

PROCEDIMENTO ARBITRAL CCI Nº 23002/JPA/GSS

RECONVENÇÃO

Alegações Iniciais

RECONVINDO NA ARBITRAGEM, ORA RECONVINDO

CONSÓRCIO EFACEC/ANSALDO
Efacec Engenharia e Sistemas S/A
Ansaldo STS USA International CO.

REQUERIDOS NA ARBITRAGEM

ESTADO DE SÃO PAULO
Representado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS, ORA RECONVENTE

30 de julho 2018

ÍNDICE

	FLS.
I. DOS FATOS	04
I.1. Breve Histórico da Licitação e do Contrato	04
I.1.a Da contextualização da contratação	05
I.1.b Da licitação	07
I.1.c Da formalização do contrato	08
I.1.d Do objeto do contrato	10
I.2. Sobre o Consórcio Efacec/Ansald	13
I.2.a Da constituição do Consórcio	13
I.2.b Da distribuição de responsabilidades entre as consorciadas	16
I.2.c Do conhecimento do objeto contratado	20
I.3. Do objeto da Arbitragem	21
I.3.a. Do Pleito Indenizatório formulado pelo Reconvindo	21
I.3.b. Do objeto da Reconvencção	22
I.3.c. Das inadimplências do Reconvindo	27
I.3.c.i. Existência de entraves relacionados à própria constituição do Reconvindo	27
I.3.c.ii. Falha de planejamento e de logística com o desembaraço alfandegário de equipamentos	31
I.3.c.iii. Atraso na entrega, pelo Reconvindo, do Cronograma e Plano de Ataque à Obra	34
I.3.c.iv. Atrasos no início da operação dos canteiros de obras, com conseqüente impacto no cumprimento dos prazos estabelecidos para outros eventos	38
I.3.c.v. Falta de coordenação das equipes destacadas para execução do contrato	39
I.3.c.vi. Ineficiência do Reconvindo para contratação de empresas subcontratadas	41
I.3.c.vii. Baixo desempenho das empresas subcontratadas	42
I.3.c.viii. Baixo aproveitamento dos acessos concedidos para realização de trabalhos no trecho	45
I.3.c.ix. Descumprimento do contrato em questões ambientais e de segurança do trabalho	51
I.4. Panorama Geral do Atraso e Descumprimento na Implantação do Projeto, decorrentes das relatadas limitações técnica e financeira do Reconvindo	53
I.4.a. Projeto de Sistema de Sinalização e Fornecimento dos Equipamentos de Sinalização e <i>Software</i>	54
I.4.b. Instalação em campo do Sistema de Sinalização	55
I.4.c. Sistema de Energia	57
I.4.d. Sistema de Telecomunicações	62
II. DA QUANTIFICAÇÃO DOS PEDIDOS	64
II.a. Valores pagos ao Reconvindo e que deverão ser restituídos ao Requerido 1, em razão de objeto não executado ou executado com falhas	64

II.b. Indenização para realização de nova licitação para o Sistema de Sinalização	66
II.c. Indenização pela não realização da interface no telecomando das Subestações	66
II.d Pagamento das Multas	67
II.e. Redundância das Cabines Seccionadoras e Subestações e retiradas das Bobinas de Impedância	68
II.f. Lucros Cessantes	69
II.g. Despesas de Pessoal: viagem aos Estados Unidos da América	70
III. DOS PEDIDOS	70
IV. DOS ANEXOS	72



EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO TRIBUNAL ARBITRAL

Procedimento Arbitral CCI nº 23002/JPA/GSS

A **COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS**, inscrita no CNPJ nº 71.832.679/0001-23, situada à Rua Boa Vista nº 162, 3º andar, Centro, São Paulo – SP, CEP 01410-000, ora **RECONVENTE CPTM** (Anexos RDA 2 - 009 e RDA 2 - 010), por sua advogada infra-assinada, vem, com fundamento na Lei Federal nº 9.307/96 e em atendimento ao prazo estabelecido na Ordem Procedimental Nº 01, de 02.05.2018, oferecer as presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, nos autos do Procedimento Arbitral CCI nº 23002/JPA/GSS, instaurado no interesse do **CONSÓRCIO EFACEC/ANSALDO**, doravante denominado simplesmente **RECONVINDO** e já qualificado nos presentes autos, em face não apenas desta **RECONVENTE**, mas, também, do **ESTADO DE SÃO PAULO**, igualmente já qualificado nos presentes autos, doravante conjuntamente com a ora **RECONVENTE** designados **REQUERIDOS**, conforme razões a seguir:

