 e julho de 2017 (sempre excluindo-se da base de cálculo as evasões ocorridas no período), isto é, levando-se em consideração o fluxo de caixa marginal para apuração do efetivo desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, com uma Taxa de Desconto de 10,79%, consoante regramento do TAM 004 (**Doc. A-13, item 3.7.2**).

206. Ao não impugnar a *ratio* do referido cálculo, o Poder Concedente acaba por concordar com o valor de R\$ 578.967,91 referido no Parecer, não bastando para desconstituir o montante, tão somente a alegação de que *“O que não se admite é que a Requerente venha agora buscar rever o valor de desequilíbrio na data-base de jul./2013, com o qual concordou administrativamente”* (§210, Resposta).

207. Assim, resta incontroverso que o Poder Concedente deve pagar a título de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a monta de R\$ 578.967,91 pela cobrança de tarifa R\$ 0,10 a menos na praça P1 entre julho/2016 e junho/2017.

3.7.1 CÁLCULO DO REEQUILÍBRIO

208. Em relação ao montante de desequilíbrio apresentado pela UNA Partners, o Parecer Econômico da FIPE difere apenas R\$ 1.967,91 de julho de 2013 para menos, tendo-se em vista que a já foi acordado um valor de desequilíbrio entre a ARTESP e a Concessionária, o que, como se viu acima, não se sustenta.

4. PLEITOS COM MÉRITO EM ABERTO

4.1 RECLASSIFICAÇÃO DOS 2º E 3º DEGRAUS TARIFÁRIOS E RECOMPOSIÇÃO DAS PERDAS PELO ATRASO NAS RECLASSIFICAÇÕES NA PRAÇA DE PEDÁGIO P2

209. Em que pese a Requerida alegar que a reclassificação tarifária se daria de acordo com a conclusão de obras e não por critério temporal, é claro que a única previsão no Contrato e Anexos quanto à critério da reclassificação é temporal.

210. Neste sentido, repise-se que o Contrato previa marcos **temporais** para atualização automática da tarifa, sendo que após o deferimento da 1ª Reclassificação Tarifária, a 2ª ocorreria no ano seguinte com a alteração do valor de R\$ 5,44 para R\$ 5,57, e a 3ª no sexto ano da Concessão. Vale, nesse sentido, conferir o Quadro 1B do Plano de Negócios:

REAJUSTE DA TARIFA DECORRENTE DO DEGRAU TARIFÁRIO (base julho de 2013)	ANO CONTRATUAL
R\$ 4,98	2º ANO (valor inicial)
R\$ 5,44	3º ANO (primeiro degrau)
R\$ 5,57	4º ANO (segundo degrau)
R\$ 6,15	6º ANO (terceiro degrau)

211. Ocorre que, a ARTESP manteve seu posicionamento equivocado de que os marcos temporais para reclassificação tarifária estariam vinculados à conclusão de obras e investimentos, repise-se: sem qualquer fundamentação ou previsão contratual que sustentasse a presente decisão.

212. A esse respeito, o argumento de defesa do Poder Concedente de que as referências no Quadro 1B Plano de Negócios sobre a mudança de tarifa ocorrer em anos de contratação previamente definido eram meramente “previsões” porque “estavam atreladas à ideia de execução contratual dentro da normalidade e conclusão e entrega de determinadas obras nos

anos identificados” (Resposta, §91, grifou-se), não subsiste. Isso porque, como ficou comprovado pela Requerente, o Plano de Negócios é parte integrante do Contrato.⁴⁸

213. Inclusive, na sua Resposta às Alegações Iniciais, os Requeridos **reconhecem a ausência de previsão no edital e no Contrato de qualquer vinculação de obra e reclassificação tarifária**, nos seguintes termos:

“93. Apesar dessa sistemática não estar explícita no edital e nem no contrato, ela é resultado de metodologias já conhecidas de interpretação contratual aliada à prática nacional e estadual de cobrança de pedágios, bem como à própria lógica inerente à natureza da cobrança do pedágio.

94. De fato, as planilhas eletrônicas que a licitante necessitou preencher durante o processo licitatório – e que traziam de forma imutável o valor das tarifas – indicam os valores de R\$ 4,98 para o segundo ano contratual, de R\$ 5,44 para o terceiro ano contratual, de R\$ 5,57 para o quarto ano contratual e, finalmente, de R\$ 6,15 para o sexto ano contratual, com referência à praça P2 da Tamoios.” (grifo nosso)

214. O que se percebe é que, apesar da tentativa de alterar a lógica contratual, os próprios Requeridos admitem a ausência de qualquer fundamento para sua argumentação, de modo que a narrativa de que a obra vinculada à 2ª Reclassificação Tarifária era a de duplicação de 4km no TCP da Praça de Pedágio P2 não merece prosperar, ainda que essa tenha sido defendida pela DCE.

215. Importante rememorar que a própria CJ da ARTESP informou que o cálculo da Tarifa Básica de Pedágio deveria ocorrer pela multiplicação da TCP pela tarifa quilométrica, conforme fórmula do Anexo IV do Contrato.⁴⁹ Ou seja, desde o processo administrativo já havia sido reconhecida por um órgão da ARTESP que não havia a vinculação entre obra e tarifa tal como pretendiam as demais diretorias da Requerida indevidamente sustentar.

216. A tese da vinculação da obra à reclassificação foi sustentada pela Requerida em sua defesa, novamente sem qualquer fundamento ou argumento que pudesse fazer valer seu entendimento.

⁴⁸ Alegações Iniciais, §§63-69; Réplica, §§33-63.

⁴⁹ Conforme **Doc. A-42**, p. 14-15.

Em verdade, a ARTESP adotou como premissa a vinculação da obra unicamente por essa ter previsão de conclusão no mesmo ano que ocorreria o último degrau tarifário:

“127. É que a entrega da obra que autorizaria a reclassificação para o terceiro grau seria a efetiva ampliação principal do trecho da serra, cuja previsão de conclusão seria no 5º ano de execução contratual (2020), mesmo ano em que estaria prevista a implementação do último degrau tarifário – conforme cronograma de obras abaixo”.

217. Em suma, os Requeridos, por meio de uma tese criada de ofício por eles próprios, sem ter qualquer base legal ou contratual, “olharam” duas datas que corresponderiam e teriam prazo no mesmo ano e concluiu que estavam diretamente ligadas. Essa lógica, de modo algum, pode prosperar.

218. Ora, se não há previsão de vinculação do marco temporal com qualquer marco de conclusão de obra e, ainda que houvesse, o risco geológico não poderia ser assumido pela Concessionária⁵⁰, o atraso não pode ser imputado à Tamoios.

219. Já estando certo e inequívoco que há relação única e exclusivamente temporal para a reclassificação tarifária, importante que sejam retomadas as discussões feitas pelas diretorias da ARTESP no âmbito do processo administrativo, em que a CJ manteve o entendimento de não haver previsão editalícia para eventos correspondentes e entendeu que a duplicação de 4Km estava concluída, “*devendo ser efetivada a 2ª Reclassificação Tarifária*”.

220. Mesmo com tal entendimento, sobre “*existir a vinculação entre obra e a adequação tarifária*”, vale constar que a recomendação pela realização da reclassificação se deu por entender que a duplicação da rodovia estava concluída – ou seja, eventual marco de obra fora alcançado para que a reclassificação fosse aprovada. Assim, muito embora tivesse havido a concordância com a reclassificação, mais uma vez esta concordância com a readequação foi feita em bases equivocadas.

⁵⁰ Conforme cl. 1.1 e 1.2 do TAM 005 (Doc. A-18).

221. Também não se pode ignorar que sob a lógica equivocada de necessidade de conclusão de obra para concessão da reclassificação, a DCE, responsável única e exclusivamente de assuntos econômico-financeiros, emitiu o Despacho FD.DCE.08211/20 concluindo que, diferentemente do que entendia a DIN, a referida obra de duplicação não estaria finalizada, pois restariam 50 metros a serem concluído, o que levou a DIN a alterar seu entendimento, alegando que a duplicação não ocorreu até o km 64+450m, mas sim até o km 64+400m (*como aliás, os próprios Requeridos reconhecem no § 121 de sua Resposta*).

222. Tal entendimento levou ao retrocesso e a negativa da reclassificação tarifária pela ARTESP, que seria concedida ainda que com fundamento equivocado.

223. De todo modo, em 14 de março de 2022, a própria DIN da ARTESP reconheceu novamente que a área já estava em operação desde 2 de agosto de 2018 e que não era admissível qualquer obra de duplicação após o km 64+400m, pois a partir desse ponto se iniciam os túneis, o que apenas corrobora que os tais 50m (entre o km 64+400m e 64+450m) não compunham escopo de obra usado incorretamente para justificar a incidência do degrau tarifário (cf. SLT-EXP2021/00880, **Doc. A-43**).

224. Todavia, até o momento não houve a efetivação da 2ª Reclassificação Tarifária. Pior, além de não ter sido assegurado o seu direito à 2ª reclassificação, a Concessionária se vê duplamente prejudicada por também estar impedida de realizar o reajuste automático temporal próprio da 3ª reclassificação tarifária

225. Reforce-se: a Requerente aguarda uma alteração tarifária que não acontece desde o quarto ano da Concessão, estando hoje no oitavo ano, haja vista a posição equivocadamente recalcitrante da ARTESP, o que lhe gera cada vez mais prejuízos.

226. Grifa-se, sendo uma inovação contratual unilateral, tal decisão não escapa do uso dos “poderes” administrativos, propriamente da autoexecutoriedade, por meio do qual sua decisão gera efeitos jurídicos e, indiretamente, acaba por alterar as disposições bilaterais da concessão,

teoricamente novando, na melhor das aplicações da Cláusula 26.2.1 do Contrato⁵¹, para não cumprir obrigação contratual prevista no Quadro 1B do Anexo IX.

227. É dizer: a Concessionária vem enfrentando severo desequilíbrio econômico-financeiro pela não efetivação do seu direito da 2ª Reclassificação Tarifária desde 2017 e da 3ª Reclassificação Tarifária desde 2020, tendo em vista a ilegítima negativa do Poder Concedente quanto à sua ocorrência.

228. A situação se mostra ainda mais gravosa ao se constatar que as obras alegadas pelo Poder Concedente que estariam vinculadas à 2ª e à 3ª Reclassificações Tarifárias já foram concluídas pela Concessionária em 18.02.2022, sendo que houve **recente reconhecimento expresso da ARTESP e do Poder Concedente nos Considerandos do TAM nº 007/2022, assinado em junho de 2022, ou seja, após a instauração da presente arbitragem:**

IV. Que em 18 de fevereiro de 2022 findou-se o prazo de execução da Obra de Ampliação Principal (“AMPLIAÇÃO PRINCIPAL”), trecho que compreende os quilômetros 60+480 ao 82+000 da SP-099, cujo investimento é de responsabilidade do PARCEIRO PRIVADO; (Doc. A-52).

229. Em que pese as alegações dos Requeridos não se sustentarem, sendo certo e claro que o Contrato prevê expressamente marcos temporais para concessão das reclassificações tarifárias, ainda que fossem considerados os marcos de obras citados pelo Poder Concedente, estes já foram devidamente entregues – como reconhecido expressamente pelo Poder Concedente -, porém até o momento não foram implementadas as reclassificações tarifárias.

230. Portanto, necessária a urgente e imediata implementação da 2ª e da 3ª Reclassificação tarifária, e o deferimento do reequilíbrio econômico-financeiro com base no atraso para concessão das reclassificações, tendo em vista os marcos temporais previstos no Contrato que não foram cumpridos. Subsidiariamente, não se pode esquecer, que mesmo que prevalecesse a

⁵¹ “27.6.1. Modificação unilateral, imposta pelo Poder Concedente, das condições de execução do Contrato, desde que, como resultado direto dessa modificação, verifique-se efetiva alteração substancial dos custos ou da receita/remuneração, para mais ou para menos” (Doc. A-03).

equivocada tese da Requerida, há um desequilíbrio crescente enquanto não são implementadas as reclassificações considerando que já houve a finalização das obras de Ampliação Principal.

4.1.1 CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO

231. Note-se que inexistente qualquer impugnação aos cálculos trazidos pelo Parecer da UNA Partners, razão pela qual é de se reconhecer a incontrovérsia do *quantum debeatur*, prevalecendo para fins de apuração do montante do reequilíbrio o valor identificado pela UNA Partners:

Segundo degrau tarifário: R\$ 1.165.642,86, com Taxa de Desconto de 9,27% (período de abril de 2018 a fevereiro de 2022);⁵² e

Terceiro degrau tarifário: R\$ 2.569.649,00, com Taxa de Desconto de 7,66% (período de abril de 2019 a fevereiro de 2022).

4.2 ATRASO NA LIBERAÇÃO DO INÍCIO DE COBRANÇA DAS TARIFAS DE PEDÁGIO NAS PRAÇAS P1 E P2

232. Antes de adentrar nas especificidades da liberação da cobrança em cada praça de pedágio, forçoso lembrar que na Cláusula 23.4 do Contrato foi previsto um regramento específico para fins de liberação do início de cobrança do pedágio, a saber:

“23.4 Como condição para cobrança das Tarifas, a Concessionária deverá:

- a) concluir o PII, nos termos do Anexo VI;
- b) ter instalado regularmente as Praças de Pedágio;
- c) ter recebido a autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio referente à Praça de Pedágio;
- d) ter divulgado, por prazo não inferior a 10 (dez) dias antecedentes ao início da cobrança, a data e os valores de Tarifa de Pedágio por eixo e categoria de veículo, a serem cobrados dos Usuários em cada Praça de Pedágio a ser instalada. Durante este período, tanto o Parceiro Privado como a ARTESP darão ampla divulgação à data de início da cobrança, dos valores de tarifa, dos processos de pesagem de veículos, bem como demais informações julgadas pertinentes, inclusive sobre sistemas de atendimento ao Usuário”.

233. Assim, concluído o Programa Intensivo Inicial (PII), de acordo com o Anexo VI do Contrato, regularmente instaladas as Praças de Pedágio e comprovado o cumprimento de ao menos 6% do Progresso Físico Acumulado das obras de Ampliação Principal, nos termos do Anexo XVII

⁵² Valor ligeiramente ajustado no Parecer Resposta UNA à FIPE – Doc. A-51, item 3.3.

(conforme cláusula 16.5 do Contrato)⁵³, a Concessionária deveria notificar o Poder Concedente acerca do cumprimento das exigências necessárias ao início da cobrança.⁵⁴

234. Após a referida notificação, o Poder Concedente teria o prazo de até 30 dias para autorizar o início da cobrança.⁵⁵ Com essa autorização e respeitado o prazo mínimo de 10 dias de divulgação do início da cobrança, conforme impõe a Cláusula 23.4.d, tem início a cobrança do pedágio nas novas praças.

235. Na Resposta às Alegações Iniciais⁵⁶, os Requeridos concordaram sumariamente com esse procedimento, inclusive quanto aos prazos citados. Porém, alegaram que a autorização para a cobrança da tarifa passa a ser atribuição do Poder Concedente quando a Concessionária notificá-lo do cumprimento das condições necessárias para início da cobranças, as quais foram listadas no tópico acima.

236. Ainda, de acordo com os Requeridos, a Requerente teria atrasado em 12 meses a conclusão do PII, o que seria motivo para a mora da autorização para o início da cobrança nas praças de pedágio. Por fim, alegam que pela mora no cumprimento da Requerente de suas

⁵³ “16.5 O Parceiro Privado poderá instalar Praças de Pedágio no Sistema Rodoviário, de acordo com o estabelecido no Anexo IV. As Praças de Pedágio a serem implantadas no Trecho de Planalto poderão entrar em Operação Comercial após decorrido o prazo de 12 (doze) meses contado da assinatura do Termo de Transferência Inicial, conforme estabelecido no Anexo IV a este Contrato de Concessão Patrocinada. Como condição para cobrança das Tarifas, a Concessionária deverá concluir o PII, nos termos do Anexo VI, bem como comprovar o cumprimento de ao menos 6% (seis por cento) do Progresso Físico Acumulado das obras de Ampliação Principal, nos termos do Anexo XVII deste Contrato. As Praças de Pedágio a serem Implantadas nos Contornos de Caraguatubá e São Sebastião poderão entrar em Operação Comercial após a entrega, pelo Poder Concedente, das obras de implantação dos lotes 1 e 2 dos Contornos, conforme os projetos apresentados no Anexo XIV deste Contrato. Como condição para cobrança das Tarifas, o Parceiro Privado deverá ter instalado regularmente as Praças de Pedágio, bem como comprovar o cumprimento de ao menos 32% (trinta e dois por cento) do Progresso Físico Acumulado das obras de Ampliação Principal, nos termos do Anexo XXIV deste Contrato”.

⁵⁴ “23.9 Para fins de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, o Parceiro Privado deverá notificar o Poder Concedente acerca do cumprimento das condições necessárias ao início da cobrança, seja referente às Praças de Pedágio relacionadas com o Programa Intensivo Inicial e Início das obras de implantação da Ampliação Principal ou outra Praça de Pedágio cujo início da cobrança de tarifa esteja condicionado a outro evento contratual. Recebida a notificação, o Poder Concedente terá até 30 (trinta) dias para se manifestar acerca da autorização ao início da cobrança pelo Parceiro Privado. Havendo autorização formal ou no caso de silêncio do Poder Concedente, o Parceiro Privado poderá iniciar a cobrança, nos termos deste Contrato; caso o Poder Concedente encontre alguma inconformidade, deverá responder a notificação ao Parceiro Privado para que tome as medidas cabíveis, submetendo novo pedido de autorização ao Poder Concedente assim que pertinente”.

⁵⁵ “23.9 (...). Recebida a notificação, o Poder Concedente terá até 30 (trinta) dias para se manifestar acerca da autorização ao início da cobrança pelo Parceiro Privado. Havendo autorização formal ou no caso de silêncio do Poder Concedente, o Parceiro Privado poderá iniciar a cobrança, nos termos deste Contrato; caso o Poder Concedente encontre alguma inconformidade, deverá responder a notificação ao Parceiro Privado para que tome as medidas cabíveis, submetendo novo pedido de autorização ao Poder Concedente assim que pertinente”.

⁵⁶ Resposta às Alegações Iniciais, §138.

obrigações contratuais que acabou sendo impactado o início da cobrança das tarifas.

237. Porém, a Concessionária cumpriu as exigências que lhe cabiam, enquanto o Poder Concedente procrastinou a liberação do início da cobrança de pedágio nas Praças P1 e P2, gerando típico evento de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Confira-se.

4.2.1 ATRASO COM RELAÇÃO À PRAÇA DE PEDÁGIO P1

238. Inicialmente, no que concerne à liberação para cobrança de pedágio na P1, forçoso que seja lembrado que em momento algum a Requerente negou que o processo se deu com uma negativa inicial da Requerida. Em verdade, isso foi ressaltado em sede de Alegações Iniciais.⁵⁷

239. Para que se fique claro o histórico e as datas que comprovam o atraso na autorização da cobrança de tarifa da P1, o histórico de solicitações, indeferimentos até a autorização:

- 17.03.2016 - a Concessionária protocolou a notificação de cumprimento das exigências (cf. GEROP 019/2016 – **Doc. A-44.A**).
- 07.04.2016 - a Concessionária foi surpreendida com o indeferimento pela ARTESP da autorização para o início da cobrança, sob o fundamento de que a Concessionária não teria cumprido as exigências contratuais para o início da cobrança (cf. CTDIN 0066/2016 – **Doc. A-44.B**).
- 08.04.2016 – Resposta da Tamoios informando que as exigências estavam cumpridas, solicitando a realização de uma vistoria para 12.4.2016.
- 11.04.2016 - a ARTESP informou que uma nova vistoria seria realizada a partir de 18.04.2016 (**Doc. A-44.C**).
- 18.04.2016 - uma nova vistoria foi realizada, tendo a ARTESP certificado que a Concessionária havia concluído o PII na data de **18.4.2016 (Doc. A-44.D)**.
- A DOP reconheceu total conformidade da P1 desde a fiscalização ocorrida em 14.04.2016, não havendo nenhum comprometimento material ou impedimento formal para o início da operação e cobrança, (cf. Despacho FD.DOP.58979/17 **Doc. A-44.E**).
- A DIN confirmou que a obra de implantação da P1 foi finalizada em 18.04.2016. Assim, ainda que o entendimento da Tamoios fosse no sentido de que a cobrança poderia se dar muito antes, foi acordado entre as partes que a data formal a ser considerada para início da cobrança seria **18.4.2016**.
- 30.04.2016 – Confirmação do pleno funcionamento do sistema de arrecadação (**Doc. A-44.E**). Esse intervalo inicial, mesmo que pequeno, já representa falta imputável exclusivamente ao Poder Concedente, que, ato contínuo, decidiu realizar outras verificações durante o mês de maio, com a última sendo em 20.05.2016, com reconhecimento da DOP no dia 23 daquele mês

⁵⁷ Alegações Iniciais, item 6.2.1.

de que a praça de pedágio estava finalizada (**Doc. A-44.E**).

- 17.06.2016 - deliberação do Conselho Diretor autorizando a liberação do início da operação (**Doc. A-44.F**).
- 29.06.2016 ocorreu a homologação pelo Secretário do Governo, publicada do DOE de 30.06.2016, sendo que por esta foi aprovada o início da cobrança a partir das 0:00h do dia 01.07.2016.

240. Por meio do sumário acima, verifica-se claramente que houve um atraso injustificado de 74 dias entre a P1 estar operacional para a efetiva cobrança (18.4.2016, inclusive) e o dia 30.06.2016, dia anterior ao início da cobrança (1º de julho de 2016).

241. Os Requeridos concordam que a condição relativa ao progresso físico da obra de ampliação principal do trecho da serra foi atendida em 18.4.2016. (§159 da Resposta). Porém, alegam que o sistema de controle de arrecadação da praça de pedágio ocorreu somente em 23.05.2016.

242. No entanto, essa informação não procede. Como informado em sede de Alegações Iniciais e não contestado pelos Requeridos, as Partes acordaram que a data 18.4.2016 para início da cobrança. A partir dessa data não havia mais pendências, somente restando suposta dificuldade de análise pelo Poder Concedente, que necessitou de mais informações para confirmar o pleno funcionamento do sistema de arrecadação, o que aconteceu no dia 30.04.2016 (**Doc. A-44.E**)

243. Ainda assim, caso a praça estivesse liberada para início somente em 23.05.2016 como sustentam os Requeridos (§163 da Resposta), o que se admite somente pelo princípio da eventualidade, ter a liberação somente em 01.07.2016 equivaleria, no mínimo, a um desequilíbrio de 39 dias!

244. Mesmo com a declaração dos Requeridos de que a praça estava apta a funcionar a partir de 23.05.2016, estes alegam que o desequilíbrio não se aplicaria, pois não houve mora do Poder Concedente, uma vez que este não teria sido formalmente comunicado do cumprimento das exigência pela Requerida. Isso porque esta teria enviado as comunicações à ARTESP por e-mail, quando o “correto” seria uma notificação formal ao Estado.

245. Nada mais absurdo! Em uma relação contratual constante, como é o caso de contratos de concessão, não pode prevalecer qualquer tipo de formalização excessiva. Quase a integralidade das comunicações realizadas entre as partes é via digital, tanto pelo Poder Concedente, ARTESP quanto pela Concessionária, de modo que a notificação de cumprimento ter sido encaminhada via e-mail não pode ser justificativa para a mora na decisão de autorização de cobrança de pedágio, o que deve ser considerado tanto para a P1 quanto para a P2. Note-se, por exemplo, pelo Doc. A-45. B, as exigências da ARTESP foram enviadas à Concessionária por e-mail!

246. Ainda, os Requeridos reiteram a alegação que não haveria mora a eles imputável, pois o Contrato teria previsto a possibilidade de a própria Concessionária dar início à cobrança de modo tácito, por força da Cláusula 23.9. Como se vê, essa posição dos Requeridos é absolutamente abusiva, e invoca sua própria torpeza (*rectius*, procrastinação) para não reconhecer o flagrante evento de desequilíbrio ocasionado apenas e tão somente pela sua mora administrativa em expedir o ato de autorização de início da cobrança de pedágio.

247. Os Requeridos trazem do processo administrativo à arbitragem o mesmo tom utilizado quando não há argumentação palatável ao seu favor. Trata-se de claro reconhecimento do atraso na liberação da cobrança do pedágio, como também parte de uma premissa equivocada do conceito de contrato público, assim como da realidade dos fatos.