I. DOS FATOS

I.1. Breve histórico da Licitação e do Contrato

01. Os **REQUERIDOS** e o **CONSÓRCIO UNION SWITCH/EFACEC** formalizaram o Contrato STM nº 008/2008 (antigo contrato STM nº

003/2008 – vide Anexo RDA 2 - 002), cujo objeto é o fornecimento e instalação de Sistemas de Sinalização de Via, Controle de Tráfego, Telecomunicações e Suprimento de Energia Elétrica para as Linhas ‘A’ e ‘F’ da CPTM (atualmente linhas ‘7’ – Rubi e ‘12’ – Safira, respectivamente) (vide Anexo RDA 2 - 006).

I.1.a Da contextualização da contratação

02. É da maior relevância que a **RECONVENTE CPTM** apresente ao Tribunal Arbitral, de plano, o contexto em que seu deu a contratação em exame, pois tal medida permitirá aos Srs. Árbitros conhecerem a importância estratégica que o Contrato STM nº 008/2008 tinha para que os **REQUERIDOS** pudessem alcançar metas já preestabelecidas e cujo alcance representaria um significativo aprimoramento do sistema ferroviário de transporte de passageiros operado por esta **RECONVENTE**.

03. Senão, vejamos: no Estado de São Paulo, os ‘Programas de Expansão dos Transportes Metropolitanos’ têm origem no processo permanente de planejamento realizado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM).

04. Por meio de um planejamento estratégico de transportes públicos, a STM desenvolve programas de implantação, expansão ou modernização do sistema de transporte metropolitano, buscando atender adequadamente as necessidades de mobilidade, desenvolvimento socioeconômico e qualidade de vida da população.

05. Dentre tantos projetos e estudos do Governo do Estado São Paulo voltados a alcançar tais objetivos, tem-se o ‘Plano Integrado de Transporte Urbano - PITU’, que norteia o planejamento das empresas de transportes, direcionando os investimentos a serem realizados no setor, com base em estudos como a estimativa do número de passageiros em futuras linhas ou na região em que existe maior demanda para a construção de novas estações.

06. Através do mencionado Programa é gerada uma base de dados gerais entre todas as companhias prestadoras de serviços de transporte na cidade de São Paulo (CPTM, do METRÔ, EMTU, CET e SPTrans), possibilitando a cada uma delas trabalhar suas próprias particularidades.

07. Assim é que, justamente com o intuito de atender as metas estabelecidas pelo PITU, no âmbito do transporte ferroviário de passageiros, foi criado pela STM o 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo', cujo principal objetivo era o de proporcionar uma melhoria na qualidade dos serviços oferecidos aos usuários do sistema de trens urbanos da Região Metropolitana de São Paulo, de maneira que passasse a oferecer, de forma segura e acessível, um aumento na capacidade de transporte das linhas da **CPTM**.

08. Para tanto, o Governo do Estado de São Paulo decidiu:
i) adquirir novos trens e equipamentos; ii) contratar a aquisição e instalação de materiais de via permanente e de rede aérea e iii) contratar do fornecimento e instalação de sistemas de sinalização de via, controle de tráfego, telecomunicação e suprimento de energia.

09. O Contrato STM nº 008/2008 veio, assim, integrar o 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo' juntamente com vários outros contratos, de maneira tal que a execução de cada um deles era plena e evidentemente interdependente da execução dos demais, de modo que a satisfatória execução de um, tinha impacto direto e imediato na execução dos outros.

10. Bem por isso cabe à **RECONVENTE CPTM** desde logo afirmar que, a adequada execução do objeto contratado com o **RECONVINDO** constituía elemento essencial e garantidor do alcance do padrão de metrô de superfície que o 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo' estabelecera como meta para as Linhas '7' e '12' da **CPTM**.