248. Como que a Concessionária, que possui uma relação desigual perante o Poder Concedente, poderia, por conta própria, iniciar a cobrança de tarifa de serviço público sem a expressa autorização da ARTESP?

249. A resposta é única: não poderia.

250. Caso fizesse isso, por mais segura quanto à sua interpretação contratual, a Tamoios ficaria exposta a sofrer as mais diversas sanções pelo Poder Concedente, assim como de outras autoridades de controle, que poderiam entender ser tal cobrança indevida e passível de punição. Em verdade, os Requeridos, sob este argumento, apenas visam impedir a efetivação de um direito de reequilíbrio econômico-financeiro da Requerente que, por ter agido de boa-fé, aguardou a autorização formal para iniciar a cobrar pedágio na P1.

251. Assim, houve um atraso evidentemente causado por ato unilateral do Poder Concedente, que, por sua vez, deve resultar em reparação para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, fundamentado não só na já citada Cláusula 27.6.1, como também na Cláusula 23.10, que determina:

“23.10 Caso o início da cobrança da Tarifa de Pedágio seja atrasado em relação ao disposto neste Contrato e seus Anexos, não será realizado qualquer procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em relação à eventual perda de Receita Tarifária pelo Parceiro Privado, **salvo quando comprovado que o atraso decorreu exclusivamente de fato imputável ao Poder Concedente**”.

252. Diante desse atraso de 74 dias na autorização para início de cobrança de tarifas na Praça de Pedágio P1, a Tamoios sofreu severo desequilíbrio econômico-financeiro em seu Contrato e necessita a imediata recomposição.

4.2.2 ATRASO COM RELAÇÃO À PRAÇA DE PEDÁGIO P2

253. Assim como feito para a P1, é válido transpor o histórico apresentado no que concerne à autorização para cobrança de tarifa na P2:

- 17.03.2016 - a Concessionária enviou notificação de cumprimento das condições necessárias ao início da cobrança (**Doc. A-45.A**).
- A partir de então, foram realizadas uma série de vistorias pela ARTESP, nas quais teriam sido constatadas supostas pendências nos equipamentos e sistemas. A Requerente prontamente atendeu a tais exigências.
- 10.05.2016 - a P2 estava finalizada, quando deveria ter sido autorizada a abertura da praça e consequente cobrança de pedágio pela Requerida.
- Porém, outras exigências foram feitas pela ARTESP e atendidas pela Tamoios, conforme se verifica da troca de e-mails anexa (**Doc. A-45.B**).
- Toda essa discussão culminou na realização de reunião entre as partes em maio de 2016, ocasião em que a Concessionária afirmou que a P2 estava finalizada em 10.05.2016 e propôs que a abertura da praça ocorresse em 23.05.2016, prazo suficiente para a divulgação antecipada da data de início de operação e valores das tarifas, bem como para a verificação complementar a ser realizada na praça (mas não impeditivas para o início da operação).
- Vale pontuar, como fundamento justificador da possibilidade de início da cobrança decorre de própria deliberação da ARTESP, uma vez que a Diretoria de Operações (“DOP”) já reconheceu, por meio do FD.DOP.14778/16 (fl. 59) (**Doc. A-45.C**), que não havia condicionantes que impediriam a liberação para início da cobrança de pedágio desde o dia 19.05.2016. Essa mesma Diretoria reconheceu que, do ponto de vista operacional, a Praça de Pedágio de Paraibuna estava pronta em **23.05.2016**, como informado previamente pela Tamoios (**Doc. A-45.D**).

- No entanto, tal como havido em relação a P1, a deliberação do Conselho Diretor da ARTESP só foi tomada em 17.06.2016 de junho de 2016 (**Doc. A-45. E**).
- 29.06.2016 - ocorreu a homologação pelo Secretário do Governo, publicada do DOE de 30.06.2016, sendo que por esta foi aprovada o início da cobrança a partir das 0:00h do dia 01.07.2016.

254. Trata-se, portanto, de desequilíbrio econômico-financeiro decorrente dos prejuízos pela impossibilidade de cobrar tarifas durante 39 dias, entre os dias 23.05.2016, data em que já era possível iniciar a cobrança, e o dia 30.06.2016, dia anterior ao início da cobrança (1º de julho de 2016). Indubitável que esse prejuízo gerou efeitos financeiros negativos à Requerente, se enquadrando nos parâmetros da Cláusula 27.3⁵⁸.

255. O que se percebe pelo histórico é que a praça já estava em condições de ter autorizada a cobrança de pedágios desde 10.05.2016, inclusive com reconhecimento da DOP de que as condicionantes tinham sido cumpridas em 19.05.2016. E, essa mesma Diretoria reconheceu que, do ponto de vista operacional, a Praça de Pedágio de Paraibuna estava pronta em **23.05.2016**, como informado previamente pela Tamoios (**Doc. A-45.D**).

256. Assim como no âmbito do processo administrativo, na Resposta às Alegações Iniciais,⁵⁹ os Requeridos manifestaram-se alegando que as condicionantes não foram cumpridas no prazo determinado pela Concessionária, o que teria gerado o atraso. Mesmo após a devida demonstração dos gastos e prejuízos pela Requerente, por meio da manifestação PRESI 022/2017, a ARTESP entendeu que não cabia o reequilíbrio econômico-financeiro em favor da Concessionária fundamentada principalmente no Parecer CJ/ARTESP nº 209/2019.

257. Em verdade, distorcendo os prazos informados pela Requerente, a Requerida alega que a obra foi concluída somente em 23.05.2016, com informação posterior ao Poder Concedente que teria 30 dias para analisar o pedido. De modo que não teria qualquer atraso com a liberação em 30.06.2016:

⁵⁸ 27.3. Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando qualquer das partes sofrer os efeitos financeiros, positivos ou negativos, de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado.

⁵⁹ Resposta às Alegações Iniciais, item 4.4.

“E com relação à implantação da praça do pedágio P2, em Paraibuna, o despacho FD.DOP.41139/1, de fls. 267 do Processo ARTESP nº 023.174/2017 (Doc. B-30), atesta que ocorreu em 23/05/2016 – na mesma data em que foi realizada a instalação da praça P1, em Jambeiros.” (§ 187, Resposta)

258. Ainda, também foi repetido o argumento de que não haveria mora imputável ao Poder Concedente, pois o Contrato teria previsto a possibilidade de a própria Concessionária dar início à cobrança de modo tácito, por força da Cláusula 23.9.

259. Em relação a tal prazo de 30 dias, este se dá justamente para comprovação de que as condicionantes foram cumpridas, não sendo cabível como justificativa em um evento que já havia reconhecimento pela DOP desde o citado despacho FD.DOP.14778/16 datado de 23.05.2016. Ou seja, a data de 23.05.2016 é a data em que foi dada a concordância por diretoria responsável da ARTESP em relação à conclusão da obra e não a conclusão da obra em si, sendo que nesta data já poderia ser iniciada a cobrança.

260. É dizer: a partir do momento em que já há concordância de Diretoria da ARTESP sobre o cumprimento das condicionantes, não há que se falar em qualquer outro prazo adicional para análise.

261. No tocante à possibilidade de início das obras sem a autorização, repise-se o que foi mencionado no item anterior acerca da dinâmica das comunicações durante o Contrato. Mas, para esse pleito específico, vale uma informação adicional, no sentido de que a Requerente informou que a P2 estaria apta operar a partir de 18.04.2016, mas a ARTESP foi enfática ao **vedar o início da cobrança**. Confira-se abaixo a expressa determinação do Sr. Diretor Geral da Artesp (Dr. Giovanni Pengue Filho) ao Sr. Presidente da Tamoios (Dr. Marcelo Stachow Machado): “***não tome ações sem falarmos***” (Doc. A-52):

De: <gpfilho@sp.gov.br>

Data: 6 de abril de 2016 08:41:58 BRT

Para: Marcelo Stachow Machado

<marcelo.stachow@concessionariatamoios.com.br>

Assunto: Re: RES: Início de Cobrança

Marcelo, como comentado não tome ação sem falarmos.

A Agencia ainda está verificando se todas as questões contratuais foram atendidas e não se pronunciou ainda.

Att.,

Giovanni Pengue Filho

Enviado via Smartphone (Sent by Smartphone)

Em 6 de abr de 2016, às 08:36, Marcelo Stachow Machado

<marcelo.stachow@concessionariatamoios.com.br> escreveu:

Caro;

Entendo que estamos adimplentes para começar a operar. Entendo, portanto, que estamos dispensados da obrigação da divulgação até nova orientação da ARTESP.

Grato;

Marcelo Stachow Machado

Diretor Presidente

Tel.: 55-12-3924-1151

www.concessionariatamoios.com.br

De: gpfilho@sp.gov.br [<mailto:gpfilho@sp.gov.br>]

Enviada em: quarta-feira, 6 de abril de 2016 04:27

Para: Marcelo Stachow Machado

<marcelo.stachow@concessionariatamoios.com.br>

Assunto: Re: Início de Cobrança

Prezado Marcelo, recomendo não fazer esta publicação antes de conversarmos.

Att.,

Giovanni Pengue Filho

Enviada via Smartphone (Sent by Smartphone)

Em 5 de abr de 2016, às 21:34, Marcelo Stachow Machado <marcelo.stachow@concessionariatamoios.com.br> escreveu:

Caro Giovanni,

Tentei contato com você hoje para te informar o que segue.

Conforme ofício enviado 18/03/16, informamos que estaremos em condições de operar a cobrança de pedágio a partir de 18/04 .

Tendo em vista o teor do constante na letra “d” do item 23.4 do Contrato de Concessão, que determina que é condição para a cobrança das Tarifas, a Concessionária ter divulgado, por prazo não inferior a 10 (dez) dias antecedentes ao início da cobrança e que a Praça de Pedágio 1 – Jambeiro (km 16+100) estará funcionando a partir da zero hora do dia 18 de abril de 2016, estou lhe comunicando que no dia 07 de abril p.f., será publicado no jornal “O VALE” o comunicado da Concessionária, informando a data e os valores de Tarifa de Pedágio por eixo e categoria de veículos.

Estaremos, na sequência, informando ao Reina.

Qualquer dúvida, por favor me ligue.

Grato;

Marcelo Stachow Machado

Diretor Presidente

262. Trata-se, assim, de exemplo claro de *venire contra factum proprio*.

263. Primeiro a ARTESP nega a possibilidade de abertura para a cobrança “sem antes falarmos”, e agora, em sede de Resposta, alega que a Requerente deveria ter se valido da cláusula que permite a Concessionária dar início à cobrança de modo tácito.

264. Segundo, a negativa da ARTRSP foi dada justamente por e-mail, e que obviamente é uma comunicação válida que deveria ser observada pela Tamoios! Ou poderia a Concessionária alegar que o e-mail da ARTESP de negativa não era válido e podia ser ignorado, pois a comunicação não foi feita por meio de uma “carta/notificação”? Obviamente que não!

265. Pelo exposto, verifica-se que não pode ser imputada à Tamoios qualquer responsabilidade pelo atraso de 39 dias para a liberação de cobrança da tarifa na P2, sendo,

obviamente, culpa única e exclusiva da demora do Poder Concedente. Assim, necessária a reparação para fins de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, fundamentado nas citadas Cláusulas 27.6.1 e 23.10.

4.2.3 CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO

266. Tendo em vista que os Requeridos divergem quanto ao termo inicial da cobrança, naturalmente o valor correspondente ao reequilíbrio ficou diferente entre o apurado pelo Parecer da UNA Partners e o indicado pela Fipe.

267. Contudo, as datas e volumes de veículos indicados pela Tamoios são os corretos e representativos do FCM (veículos observados), é de rigor prevalecer o montante levantado pelo Parecer da UNA Partners:

“Para fins de cálculo do desequilíbrio econômico e financeiro, foi considerado o fluxo de veículos equivalentes que efetivamente transitou na praça **P1 no período entre 18 de abril de 2016 e 30 de junho de 2016**, excluindo da base as evasões ocorridas no período. Essa abordagem está em linha com o conceito de FCM (veículos observados). Em seguida, multiplicou-se esses eixos equivalentes pela tarifa que deveria estar sendo cobrada caso o atraso não tivesse ocorrido. (...) Com isso, o valor do desequilíbrio é de **R\$ 2.242.117,63** (Reais de julho de 2013, VPL para a data base do Contrato com Taxa de Desconto de 10,79%)” (**Doc.A-13, item 3.5.2**).