11. Tal contextualização se impõe, posto que imperativo que o Tribunal Arbitral tenha, desde já, clareza quanto à relevância estratégica do Contrato STM Nº 008/2008 firmado com o **RECONVINDO**, em face da sua já mencionada interligação com outros contratos que compunham o 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo'.

12. Em poucas palavras: a inadequada execução do objeto do Contrato STM nº 008/2008, pelo **RECONVINDO**, implicaria em prejuízos aos **REQUERIDOS** que iriam muito além dos prejuízos apuráveis pela somente não execução do contrato.

13. E, lamentavelmente, foi exatamente isto que aconteceu, como será comprovado ao longo da presente Arbitragem!

14. Uma vez esclarecidas as circunstâncias em que foi instaurada a licitação que deu origem ao Contrato STM nº 008/2008 em questão, passa-se a um resumo do certame.

I.1.b. Da Licitação

15. As várias contratações que compunham o 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo', dentre as quais se insere a formalizada com o ora **RECONVINDO**, exigiam do Governo do Estado de São Paulo vultosos investimentos, obrigando-o a formalizar Contratos de Financiamento com agências de fomento.

16. Acerca do Contrato STM nº 008/2008, este contou com financiamento do Banco Mundial – BIRD e de um consórcio de bancos japoneses, garantidos pelo *Japan Bank for International Cooperation - JBIC* (Contrato de Empréstimo nº 7506-BR, no qual o Governo do Estado de São Paulo foi representado pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – Anexo RDA 2 – 011).

17. Por conseguinte, o processo de licitação que resultou na formalização do Contrato em questão, foi conduzido de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos nas Diretrizes para Licitações com Empréstimos do BIRD e Créditos da AID ("*Guidelines: Procurement under IBRD Loans and IDA Credits*"), conforme autorizado pelo parágrafo 5º, do Artigo 42, da Lei Federal nº 8.666/93.

18. A licitação foi, assim, na modalidade Concorrência Internacional (Nº 3835702011) e, portanto, esteve aberta aos proponentes interessados que pertenciam aos países elegíveis listados naquelas Diretrizes.

19. A referida licitação foi instaurada pela **RECONVENTE CPTM** por força da Resolução STM - 71, de 14.08.2007, cujo artigo 1º foi mais tarde complementado por meio da Resolução STM – 87, de 17.12.2007 (Anexos RDA 2 - 012 e RDA 2 - 013), tendo-se nesta conferido à ora **RECONVENTE** a competência para instaurar o certame que culminaria com a contratação do **RECONVINDO**.

20. Outrossim, **coube à RECONVENTE CPTM a gestão do mencionado Contrato, no qual a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos**

figura como única Contratante e responsável exclusiva pela realização dos pagamentos atinentes aos serviços prestados.

21. A Concorrência teve como proponentes: a empresa ALSTOM BRASIL ENERGIA E TRANSPORTE LTDA, o CONSÓRCIO SIEMENS e o CONSÓRCIO UNION SWITCH/EFACEC.

22. As propostas apresentadas foram avaliadas conforme os critérios estabelecidos nas Instruções aos Proponentes (ITB) - Cláusulas 21 a 25 e respectivas complementações -, tendo o CONSÓRCIO UNION SWITCH/EFACEC oferecido a proposta de menor preço, conforme valores a seguir:

	Consórcio UNION SWITCH - EFACEC	SIEMENS	ALSTOM
Preço da Proposta	R\$ 199.260.884,96	R\$ 208.442.638,25	R\$ 237.478.717,83

23. **E da comparação entre o valor referência apontado no edital - R\$ 310.969.189,94 -, e os valores das Propostas Comerciais apresentadas pelos licitantes, depreende-se as seguintes taxas de deságio:**

	Consórcio UNION SWITCH - EFACEC	SIEMENS	ALSTOM
Taxa de deságio	36%	33%	24%

24. Não havendo, pois, impedimento legal à aceitação da proposta apresentada pelo **RECONVINDO**, ainda que significativamente inferior ao orçamento-referência da licitação, o resultado do certame foi homologado e o objeto a ele adjudicado.

I.1.c. Da formalização do Contrato

25. O Contrato foi assinado em 03.07.2008, com o vencedor *Consórcio Union Switch/Efacec*, à época da contratação constituído pelas empresas *Union Switch & Signal International Co.*¹, sediada nos Estados Unidos da América, *Efacec Engenharia S/A* e *Efacec Sistemas de Eletrónica S/A*, as duas últimas com sede em Portugal.