“Para fins de cálculo do desequilíbrio econômico e financeiro realizado, foi considerado o fluxo de veículos equivalentes que efetivamente transitaram na praça **P2 no período entre 23 de maio de 2016 e 30 de junho de 2016**, excluindo-se da base as evasões ocorridas no período. Essa abordagem está em linha com o conceito de FCM (veículos observados). Em seguida, multiplicou-se esses eixos equivalentes pela tarifa que deveria estar sendo cobrada caso o atraso não tivesse ocorrido. Com isso, o valor do desequilíbrio é de **R\$ 1.306.508,68** (Reais de julho de 2013, VPL para a data base do Contrato com Taxa de Desconto de 10,79%)” (**Doc. A-13, item 3.6.2**).

4.3 DESAPROPRIAÇÕES NO PARQUE ESTADUAL DA SERRA DO MAR

268. Como sustentado em Alegações Iniciais⁶⁰, a Cláusula 19.1 do Contrato determinava que a responsabilidade pela realização das desapropriações seria do Parceiro Privado. E, tendo em vista a responsabilidade aparentemente geral da Concessionária em realizar as desapropriações necessária para prestação do serviço público rodoviário objeto da Concessão, os licitantes durante a fase de esclarecimentos do procedimento licitatório questionaram justamente sobre a forma de realização de desapropriação dentro do Parque Estadual da Serra do Mar (“PESM”), o qual se transcreve abaixo mais uma vez:

“Naquilo que se refere à área localizada dentro do Parque Estadual, em havendo necessidade de se realizar desapropriações, caberá à Concessionária desapropriar apenas os emboque ou toda a extensão de terra acima dos túneis?” (Doc. A-21).

269. E, referido questionamento recebeu a seguinte resposta, **“não são realizadas desapropriações em área de Parque Estadual”** (Doc. A-21). Ou seja, em sede de esclarecimento foi formalmente informado pelo Poder Concedente que não seriam realizadas desapropriações no PESM.

270. Também na fase de esclarecimentos, a Comissão de Licitação informou que qualquer área do PESM, necessária para implantação da ampliação principal, seria liberada mediante Termo de Permissão de Uso, que seria obtido pela Concessionária, com o apoio do Poder Concedente. Essa resposta ocorreu em decorrência das seguintes perguntas

⁶⁰ Alegações Iniciais, item 6.3.

QUESTIONAMENTO REALIZADO POR EMPRESA LICITANTE		Folhas	Nº
O RIMA do Trecho Serra informa que a área total de intervenção permanente em superfície para a duplicação do Trecho Serra será de 68,2 ha., sendo a maior parte dentro do Parque Estadual da Serra do			
Mar - PESM. O Projeto Básico de Engenharia traz a delimitação de áreas de Decreto de Utilidade Pública, inclusive dentro do PESM. Nesse contexto, perguntamos: 1. Qual será o procedimento para liberar as áreas previstas no interior do PESM? 2. Será necessário desapropriar ou desafetar as áreas de intervenção permanentes no interior do PESM?; e 3. Caso afirmativo, o Poder Concedente fará a gestão institucional para esta desapropriação, ou desafetação?			

271. Ou seja, reitere-se que mais uma vez foi questionado sobre a necessidade de desapropriação de área dentro do PESM e mais uma vez a resposta foi negativa, informando somente que seria necessário o Termo de Permissão de Uso, concedido apenas quando o imóvel e/ou área for público.

272. Em sua Resposta às Alegações Iniciais, os Requeridos sustentam a mesma tese que a expressada pela CJ no âmbito do processo administrativo de que *“a resposta em sede de esclarecimentos não fez mais que descrever o regime legal dos parques estaduais, que são áreas legalmente previstas como de domínio público e, por óbvio, o que é de domínio público não se desapropria.”* (§382)

273. E complementa que ***“em nenhum momento se afirmou que não poderia haver imóveis privados situados no perímetro indicado no decreto que criou o Parque Estadual da Serra do Mar – que exatamente por isso não passaram a compor formalmente o próprio Parque, como área de domínio público que é – como posteriormente se verificou. E, logicamente, sendo verificada a necessidade de desapropriação de terrenos privados para a execução dos investimentos atrelados à rodovia, atrai-se a disciplina contratual, que é clara em atribuir todo e qualquer risco relacionado ao Parceiro Privado”***.

274. Ou seja, ignorando completamente o que está descrito no esclarecimento e na regra contratual, os Requeridos tentam desesperadamente alocar a responsabilidade da desapropriação, em área que expressamente declararam, conforme acima mencionado, que não seria necessária desapropriação.

275. Assim, tendo em vista que os esclarecimentos são vinculantes ao Edital, as Propostas Comerciais e Plano de Negócios apresentados não consideraram qualquer desapropriação na área do Parque.

276. Evidente portanto que a necessidade reconhecida pela Requerente de desapropriação em imóveis na área do PESM contraria diretamente as obrigações originais do Contrato e geram direito ao reequilíbrio econômico-financeiro.

277. Trata-se de claro fato imprevisível que gerou um elevado aumento de gastos à Concessionária, sendo que esse tipo de evento é risco alocado contratualmente ao Poder Concedente, nos termos da Cláusula 26.2.1.v do Contrato:

“26.2.1 O Poder Concedente, sem prejuízo das demais disposições deste Contrato, assume os seguintes riscos relacionados à Concessão Patrocinada;

(v) **Fatores imprevisíveis**, fatores previsíveis de consequências incalculáveis, caso fortuito ou força maior que, em condições normais de mercado não possam ser objeto de cobertura de seguro oferecido no Brasil e, à época da materialização do risco, este não seja segurável há pelo menos 2 (dois) anos no mercado brasileiro, em valores correspondentes, no máximo, à média dos valores de apólices de complexidade semelhante normalmente praticados pelo mercado, e por pelo menos duas empresas seguradoras” (**Doc. A-03**).

278. E, por óbvio, a imprevisibilidade dessas desapropriações gerou novos custos que causaram à Tamoios um elevado desequilíbrio econômico-financeiro por risco que não havia sido a ela alocado, conforme previsão da Cláusula 27.3⁶¹, sendo-lhe devida a recomposição.

279. Em que pese a argumentação utilizada na Resposta às Alegações Iniciais, que está em consonância com o órgão jurídico da ARTESP, não se pode esquecer que durante o processo administrativo de reequilíbrio, em atendimento às manifestações da Tamoios, a DAI apresentou o Despacho FD.DAI.26526/17, que expressamente reconheceu que *“se as áreas desapropriadas realmente encontram-se em área do Parque Estadual Serra do Mar, caberia a recomposição do*

⁶¹ 27.3. Considera-se caracterizado o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato quando qualquer das partes sofrer os efeitos financeiros, positivos ou negativos, de evento cujo risco não tenha sido a ela alocado.

equilíbrio econômico-financeiro do Contrato”. O que também foi reconhecido pela DIN, conforme Despachos FD.DIN.31275/18 e FD.DIN.43448/18.

280. Com base nestas informações, a DAI novamente se manifestou, solicitando que a Concessionária confirmasse os imóveis sujeitos a desapropriação (cf. Despacho FD.DAI.44497/18, **Doc. A-46.G**).

281. A Concessionária, em sua manifestação de 21.10.2018, ratificou as informações constantes da planilha de fls. 81 (acima reproduzida). Adicionalmente, noticiou que o imóvel de Sra. Maria da Paz Silva Monteiro e outros, embora localizado dentro da área do PEMS, teve sua desapropriação dispensada, devido a ajustes nos projetos de duplicação da rodovia. Porém, em substituição, em razão de tais projetos verificou-se que outro imóvel, de propriedade do Espólio de Cleonice Juknevicius, localizado dentro do Parque teve que ser desapropriado.

282. Assim, em 11.03.2019, a DAI entendeu que os imóveis relacionados na planilha de fls. 81 estavam localizados dentro do PESH (cf. Despacho FD.DAI.05596/19, **Doc. A-46.H**).

283. Porém, em que pese os equívocos nas respostas aos esclarecimentos e o reconhecimento da DAI e da DIN do direito ao reequilíbrio, a CJ de forma infundada entendeu que não procedia o entendimento da Tamoios, por uma interpretação extensiva de um simples esclarecimento, expondo que, como se disse acima, houve apenas referência ao regime legal aplicável a tal modalidade de unidade de conservação (cf. Parecer CJ/ARTESP nº 225/2019, **Doc. A-46.I**).

284. Ora, a ARTESP ignorou o posicionamento de suas diretorias de ordem técnica e seguiu uma consultoria jurídica que não reconhece o que realmente estava acontecendo em relação ao imóvel na área do PESH. Ao tentar alocar a responsabilidade à Concessionária por ser de sua competência a realização de levantamentos e estudos para proposta de preço, a Requerida está buscando se afastar de qualquer responsabilidade. **Não cabe à licitante duvidar e questionar do quanto informado em fase de esclarecimentos.**

285. Se uma informação é passada no Edital e nas respostas ao Pedido de Esclarecimentos, não há necessidade de que as licitantes comprovem essa informação. Partir da premissa de que

o ato administrativo é falho, é um equívoco e atrapalharia qualquer ato público, perdendo a legitimidade de atuação da Administração Pública.

286. E mais. Ter como argumento que a Concessionária não foi diligente por não ter reavaliado seu Plano de Desapropriação é uma tentativa de deturpar a realidade. Quem verificou a necessidade de realizar a desapropriação foi a própria Requerente, como parte da prestação adequada do serviço e da realização de seus projetos.

287. Justamente por isso, por se tratar de área que havia sido informado e confirmado pelo Poder Concedente que não seria objeto de desapropriação, é que faz jus à Concessionária ao reequilíbrio econômico-financeiro. Não há qualquer tentativa de alterar a alocação de riscos, como procurar ludibriar a Requerida, tão somente que a seja ressarcida pelos gastos completamente imprevisíveis aos quais foi exposta.

288. Portanto, os argumentos apresentados pela Requerida não podem ser considerados, devendo ser reequilibrado econômico financeiramente de imediato o Contrato, em decorrência das desapropriações completamente previstas que tiveram que ser realizadas pela Concessionária, de acordo com os valores dispostos abaixo.

4.3.1 CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO

289. A tese central de defesa contra o patente desequilíbrio das desapropriações na Serra do Mar deduzida pelos Requeridos em sede de Resposta é tacanha e beira a má-fé. O racional desenvolvido nos §§ 382 e 383 foi o de que não seriam necessárias desapropriações na área do Parque Estadual da Serra do Mar porque área pública não estaria sujeita a desapropriação.⁶²

290. Ademais, em área de instalação de Parque Estadual pode haver a nua propriedade de particular ou ainda, no traçado obra pública, a existência de possuidores estabelecidos, os quais

⁶² Até a premissa jurídica está equivocada: a área pública também pode ser objeto de desapropriação por outro ente federativo nos termos do art. 2º, § 2º da Lei da Desapropriação (decreto-lei n. 3.365/1941).

igualmente necessitam ser expropriados (lembre-se que o art. 2º da Lei da Desapropriação é cristalino ao disciplinar que todos os bens podem ser desapropriados).⁶³

291. Por isso, quando o Poder Concedente responde a questionamento oficial durante o processo licitatório de que não será necessária desapropriação em área do Parque Estadual, estima-se que essa resposta seja séria, sólida e condizente com a importância e relevância do certame (isto é, que tenha levado em consideração o projeto de obra pública que compõe o lote da Concessão), e não uma resposta que não leve em consideração o contexto finalístico (e que ainda por cima está equivocada do ponto de vista jurídico).

292. Para que dúvidas não parem, pela matriz de responsabilidade dos Contrato, não era de incumbência da Concessionária eventuais desapropriações na área do Parque Estadual, mas, no desenvolvimento das atividades foram imprescindíveis desapropriações de alguns imóveis situados na área do Parque, o que atrai a responsabilidade do Poder Concedente. Por isso, em seu pleito de reequilíbrio a Tamoios apontou apenas e tão somente as indenizações aos imóveis situados na área do Parque.

293. Porém, os Requeridos nem mesmo impugnaram o *quantum debeatur*, sequer insistiram na discussão sobre a localização dos imóveis. Portanto, diante dessa incontrovérsia, é de rigor prevalecer o levantamento do Parecer da UNA Partners: o que equivale a R\$ 1.125.755,93 em julho de 2013 (data-base do Contrato), com a incidência de uma Taxa de Desconto de 10,07%, consoante o TAM 004 (**Doc. A-13, item 3.12.2**).