¹ A razão social da consorciada *Union Switch & Signal International Co.* restou depois alterada para *Ansaldo STS USA International CO.*, alteração esta que restou consignada no Termo de Aditamento N° 01 ao Contrato.

26. O Contrato tinha, por objeto, conforme aqui já mencionado, a contratação de empresa para o fornecimento e instalação de Sistemas de Sinalização de Via, de Controle de Tráfego, de Telecomunicações e de Suprimento de Energia Elétrica para as Linhas '7' e '12' da CPTM².

27. Ao Contrato atribuiu-se, após ajustes, o valor de R\$ 199.193.969,87 (cento e noventa e nove milhões, cento e noventa e três mil, novecentos e sessenta e nove reais e oitenta e sete centavos), na base outubro/2007, (cf. Proposta Comercial – Anexo RDA 2 – 014).

28. Quanto ao **prazo de execução dos serviços**, o mesmo **foi inicialmente fixado em 24 (vinte e quatro) meses, acrescido de 06 (seis) meses para comissionamento, contados do início da eficácia do contrato; isto é, a partir de 18.11.2008.**

29. Até o momento em que rescindido o ajuste, o contrato sofreu 6 (seis) aditamentos os quais, em linhas gerais, implicaram na prorrogação do prazo de execução do contrato e na readequação da Planilha de Quantidades e Serviços, tendo sido o cronograma estendido até janeiro/2015 e tendo sido aumentado o valor total do contrato para R\$ 217.328.469,45, conforme tabela resumo a seguir (Anexos RDA 2 – 015 a RDA 2 – 020):

² A título elucidativo, informa-se que a Linha '7' da CPTM tem uma extensão de 39 quilômetros até Francisco Morato – ainda dentro de São Paulo –, aos quais se somam 21,5 quilômetros entre Francisco Morato e Jundiaí. A Linha '7' atende 18 Estações da CPTM, sendo que algumas destas servem a mais de uma linha. A Linha '12', por sua vez, contém 38,8 quilômetros, ao longo dos quais são atendidas 13 Estações da CPTM, compreendidas no percurso Estação Brás – Calmon Viana.

	DATA	VALOR	PRAZO	OBJETO	SUSPENSÃO DO CONTRATO	RETOMADA DO CONTRATO
Contrato	03.07.2008 (início vigência: 18.11.2008)	R\$ 199.193.969,87 (base: out/2007)	24 meses de instalações + 6 meses de comissionamento (até 17.05.2011)	Fornecimento e instalação de sistemas de Sinalização de via, Controle de Tráfego, Telecomunicações e Suprimento de Energia Elétrica das Linhas 7 e 12	xxxxx	xxxxx
TA nº 1	01.09.2010	R\$ -	xxxxx	Adequação das fórmulas de reajuste e alteração da razão social da consorciada UNION SWITCH & SIGNAL INTERNATIONAL CO. para ANSALDO STS USA INTERNATIONAL CO..	xxxxx	xxxxx
TA nº 2	01.09.2010	R\$ 8.585.236,9 (acrécimo de 4,31%) [CT = R\$ 207.779.206,77]	xxxxx	Readequação dos Sistemas de Energia, Sinalização e Telecomunicações	xxxxx	xxxxx
TA nº 3	15.05.2011	R\$ -	acrescenta 26 meses para instalações e mantém 6 meses, ao final, para comissionamento (até 17.07.2013)	Prorrogação de prazo	xxxxx	xxxxx
TA nº 4	20.12.2011	R\$ -	xxxxx	Alteração da razão social da EFACEC, em razão do processo de fusão e de incorporação das empresas do Grupo	xxxxx	xxxxx
TA nº 5	18.04.2013	R\$ -	acrescenta 18 meses para instalações e mantém 6 meses, ao final, para comissionamento (até 17.01.2015)	Prorrogação de prazo	xxxxx	xxxxx
TA nº 6	04.12.2013	R\$ 9.549.262,67 (acrécimo de 4,79%) [CT = R\$ 217.328.469,45]	xxxxx	Readequação da planilha de serviços, com acréscimo de valor e adequação de Cronograma Físico-Financeiro e Critérios de Medição	xxxxx	xxxxx

I.1.d. Do objeto do Contrato

30. O objeto contratado era bastante amplo e complexo, conforme se depreende do Termo de Referência que integrou o edital (Anexo RDA 2 - 021) e que serviu de base à elaboração das Propostas Técnicas dos licitantes.