4.4 GREVE DOS CAMINHONEIROS

294. Como se sabe e já devidamente exposto, entre os dias 21 de maio e 3 de junho de 2018 ocorreu o evento que ficou nacionalmente conhecido como “Greve dos Caminhoneiros”. Nesse período houve o bloqueio de rodovias federais e estaduais em todo o território brasileiro, o que,

⁶³ “Art. 2º. Mediante declaração de utilidade pública, **todos os bens poderão ser desapropriados** pela União, pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios”.

no caso da Requerente, gerou uma severa queda de tráfego e equivalente perda de receita tarifária, com um desbalanceamento do equilíbrio econômico-financeiro por evento imprevisto.

295. A variação de demanda observada em razão da “Greve dos Caminhoneiros” ultrapassou em muito qualquer padrão razoável e projeção de risco do negócio, tratando-se de fenômeno extraordinário e imprevisível. Isso porque se tratou de diminuição *repentina, brusca e acentuada* do tráfego, com proporções incalculáveis. Sendo enquadrado como evento de álea econômica extraordinária, se respaldando nos preceitos do art. 65, inc. II, alínea “d” da Lei Federal nº 8.666/93⁶⁴, bem como pode ser enquadrado também como caso fortuito instituto previsto no art. 393 do Código Civil⁶⁵, e risco alocado ao Poder Concedente por meio da Cláusula 26.2.1.v.

296. Inegável que a queda de demanda e impossibilidade de auferir receitas durante a Greve dos Caminhoneiros sem que os prejuízos fossem compartilhados gerou uma onerosidade excessiva devido à variação extraordinária de demanda da Concessão durante todo o ano de 2018.

297. E não só. Essas consequências incalculáveis e imprevisíveis também demonstram se tratar de caso fortuito, instituto previsto no art. 393 do Código Civil⁶⁶, e risco alocado ao Poder Concedente por meio da Cláusula 26.2.1.v, que aqui se repete:

298. Porém, em que pese todo o fundamento legal, contratual e doutrinário que garantem que a Concessionária não assume o risco pela Greve dos Caminhoneiros, não lhe foi deferido o pedido

⁶⁴Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

II - por acordo das partes:

d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

⁶⁵ Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

⁶⁶ Art. 393. O devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.

Parágrafo único. O caso fortuito ou de força maior verifica-se no fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir.

de reequilíbrio econômico-financeiro em decorrência dos severos prejuízos gerados durante os dias 21 de maio e 3 de junho de 2018, mesmo com a demonstração cabal destes impactos, conforme manifestação ASJUR 0169/18, de 13 de julho de 2018 e representados novamente nas Alegações Iniciais.

299. Mais uma vez, na Resposta às Alegações Iniciais, a justificativa para negar o reequilíbrio econômico-financeiro à Concessionária foi o recorte temporal realizado pela Requerente, concluindo que:

“309. É que, com efeito, o curto prazo da greve não teve o condão de reduzir os níveis de produção e importação, não chegando a retardar o fluxo da cadeia econômica, mas tão-somente paralisá-lo temporariamente em relação aos setores que demandavam logística de transporte. Logo, gerou-se uma evidente situação de demanda represada para o frete de mercadorias que, quando pôde ser atendida ao final da greve, resultou em elevação subsequente do fluxo de veículos, em nível mais do que suficiente para compensar a queda anterior.

310. Portanto, apesar de observar uma queda no fluxo de veículos no período de 21 de maio de 2018 a início de junho de 2018, esta queda não foi extraordinária. Além disso, houve um aumento expressivo em meados de junho e julho que fez com que as perdas fossem compensadas.”

300. Ocorre que essa argumentação tem uma falha cabal, que se sustenta desde o processo administrativo e é repetida nos autos desta arbitragem, pois os resumos mensais do movimento do tráfego referentes ao período, demonstram que a variação negativa de maio não foi compensada pelo aumento natural que ocorreu no mês seguinte, bem como nos demais meses daquele ano, sendo claro que se tratou de variação extraordinária.

301. Portanto, necessário que seja corrigido o posicionamento da ARTESP, tendo em vista o grave prejuízo financeiro causado pela Greve dos Caminhoneiros com variação completamente extraordinária da demanda, sendo concedido o imediato reequilíbrio econômico-financeiro decorrente dos impactos negativos da Greve dos Caminhoneiros.

4.4.1 CÁLCULO DE DESEQUILÍBRIO

302. Chega a causar espanto a recalcitrância do Poder Concedente em reconhecer este item de desequilíbrio. Quem viveu o período, e certamente todos os envolvidos neste processo

arbitral o fizeram, dado que o evento é relativamente recente, sabe que o que se passou na fatídica semana da Greve dos Caminhoneiros foi estarrecedor (prenúncio, infelizmente do isolamento ainda mais drástico que a Pandemia do Covid-19 viria a causar).

303. Naquela semana faltou combustível nos postos de quase todo o Brasil. Sem combustível não se rodas nas estradas. Especialmente ao se levar em consideração que o trecho concedido é de vocação dúplice: turismo no eixo São Paulo-Litoral Norte⁶⁷ e transporte rodoviário de bens por *caminhões* muito em função do Porto de São Sebastião (um dos mais importantes do país), a redução no volume de usuários foi brusca, inesperada e ocasionada por evento de força maior, pois quase ninguém saiu de casa naquela semana com receio de não ter combustível para se deslocar ao trabalho ou para situações emergenciais; e os caminhoneiros ou aderiram à greve sponte própria ou o fizeram por medo da represália dos colegas, como amplamente divulgado pela imprensa da época.

304. Retomar esse fatídico momento que marcou não só a história das partes, mas de toda a sociedade brasileira não revela um gosto por “tintas fortes”, mas consiste em uma contextualização imprescindível à apreciação do tema (em atenção ao princípio do livre convencimento motivado, inerente ao devido processo civil brasileiro e igualmente imposto como dever ao painel arbitral com fulcro no art. 22 da Lei de Arbitragem). Afinal, trata-se de fato notório, o que inclusive dispensa prova.⁶⁸

305. Portanto, causa perplexidade a negativa dos Requeridos em reconhecer o inegável. O próprio assistente técnico da ARTESP, a Fipe manipula os dados de modo a tentar extrair a irrelevância daquela período. Ora, o passado é indelével. O faturamento do período está disponível com a própria ARTESP, basta uma mera retomada dos números para se reiterar a comprovação do que foi evidente: o desequilíbrio na receita ocasionado pela Greve dos Caminhoneiros.

⁶⁷ Cujas aprazíveis praias compõem verdadeira joia brasileira sobre o território paulista.

⁶⁸ Cf. lição analógica do Código de Processo Civil, art. 374, inc. I.

306. A maior evidência de que a crítica não procede é que os Requeridos, tampouco a FIPE apresentam seu número. Desafiam a metodologia, mas não apresentam os valores supostamente corretos, querendo considerar que não houve impacto na receita, quando esse impacto é inegável até em razão das máximas de experiência.

307. De todo modo, a Tamoios tomou o cuidado de trazer dados de corroboração desse prejuízo conforme detalhado pela própria UNA Partners em sua Parecer Resposta UNA à FIPE, **(Doc. A-51, item 13.3)**.

308. Foram realizados testes estatísticos adicionais a fim de justificar o cálculo do desequilíbrio econômico-financeiro. Nesta oportunidade, foi feita uma compilação das mesmas séries de tráfego utilizadas no Parecer FIPE, sendo o fluxo de veículos equivalentes mensal em P1 e em P2 o início da cobrança de pedágio até abril de 2018 (último mês antes da greve).

309. Pelo modelo econométrico ARIMA (modelo autorregressivo integrado de médias móveis), utilizado para esta análise, foi constatado que nos meses de greve a praça P1 sofreu queda significativa no fluxo de veículos. Resumidamente, nos termos de como detalhado pelo Parecer UNA Partners, foram incluídas as séries das duas praças, P1 e P2, a fim da identificação precisa das ordens de cada componente, bem como outros comandos próprios da metodologia. A partir disso, ficou claro que houve uma diminuição do tráfego nos meses de greve que atingiu a praça P1. Ademais, referido evento atingiu da mesma forma o tráfego de veículos da praça P2, conforme comprovado pelo método em questão.

310. Por fim, como também pontuado pelo Parecer UNA Partners em sua Resposta UNA à FIPE, inaplicável à presente hipótese, o óbice apontado pelo Parecer FIPE em relação ao suposto aumento de tráfego causado pelo aprisionamento de mercadorias e fluxo de pessoas. Isso porque a Rodovia dos Tamoios possui peculiaridades relação ao seu tráfego frequente. No caso, os veículos leves não transitaram enquanto durou o aprisionamento dos veículos pesados, adicionalmente os leves não aguardaram em pistas esperando pela liberação da passagem.

311. Assim, fica claro que o aumento de fluxo extraordinário observado quando finda a greve corresponde tão somente ao tráfego pesado e não ao tráfego “conhecido” pela Tamoios. Dadas

as peculiaridades desta rodovia, isso não compensou o tráfego perdido durante o evento, pois seu maior volume de tráfego é de veículos leves. **Veja-se que em 2018, até abril, quase 82% do fluxo nas praças P1 e P2 era de veículos de passeio:**

Mês	Passeio	Total
jan/18	1.700.264	2.017.767
fev/18	1.117.619	1.374.349
mar/18	1.074.999	1.344.360
abr/18	1.015.388	1.276.080
Soma:	4.908.269	6.012.555
Percentual Passeio:		81,6%

312. Portanto, é evidente a premissa de que a Greve dos Caminhoneiros, afetou o fluxo de tráfego da Rodovia dos Tamoios, para menor, fazendo com que o Contrato sofresse superveniente desequilíbrio econômico *também* neste ponto, sendo insuficientes os óbices levantados pelos Requeridos a esse respeito.

5. DO CAMBIMENTO DE SENTENÇA PARCIAL PARA OS PEDIDOS QUE JÁ FORAM RECONHECIDOS PELO PODER CONCEDENTE

313. Tal como já apontado em Alegações Iniciais, é indiscutível o cabimento de prolação de Sentença Parcial, tendo inclusive sido formulado pedido específico nesse tocante no Termo de Arbitragem (item 7.18).

314. Pois bem.

315. Dos 12 pleitos administrativos, 8 já tiveram mérito reconhecido em sede administrativa. Ou seja, é plenamente cabível a recomposição do equilíbrio do Contrato à Requerente.

316. Tais reconhecimentos foram confirmados em Resposta às Alegações Iniciais e encontram-se prontos para a prolação de sentença parcial. Abaixo apresenta-se a atual situação dos pleitos e reconhecimentos:

PLEITOS DE REEQUILÍBRIO COM MÉRITO E <i>QUANTUM</i> RECONHECIDOS				
Pleito	Protocolo Artesp	Valor do Desequilíbrio pela Requerente (jul/13)	Valor reconhecido pelos Requeridos	Diferença para apuração em perícia de quantificação
1º Degrau Tarifário	367.835/17	R\$ 2.035.875,76	R\$ 1.959.210,03 (§ 118 da Resposta)	R\$ 76.665,73
Diferença de R\$ 0,10 na tarifa	366.421/17	R\$ 578.967,91	R\$ 577.000,00 (§ 211 da Resposta)	R\$ 1.967,91
TOTAL			R\$ 2.536.210,03	

PLEITOS DE REEQUILÍBRIO COM MÉRITO RECONHECIDO				
Pleito	Protocolo Artesp	Valor do Desequilíbrio pela Requerente (jul/13)	Reconhecimento pelos Requeridos	Diferença para apuração em perícia de quantificação
Isenção P1	352.776/17	R\$ 42.455,80, (pretérito até dez/21)	Mérito reconhecido no § 215 da Resposta Cálculo subsidiário de desequilíbrio R\$ 41.787,44 (§ 264)	R\$ 668,36
Isenção P2	457.304/19	R\$ 151.945,16 (pretérito até dez/21)	Mérito reconhecido no § 274 da Resposta Expressamente não impugna os cálculo (§ 277)	--
Atraso na publicação do IPCA (P2)	415.518/18	R\$ 15.968,98	Mérito reconhecido no § 216 da Resposta Cálculo subsidiário de desequilíbrio R\$ 17.488,32 (§ 217)	--
Contornos	366.422/17 392.152/18 395.585/18	R\$ 29.057.195,85 (jul/2013)	Mérito reconhecido no § 336 da Resposta	--
Eixo Suspenso	403.550/18	R\$ 1.928.028,97 (levantamento até dez/2021) Data-base jul/2013	Mérito reconhecido no § 222 da Resposta	--
Taludes	352.148/17	R\$ 1.282.130,29	Mérito reconhecido no § 407 da Resposta	R\$ 1.967,91

317. Como se percebe, após a Resposta dos Requeridos, os pleitos incontroversos, ou seja, os que já contam com seu mérito reconhecido, podem ser divididos em 2 categorias.

318. Em uma primeira categoria (primeira planilha acima) estão os pleitos com mérito e valores reconhecidos. Como se vê, existem valores líquidos, certos e exigíveis (Pleitos **1º Degrau Tarifário e Diferença de R\$0,10 na Tarifa**)⁶⁹ que totalizam o valor histórico (julho/2013) de R\$ 2.536.210,03 (valor atualizado de R\$ 9.420.434,11),⁷⁰ o qual deve ser reconhecido como devido pelos Requeridos em Sentença Parcial, condenando-os ao imediato pagamento, restando à perícia de quantificação apenas apurar a diferença entre o valor pedido pela Tamoios e o valor reconhecido, a saber, ou (I) R\$ 79.345,40 (jul/2013) para o pleito **1º Degrau Tarifário** e (II) R\$ 1.967,91 para o pleito **Diferença de R\$0,10 na Tarifa**.

319. Numa segunda categoria (segunda planilha acima), existem os pleitos igualmente reconhecidos no mérito, mas com relação aos quais o Poder Concedente discorda do valor como um todo propondo cálculo diverso do proposto pela Tamoios, a saber, pleitos **Isenção P1, Isenção P2**,⁷¹ **Atraso na publicação do IPCA (P2)**,⁷² **Contornos**,⁷³ **Eixo Suspenso**,⁷⁴ **Talude**.⁷⁵

320. Para tal grupo de pleitos, a Sentença Parcial é cabível para reconhecer a responsabilidade dos Requeridos pelo respectivo reequilíbrio (*an debeatur*) e determinar o início da competente fase de quantificação do valor devido a título de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato (*quantum debeatur*), devendo ser designada perícia para tal fim. Vale desde já destacar que a metodologia de cálculo já é matéria também incontroversa, uma vez que já acordada entre as

⁶⁹ A saber, pedido **iii.g** e **iii.a**, respectivamente, das Alegações Iniciais.

⁷⁰ Cf. levantamento do **Parecer Resposta UNA à FIPE, item 16**.

⁷¹ Pedido **iii.b** das Alegações Iniciais.

⁷² Pedido **iii.c** das Alegações Iniciais.

⁷³ Pedido **iii.d** das Alegações Iniciais.

⁷⁴ Pedido **iii.e** das Alegações Iniciais.

⁷⁵ Pedido **iii.f** das Alegações Iniciais.

partes por meio do TAM 004, aditivo assinado após a instauração do presente procedimento arbitral.

321. Diante disso, é de rigor seja proferida a Sentença Parcial já outrora requerida, reiterando-se a urgência para que isso seja analisado por esse I. Tribunal.

322. Nesse tocante, inclusive, as considerações que a Requerente teceu sobre os efeitos nocivos que o atraso na efetivação do tanto reconhecido em seus pleitos não foram impugnadas pelas Requeridas.

323. Assim, resta incontroverso que o atraso no reequilíbrio do Contrato tem impactado recorrentemente a capacidade financeira da Concessionária gerando (i) comprometimento de caixa com risco à continuidade dos investimentos, em especial na obra da Ampliação Principal, a qual demanda significativo capital de giro; além das consequentes (ii) redução da capacidade de endividamento da Concessionária, ou seja, da capacidade da Requerente de tomar crédito no mercado e (iii) piora nos índices de avaliação securitária, deixando ainda mais custosa a manutenção das garantias securitárias a que o ente privado está obrigado nos termos da Cláusula 33 do Contrato.

324. Tal situação, coloca a prolação de Sentença Parcial como uma medida de eficácia e agilidade, as quais contribuiriam certamente com uma economia aos cofres públicos em termos redução da correção monetária e aplicação de juros aos valores reconhecidos e mitigação dos custos sucumbenciais finais para o Estado.

325. Por fim, vale ressaltar que o pedido formulado de obrigação de fazer é sujeito à atribuição de multa-diária por descumprimento, que nada mais é do que uma faculdade processual inerente aos poderes do julgador, com o escopo de assegurar a eficácia prática da tutela jurisdicional. De nada adiantaria o desenvolver do processo e a inaptidão da sentença para produzir efeitos (especialmente no caso em tela caso se entenda pela faculdade do Poder Concedente de escolher a forma de reequilíbrio).

326. O próprio Código de Processo Civil, que disciplina a fase de execução também da sentença arbitral (que é um título executivo judicial de acordo com art. 515, inc. VII, do Código de Processo Civil), expressamente determina que as astreintes para efetivação da tutela da obrigação de fazer (como o caso dos autos) pode ser fixada também na fase de conhecimento (que em caso de arbitragem, é no próprio processo arbitral).

327. Vale dizer, ao fim, que tampouco tem incidência a regra do precatório, pois as modalidades de reequilíbrio visam à manutenção do Contrato e a preservação da continuidade da prestação do serviço público, o que seria impossibilitado pelo regime do precatório. Caso a recomposição do reequilíbrio seguisse a regra do art. 100 da Constituição Federal, a tutela jurisdicional seria inócua, pois a concessão é por prazo determinado e de nada adiantaria receber o valor correspondente ao reequilíbrio após a conclusão da concessão.

328. Especialmente no caso em tela em que a concessão se desenvolve pela regra da Parceria Público-Privada, o regime de precatórios revela-se absolutamente incompatível, e por isso, inaplicável. Não por outra razão, há nesta arbitragem pedidos condenatórios de obrigação de fazer (por isso, sujeitos à multa-diária) e, por sua natureza jurídica, igualmente não sujeitos ao regime de precatório.

5.1 RAZÕES PARA PROLAÇÃO DE SENTENÇA PARCIAL

329. Em resumo:

- Existe declaração expressa do Poder Concedente no sentido de reconhecer o mérito de parte dos pleitos da Requerente;
- Existe reconhecimento do Poder Concedente de que deve R\$ 2.536.210,03 (jul/2013) a título de recomposição à Requerente;
- É incontroverso que a metodologia a ser seguida no cálculo dos pleitos de reequilíbrio é aquela definida entre as partes no TAM 004, aditivo assinado após a instituição deste procedimento arbitral;

- A Sentença Parcial representará a decisão mais ágil no sentido de apurar o crédito devido à Requerente e evitará o risco de descontinuidade das obras por falta de fluxo de caixa em razão das perdas não esperadas;
- A prolação de Sentença Parcial gerará relevante economia processual; e
- A prolação de Sentença Parcial mitigará a aplicação de atualizações e juros aplicáveis aos valores em aberto, desonerando os cofres públicos.

330. Diante do cabimento e pertinência no presente procedimento, como visto anteriormente, a Requerente apresenta seu pedido de Sentença Parcial para o fim de:

- Declarar o crédito da Requerente no importe de R\$ 2.536.210,03 (jul/13), equivalente a R\$ 9.420.434,11 (jun/22), condenando os Requeridos **(a)** ao pagamento imediato referente ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da Requerente, ou, subsidiariamente, **(b)** a informar à Concessionária sobre a forma escolhida (conforme Cláusula 28.22 do Contrato) e efetiva implementação dentro do prazo de 30 dias da prolação da sentença arbitral, sob pena de multa-diária de R\$ 500.000,00;
- Declarar a procedência dos pleitos incontroversos (item 3 supra);
- Declarar a procedência quanto à aplicação das metodologias de cálculo do TAM 004 para quantificação dos valores devidos pelo Poder Concedente, uma vez que o próprio Poder Concedente concordou expressamente com tal metodologia; e
- Determinar seja iniciada a etapa de cálculos dos referidos pleitos incontroversos, seguindo a metodologia definida no TAM 004, com a decorrente condenação do Poder Concedente ao pagamento dos valores apurados.

331. Dessa forma, uma vez proferida a Sentença Parcial, haverá uma bifurcação do presente procedimento que seguirá num primeiro plano seu curso regular para discussão do cabimento dos pleitos hoje com mérito ainda sob discussão e, num plano paralelo, a condução de uma fase de quantificação dos pleitos cujos méritos já foram reconhecidos, porém que ainda pendem apenas de confirmação do *quantum debeat*.

6. REAPRECIÇÃO DA QUESTÃO DO ADIANTAMENTO DAS CUSTAS

332. Os Requeridos retomam genericamente a questão acerca do provisionamento de custas pelos artigos 4º e 16º Decreto Estadual nº 64.356/2019 (§33). Cabendo ao Tribunal Arbitral decidir sobre o ponto, brevemente reitera-se que a provisão é inaplicável à presente hipótese pois: **(I)** o art. 4º não se aplica às convenções de arbitragem aperfeiçoadas antes da edição do Decreto em questão; **(II)** a interpretação dada pelos Requeridos ao art. 16º é inconstitucional, pois sugere que lei posterior poderia prejudicar ato jurídico perfeito – como é a cláusula compromissória inserida no Contrato de Concessão – em violação ao inc. XXXVI do art. 5º da CF; **(III)** o art. 8º do Decreto Estadual de Arbitragem prevê que as custas serão arcadas de acordo com o disposto no regulamento da câmara arbitral escolhida; e **(IV)** o Regulamento da AMCHAM propõe no art. 19.1, a divisão igualitária de custas pelas partes, sem qualquer ressalva a respeito de adiantamentos (p. 8, Manifestação da Requerente sobre divisão das custas no Procedimento Arbitral).

333. Contudo, dada a ausência de impugnação completa da questão retomada em Resposta às Alegações Iniciais, restou **incontroverso** que o artigo 18, *caput*, c/c §2º da Lei Estadual n. 16.933, de 24 de janeiro de 2019, independentemente do Decreto nº 64.356/2019 (mencionado pelos Requeridos como fundamento autônomo em sua Resposta), não tem o condão de afastar o dever de provisão das custas desta arbitragem pelo Poder Concedente.

334. Ademais, a própria Lei de Arbitragem (lei federal n. 9.307, de 23 de setembro de 1996) é expressa ao determinar a publicidade da arbitragem que envolva a administração pública. Portanto, o fato de o item 7.21 do Termo de Arbitragem (e não 7.2, como mencionado no §418 da Resposta) prever a publicidade não significa a aceitação da incidência do Decreto n. 64.356/19 a esta arbitragem.

335. Nesse sentido, reitera-se o pedido (i) de suas Alegações Iniciais para que o Tribunal Arbitral reaprecie a decisão proferida pela Secretaria do CAM-AMCHAM (**Doc. A-48**), nos termos da Manifestação da Tamoios datada de 25.02.2021 (**Doc. A-49**), para que seja reconhecida a obrigação dos Requeridos de arcarem desde já com a parcela das despesas da

arbitragem que lhes é exigível, inclusive determinando que os Requeridos reembolsem imediatamente a Requerente dos valores por ela já desembolsados.

7. CONCLUSÃO E PEDIDOS

336. Diante do exposto, a Requerente reitera os requerimentos e pedidos deduzidos em suas Alegações Iniciais:

- (i) Preliminarmente, e tendo em vista a decisão datada de 10.03.2021 (“Divisão de Custas Relativas ao Procedimento Arbitral”)⁷⁶, que o Tribunal Arbitral reaprecie a decisão proferida pela Secretaria do CAM-AMCHAM (**Doc. A-48**), nos termos da Manifestação da Tamoios datada de 25.02.2021 (**Doc. A-49**), para que seja reconhecida a obrigação dos Requeridos de arcarem desde já com a parcela das despesas da arbitragem que lhes é exigível, inclusive determinando que os Requeridos reembolsem imediatamente a Requerente dos valores por ela já desembolsados;
- (ii) Considerando que parte dos Pleitos da Requerente já teve seu mérito reconhecido pelos Requeridos, conforme item 5 *supra*, seja proferida Sentença Parcial para:
 - a. declarar o crédito da Requerente no importe de R\$ 2.536.210,03 (jul/13), equivalente a R\$ 9.420.434,11 (jun/22), condenando os Requeridos ao pagamento imediato de tal quantia;
 - i. na eventualidade do Tribunal entender por respeitar a prerrogativa do Poder Concedente de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição econômico-financeira do Contrato, que sejam os Requeridos condenados a informar à Concessionária sobre a forma escolhida (conforme Cláusula 28.22 do Contrato) com a efetiva implementação dentro do prazo de 30 dias da

⁷⁶ Segundo a qual, a Secretaria do CAM-AMCHAM solicitou que a Requerente fizesse o pagamento antecipado das custas administrativas do procedimento arbitral, *in verbis*: “Diferida, portanto, a decisão final a momento futuro, por quem tenha competência para tanto, e com base no Artigo 19.2 do Regulamento, a Secretaria do CAM-AMCHAM solicita que a Requerente faça o pagamento antecipado das custas administrativas do procedimento arbitral.”

prolação da sentença arbitral parcial, sob pena de multa-diária de R\$ 500.000,00;

- b.** declarar a procedência dos pleitos incontroversos (item 3 *supra*);
- c.** declarar a procedência quanto à aplicação das metodologias de cálculo do TAM 004 para quantificação dos valores devidos pelo Poder Concedente; e
- d.** determinar seja iniciada a etapa de cálculos dos referidos pleitos incontroversos, seguindo a metodologia definida no TAM 004, devidamente acrescidos de juros, correção monetária, impostos e demais encargos incidentes, com a decorrente condenação do Poder Concedente ao pagamento dos valores apurados.

(iii) A condenação dos Requeridos ao pagamento de todos os valores devidos à Requerente, referentes ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, reajustes, ressarcimentos (de custos, despesas, indenizações *etc.*), bem como de todos os demais prejuízos sofridos pela Requerente, já materializados e a serem materializados até o final desta arbitragem, devidamente acrescidos de juros, correção monetária, impostos e demais encargos incidentes, conforme metodologia de cálculo prevista no TAM 004 e/ou outra aplicável nos termos do Contrato e seus Anexos, no prazo 30 dias da prolação da sentença arbitral, sob pena de multa-diária de R\$ 500.000,00, em relação:

- a.** ao atraso na reclassificação do 1º Degrau Tarifário;
- b.** à isenção da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2;
- c.** ao atraso no ajuste na tarifa de pedágio da praça P2 (competência julho/18) em função da publicação do IPCA de junho/2018;
- d.** ao atraso na construção dos Contornos;
- e.** à proibição de cobrança por eixo suspenso;
- f.** às obras emergenciais em taludes da rodovia;
- g.** à cobrança de tarifa R\$ 0,10 a menos na praça P1 entre julho/16 e junho/17;
- h.** ao atraso na reclassificação do 2º e 3º Degraus Tarifários e recomposição das perdas pelo atraso nas reclassificações;

- i. ao atraso na liberação do início de cobrança das tarifas de pedágio nas praças P1 e P2;
 - j. às desapropriações no Parque Estadual da Serra do Mar; e
 - k. à greve dos caminhoneiros no período de maio/2018 a junho/2018.
- (iv) No que tange aos pleitos de reclassificação do 2º e 3º degrau tarifário, além da recomposição do reequilíbrio referente ao atraso no deferimento ainda hoje pendente, seja declarada a procedência das reclassificações e conferida autorização para que sejam estas implementadas pela Concessionária, ou, subsidiariamente, que seja determinado que o Poder Concedente autorize as reclassificações por ato administrativo em 30 dias da prolação da sentença arbitral, sob pena de multa-diária de R\$ 500.000,00;
- (v) Com relação ao pedido do item (iii) supra, na eventualidade do Tribunal entender por respeitar a prerrogativa do Poder Concedente de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição econômico-financeira do Contrato⁷⁷, que sejam os Requeridos condenados a informar à Concessionária sobre a forma escolhida para a efetiva recomposição dentro do prazo de 30 dias da prolação da sentença arbitral, sob pena de multa-diária de R\$ 500.000,00;
- (vi) Sejam os Requeridos condenados ao reembolso das custas referentes ao presente Procedimento Arbitral, incluindo honorários de árbitros, peritos, dentre outros profissionais; e

77 Modalidades para recomposição do Reequilíbrio econômico-financeiro do contrato

28.22 O Poder Concedente terá a prerrogativa de escolher a forma pela qual será implementada a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que será formalizada em Termo Aditivo ao presente Contrato, buscando sempre assegurar a continuidade da prestação dos serviços, em especial, pelas seguintes:

- (i) Prorrogação, até o limite permitido pela legislação pertinente, ou redução do Prazo da Concessão Patrocinada;
- (ii) Revisão no valor da Contraprestação Devida;
- (iii) Revisão no valor da Tarifa Básica de Pedágio;
- (iv) Ressarcimento ou indenização ao Parceiro Privado;
- (v) Alteração do Plano de Investimentos;
- (vi) Alteração no valor do Aporte de Recursos, nos casos permitidos pela legislação;
- (vi) Combinação das modalidades anteriores, ou outras permitidas pela legislação, a critério do Poder Concedente

- (vii) Sejam os Requeridos condenados ao pagamento das verbas sucumbenciais (inclusive honorários de sucumbência) a serem definidas pelo Tribunal Arbitral.

São Paulo, 8 de agosto de 2022.

CAMILA BIRAL VIEIRA DA CUNHA
OAB/SP 246.397

BRUNO AURELIO
OAB/SP 247.054

FERNANDA DE GOUVÊA LEÃO
OAB/SP 172.601

GUILHERME CAMARGO GIACOMINI
OAB/SP 406.800

MARCOS DOS SANTOS LINO
OAB/SP 271.262

LISTA CONSOLIDADA DE ANEXOS**DOCUMENTOS ANEXOS AO PEDIDO DE INSTAURAÇÃO**

Doc. A-01	Contrato Social Concessionária Rodovia dos Tamoios S.A.
Doc. A-02	Procuração
Doc. A-03	Contrato de Concessão Patrocinada SLT nº 008/2014
Doc. A-03.A	Anexo XVII ao Contrato de Concessão
Doc. A-03.B	Anexo XVIII ao Contrato de Concessão
Doc. A-04	Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-05	Segundo Aditivo ao Contrato (TAM 002)
Doc. A-06	Primeiro Aditivo ao Contrato (TAM 001)
Doc. A-07	Terceiro Aditivo ao Contrato (TAM 003)
Doc. A-08	1ª Notificação de Estabelecimento de Controvérsia
Doc. A-09	2ª Notificação de Estabelecimento de Controvérsia
Doc. A-10	Notificação da Tamoios para indicação de câmara arbitral
Doc. A-11	Notificação do Poder Concedente de 28.08.2020 indicando a AMCHAM
Doc. A-12	Comprovante de pagamento da taxa de registro

DOCUMENTOS ANEXOS ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS

Doc. A-13	Parecer Técnico UNA Partners
------------------	------------------------------

Doc. A-14	Proposta de Preço apresentada pela Concessionária para o Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-15	Plano de Negócios apresentado pela Concessionária para o Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-16	Convocação do vencedor do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-17	Quarto Aditivo (TAM 004)
Doc. A-18	Quinto Aditivo (TAM 005)
Doc. A-19	Sexto Aditivo (TAM 006)
Doc. A-20	Anexo IX ao Contrato de Concessão (Plano de Negócios)
Doc. A-21	Pedido de Esclarecimentos apresentado pela Concessionária ao Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-22	“Anexo 07 – Projeto Tamoios” do Edital de Concorrência Internacional nº 01/2014
Doc. A-23.A	STF. RE 902910 AgR – Acórdão sob Relatoria do Min. Luís Roberto Barroso, j. em 06.11.2018, DJe em 19.11.2018
Doc. A-23.B	STJ. REsp 1248237/DF – Acórdão sob Relatoria do Min. Napoleão Nunes Maia Filho, j. em 18.09.2014, DJe em 01.10.2014
Doc. A-23.C	Acórdão do TCU n. 313/2002 – Plenário, sob Relatoria do Min. Raimundo Carreiro, j. em , 28.08.2002
Doc. A-24	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-24.A	Parecer CJ/ARTESP 382/2020 datado de 08.05.2020 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-24.B	Parecer CJ/ARTESP nº 497/2017 datado de 14.11.2017 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17

Doc. A-24.C	Despacho FD.DCE.13797/18 datado de 23.01.2018 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-24.D	Despacho FD.DIN.41476/19 datado de 17.01.2019 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-24.E	Despacho do Secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo datado de 27.11.2018 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-25	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 440.239/19
Doc. A-25.A	Parecer CJ/ARTESP n. 226/2020 datado de 05.03.2020 no Protocolo ATESP nº 440.239/2019
Doc. A-26	Inicial do processo 1002039-82.2016.8.26.0101 (ACP P1)
Doc. A-26.A	Liminar deferida no processo 1002039-82.2016.8.26.0101 em 16.08.2016 (ACP P1)
Doc. A-26.B	Agravo de Instrumento 2168899-68.2016.8.26.0000 interposto pela Concessionária no processo 1002039-82.2016.8.26.0101 em 22.08.2016 (ACP P1)
Doc. A-26.C	Sentença proferida no processo 1002039-82.2016.8.26.0101 em 02.10.2020 (ACP P1)
Doc. A-26.D	Acórdão de apelação reforma parcialmente a sentença proferida no processo 1002039-82.2016.8.26.0101 em 13.04.2021 (ACP P1)
Doc. A-27	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 352.776/17
Doc. A-27.A	Manifestação SUPAF 013/2016 apresentada pela Tamoios à ARTESP em 20.12.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.776/17
Doc. A-27.B	Manifestação PRESI 0029/2019 apresentada pela Tamoios à ARTESP em 14.08.2019 no Protocolo ARTESP nº 352.776/17

Doc. A-27.C	Despacho FD.DAI. 30460/19 datado de 07.11.2019 e Despacho de encaminhamento à DOP-ARTESP no Protocolo ARTESP nº 352.776/17
Doc. A-28	Inicial 1000416-31.2018.8.26.0418 ajuizada em 13.07.2018 (ACP P2)
Doc. A-28.A	Tutela de Urgência concedida no processo 1000416-31.2018.8.26.0418 em 08.10.2018 e imediato cumprimento pela Tamoios (ACP P2)
Doc. A-28.B	Sentença proferida no processo 1000416-31.2018.8.26.0418 em 27.02.2019 (ACP P2)
Doc. A-29	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 457.304/19
Doc. A-29.A	Manifestação PRESI 0030/2019 apresentada pela Tamoios à ARTESP em 19.08.2021 no Protocolo 457.304/19
Doc. A-29.B	Despacho FD.DAI.02317/20 datado de 29.01.2020 no Protocolo ARTESP nº 457.304/19
Doc. A-29.C	Despacho FD. DOP.60954/19 datado de 26.11.2019 no Protocolo ARTESP nº 457.304/19
Doc. A-29.D	Parecer CJ/ARTESP nº 134/2020 datado de 11.02.2020 no Protocolo ARTESP nº 457.304/19
Doc. A-30	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 415.518/2018
Doc. A-30.A	Manifestação ASJUR 0305/2018 apresentada pela Tamoios à ARTESP em 10.10.2018 no Protocolo ARTESP nº 415.518
Doc. A-30.B	Parecer CJ/ARTESP nº 127/2016 datado de 14.04.2016 no Protocolo ARTESP nº 303.305/15
Doc. A-30.C	Despacho FD.DCE.23795/18 datado de 06.11.2018 no Protocolo ARTESP nº 415.518/2018

Doc. A-30.D	Parecer CJ/ARTESP nº 118/2019 datado de 26.03.2019 no Protocolo ARTESP nº 415.518/2018
Doc. A-31	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 366.422/2017
Doc. A-31.A	Despacho FD.DOP.31098/18 datado de 23.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 366.422
Doc. A-31.B	Parecer CJ/ARTESP nº 695/2018 datado de 26.09.2018 no Protocolo ARTESP nº 366.422
Doc. A-31.C	Deliberação da 825ª Reunião do Conselho Diretor da ARTESP datada de 17.01.2019
Doc. A-31.D	Despacho FD.DCE.31613/19 datado de 04.12.2019 no Protocolo ARTESP nº 366.422
Doc. A-31.E	Despacho FD.DAO.03853/20 datado de 14.02.2020 no Protocolo ARTESP nº 366.422
Doc. A-31.F	Parecer CJ/ARTESP nº 917/2020 datado de 19.10.2020 no Protocolo ARTESP nº 366.422
Doc. A-32	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 392.152/2018
Doc. A-32.A	Manifestação PRESI 052/2017 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 10.10.2017 no Protocolo ARTESP nº 392.152
Doc. A-32.B	Despacho FD.DAI.34371/18 datado de 26.04.2018 no Protocolo ARTESP nº 392.152/2018
Doc. A-32.C	Parecer CJ/ARTESP nº 741/2018 datado de 19.10.2021 no Protocolo ARTESP nº 392.152/2018
Doc. A-32.D	Despacho FD.DCE.23900/18 datado de 08.11.2018 no Protocolo ARTESP nº 392.152/2018
Doc. A-32.E	Deliberação da 824ª Reunião do Conselho Diretor da ARTESP datada de 11.01.2019 no Protocolo ARTESP nº 392.152/2018

Doc. A-33	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 380.349/17
Doc. A-33.A	Manifestação PRESI 011/2017 apresentada pela Concessionária à ARTESP datada de 13.04.2017 no Protocolo nº 367.835/17
Doc. A-33.B	Manifestação PRESI 0031/2019 apresentada pela Concessionária em 03.09.2019 no Protocolo ARTESP nº 380.349/17
Doc. A-34	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 395.585/18
Doc. A-35	Resolução SLT nº 04, de 30 de maio de 2018
Doc. A-36	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.A	Manifestação PRESI 032/2018 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 02.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.B	Manifestação ASJUR nº 0170/18 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 13.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.C	Despacho FD.DCE.19494/18 datado de 24.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.D	Despacho FD.DOP.35983/18 datado de 16.08.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.E	Despacho FD.DCE.21041/18 datado de 04.09.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.F	Despacho FD.DAI.46908/18 datado de 11.09.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.G	Parecer CJ/ARTESP nº 797/2018 datado de 13.11.2018 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.H	Manifestações apresentadas pela Concessionária mensalmente no Protocolo

	ARTESP nº 403.550/18 sobre frustração na receita em função da isenção de cobrança do eixo suspenso
Doc. A-36.I	RT DOP 0152/2019 datada de 15.02.2019 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.J	Despacho FD.DCE. 22941/19 datado de 12.09.2019 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-36.K	Manifestação SUPAF 0032/2019 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 20.11.2019 no Protocolo ARTESP nº 403.550/18
Doc. A-37	Parecer favorável à recomposição do equilíbrio para a Concessionária ViaPaulista emitido pela ARTESP juntados nos autos 1018896-51.2019.8.26.0053
Doc. A-38	Despacho do Secretário de 30.09.2021, Seção Logística e Transportes publicado no DOESP de 01/10/2021 p. 34 – São Paulo
Doc. A-39	TJSP, Apelação Cível 1035084-56.2018.8.26.0053, Rel. Desa. Heloísa Martins Mimessi, j. 10.6.19
Doc. A-40	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.A	Carta GEREN 1437/2016 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 20.12.2019 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.B	Manifestação PRESI 028/2017 apresentada pela Concessionária em 14.06.2017 no Protocolo ARTESP 352.148/17
Doc. A-40.C	Relatório RT-SP0000099-011-061.001-A09/007 apresentado pela Concessionária em 14.06.2017 como Anexo à Manifestação GEREN 1065/2016 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.D	Relatório RT-SP0000099-011-061.001-A09/009 apresentado pela Concessionária em 14.06.2017 como Anexo à Manifestação

	GEREN 1065/2016 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.E	Relatório RT-SP0000099-011-061.001-A09/009 REV01 apresentado pela Concessionária em 15.08.2016 como Anexo à Manifestação GEREN 1065/2016 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.F	FD.DIN 87267/17 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.G	Manifestação PRESI 0022/2018 apresentada pela Concessionária em 25.05.2018 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.H	Despacho FD.DAI.36.918/18 datado de 30.05.2018 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.I	Parecer CJ/ARTESP nº 428/2019 datado de 07.05.2019 no Protocolo ARTESP nº 352.148/17
Doc. A-40.J	Conselho Diretor da ARTESP reconhece <i>ausência de responsabilidade da Concessionária</i> pelos Taludes no Protocolo 401.561/2018 publicação no DOESP em 08.06.2019
Doc. A-41	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 366.421/17
Doc. A-41.A	Manifestação CT.DCE 0054/2016 datada de 29.06.2016 Anexo I à Manifestação PRESI 040/2017 no Protocolo ARTESP nº 366.421/17
Doc. A-41.B	Manifestação PRESI 040/2017 datada de 15.08.2018 apresentada pela Concessionária à ARTESP no Protocolo ARTESP nº 366.421/17
Doc. A-41.C	Manifestação CT.DCE.0063/2017 datada de 30.06.2016 Anexo III à Manifestação PRESI 040/2017 no Protocolo ARTESP nº 366.421/17

Doc. A-41.D	Despacho FD.DCE.12035/17 datado de 31.10.2017 no Protocolo ARTESP nº 366.421/17
Doc. A-41.E	Manifestação PRESI 056/2017 datada de 17.11.2017 apresentada pela Concessionária à ARTESP no Protocolo ARTESP 303.305/15
Doc. A-41.F	Despacho FD.DAI.26.623/17 datado de 04.12.2017 no Protocolo ARTESP 366.421/17
Doc. A-41.G	Parecer CJ/ARTESP nº 31/2018 datado de 23.01.2018 no Protocolo ARTESP 366.421/17
Doc. A-41.H	Despacho FD.DCE.16.906/18 datado de 07.05.2018 no Protocolo ARTESP 366.421/17
Doc. A-41.I	Conselho Diretor da ARTESP reconhece <i>desequilíbrio econômico decorrente da diferença de R\$ 0,10</i> no Protocolo ARTESP 366.421/17 em publicação de 10.08.2018
Doc. A-42	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-42.A	Despacho FD.DIN.22651/20 datado de 17.03.2020 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-42.B	Parecer CJ/ARTESP nº 382/2020 datado de 08.05.2020 no Protocolo ARTESP 367.835/17
Doc. A-42.C	Despacho FD.DCE.08211/20 datado de 17.07.2020 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-42.D	FD.DIN.41587/20 datado de 21.08.2020 no Protocolo ARTESP nº 367.835/17
Doc. A-42.E	Conselho Diretor não autoriza a reclassificação tarifária conforme publicação no DOESP de 23.01.2021
Doc. A-43	Despacho DAI SLT-EXP-2021/00880 datado de 14.03.2022
Doc. A-44	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 352.150

Doc. A-44.A	Manifestação GEROP 019/2016 datada de 17.03.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.150
Doc. A-44.B	Manifestação CTDIN 0066/2016 datada de 17.03.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.150
Doc. A-44.C	ARTESP informa nova vistoria a partir de 18.04.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.150
Doc. A-44.D	Ata de Reunião registrada em 19.04.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.150
Doc. A-44.E	Despacho FD.DOP.58979/17 datado de 23.08.2017 e anexos referentes às fiscalizações da ARTESP do sistema de arrecadação nos meses de abril e maio do ano de 2016 no Protocolo ARTESP nº 352.150
Doc. A-44.F	Autorização para início da cobrança em P1 datada de 17.06.2016 e publicação no Protocolo ARTESP 352.150
Doc. A-44.G	Parecer CJ/ARTESP nº 210/2019 datado de 31.05.2019 no Protocolo ARTESP nº 352.150/17
Doc. A-45	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 352.149/17
Doc. A-45.A	Notificação enviada pela Concessionária a ARTESP em 17.03.2016 sobre cumprimento das condições necessárias ao início da cobrança no Protocolo ARTESP nº 352.149/17
Doc. A-45.B	Troca de e-mails novas exigência ARTESP no Protocolo ARTESP nº 352.149/17
Doc.A-45.C	Despacho FD.DOP.14778/16 datado de 23.05.2016 no Protocolo ARTESP nº 352.149/17
Doc. A-45.D	Diretoria da ARTESP reconheceu que a Praça de Pedágio da Paraibuna estava pronta para operar

Doc. A-45.E	Autorização para início da cobrança em P2 datada de 17.06.2016 e publicação no Protocolo ARTESP 352.149/17
Doc. A-45.F	Manifestação PRESI 022/2017 apresentada pela Concessionária à ARTESP, datada de 20.07.2017 no Protocolo ARTESP nº 352.149/2017
Doc. A-45.G	Parecer CJ/ARTESP nº 209/2019 datado de 31.05.2019 no Protocolo ARTESP 352.149/17
Doc. A-45.H	Aprovação do Parecer CJ/ARTESP nº 209/2019 no Protocolo ARTESP 352.149/17
Doc. A-45.I	Decisão ARTESP nega provimento aos pleitos no Protocolo ARTESP nº 352.149, publicação no DOESP em 23.09.2021
Doc. A-46	Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 303.630/15
Doc. A-46.A	Manifestação GEREN 204/2015 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 04.09.2015 no Protocolo ARTESP 303.630
Doc. A-46.B	Manifestação PRESI 034/2017 apresentada pela Concessionária à ARTESP, datada de 20.07.2017 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.C	Decreto nº 61.474 do Estado de São Paulo datado de 03.09.2015 Declaração de Utilidade Pública de áreas na área PESM discutidos no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.D	Despacho FD.DAI.26526/17 datado de 04.12.2021 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.E	Tabela com imóvel questionado sobre PESM
Doc. A-46.F	Despacho FD.DIN.31275/18 datado de 25.05.2018 e Despacho FD. DIN.43448/18 datado de 11.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.G	Despacho FD. DAI.44497/18 datado de 20.08.2018 no Protocolo ARTESP nº 303.630

Doc. A-46.H	Despacho FD.DAI.05596/19 datado de 11.03.2019 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.I	Parecer CJ/ARTESP nº 225/2019 datado de 13.06.2019 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.J	Decisão ARTESP infere pleito de reequilíbrio no Protocolo 303.630/2015, publicação no DOESP em 14.08.2019
Doc. A-46.K	Pedido de Reconsideração ASJUR 0367/19
Doc. A-46.L	Parecer CJ/ARTESP nº 327/2020 datado de 02.04.2020 no Protocolo ARTESP nº 303.630
Doc. A-46.M	Deliberação de 02.06.2021 no Protocolo ARTESP nº 303.630/15, publicação no DOESP em 04.06.2021
Doc. A-47	Cópia integral do Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.A	Manifestação ASJUR 0169/18 apresentada pela Concessionária à ARTESP em 13.07.2018 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.B	Despacho FD.DCE.22570/18 datado de 10.10.2018 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.C	Despacho FD.DAI.51957/18 datado de 30.10.2018 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.D	Despacho FD.DCE.09634/19 datado de 10.05.2019 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.E	Despacho FD.DAI.15307/19 datado de 26.06.2019 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.F	Parecer CJ/ARTESP nº 340/2019 datado de 30.07.2019 no Protocolo ARTESP nº 399.626/18
Doc. A-47.G	ARTESP nega provimento ao pleito da Concessionária no Protocolo 399.626 em

22.03.2021, decisão disponibilizada no DOESP

Doc. A-48

Decisão proferida pela Secretaria do CAM-AMCHAM sobre obrigação dos Requeridos de arcarem desde já com a parcela das despesas da arbitragem

Doc. A-49

Manifestação da Tamoios datada de 25.02.2021

Doc. A-50

Substabelecimento

DOCUMENTOS ANEXOS À RÉPLICA

Doc. A-51

Parecer UNA Partners em resposta ao Parecer da FIPE “**Parecer Resposta UNA à FIPE**”

Doc. A-52

Sétimo Aditivo ao Contrato (TAM 007)

Doc. A-53

E-mail do Sr. Diretor Geral da ARTESP ao Sr. Presidente da Concessionária Tamoios enviado em 06/04/2016

Doc. A-54

Relatório do Serviço de Bate Choco realizado pela Tamoios em caráter emergencial na rodovia dos Tamoios

Doc. A-55

Cópia Integral do Protocolo ARTESP nº 366.421/17 atualizada

Doc. A-56

Cópia Integral do Processo de Reclassificação da Tarifa da Praça P2, ARTESP-PRC-2021/02884