31. Por se tratar de contratação para aquisição de Sistemas, o Termo de Referência limitou-se a apresentar aos licitantes as necessidades, especificações técnicas e exigências mínimas que precisariam ser atendidas por meio da implementação dos novos Sistemas, tendo conferido aos licitantes, entretanto, a prerrogativa de desenvolverem soluções próprias para o alcance das metas pretendidas pelos **REQUERIDOS**, conforme indicadas no edital.

32. O objeto contratado será melhor detalhado mais adiante nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, mas pode ser resumido conforme linhas gerais abaixo, assim como se oferece, também, um breve resumo das soluções propostas pelo **RECONVINDO**, para cada Sistema contratado.

Sistema de Sinalização:

- ⇒ O **edital exigia** a elaboração de Projeto e Implantação de um Sistema de Sinalização de via que capacitasse a operação com **headway operacional³ de 3 minutos**, considerando um limite mínimo de projeto de 2,5 minutos, independente das condições de aderência roda-trilho, com tempo de parada nas estações de 30 segundos com portas abertas, velocidade comercial mínima de 40 km/h. A lógica de intertravamento⁴ deveria ser executada por equipamento microprocessado, em substituição à lógica de relés vitais.
- ⇒ Para fins de atendimento a tal exigência editalícia, **a Proposta Técnica apresentada pelo RECONVINDO dispôs** que o Sistema de Sinalização e Controle de Tráfego que seria implantado iria substituir, completamente, o Sistema de Sinalização à época operante na **RECONVENTE CPTM**. O novo sistema se apresentaria mais moderno, constituindo-se em um Sistema de Controle de Intertravamento Vital, controlado por um Microprocessador, incorporando Máquinas de Chave Elétricas e Sinais (VMICS). A Proposta Técnica acrescentou, ainda, que a **peça central** do Sistema VMICS **seria o Sistema de Intertravamento Redundante Ininterrupto (SRIS), baseado no Microlok II. O SRIS tinha por objetivo garantir uma confiabilidade excepcionalmente elevada para as operações de intertravamento da CPTM** com unidades Microlok II em regime principal/reserva, de modo que funcionariam efetivamente como uma só unidade, oferecendo a disponibilidade de suas unidades independentes. **O SRIS seria projetado para eliminar as inevitáveis interrupções que ocorrem com os sistemas tradicionais 'hot/standby', quando da ocorrência de falhas nas unidades operacionais** (Anexo RDA 2 – 022).

Controle de Tráfego:

³ Intervalo de tempo entre os trens.

⁴ O intertravamento aponta a posição dos trens, contribuindo para a segurança da operação. O intertravamento evita o posicionamento inseguro do trem, pois ao reconhecer condições de insegurança, impõe a frenagem automática do trem.

- ⇒ No tocante ao controle sobre a operação, **o edital determinou que** as indicações e comandos fossem realizados em modo central, local ou manutenção. Além disso, **o CCO deveria ser centralizado no Brás.**
- ⇒ **A Proposta Técnica do RECONVINDO sugeria a implantação de um Sistema de Controle Centralizado (SCC)**, cujo objetivo seria monitorar e controlar todas as operações dos trens. O Sistema seria concebido com vários níveis de controle e componentes para minimizar os efeitos adversos sobre a programação operacional devido a condições anormais ou a falhas de equipamentos. **O sistema SCC deveria desempenhar normalmente suas funções automaticamente, sem necessidade de intervenção do operador.** O SCC deveria também permitir a supervisão e o controle dos Sistemas de Telecomunicações, aí compreendidos: Transmissão Óptica, Rádio Digital, Telefonia, Sincronização Horária, Gerenciamento das redes corporativas das estações e das edificações administrativas e de manutenção.

Sistema de Telecomunicações:

- ⇒ O Sistema de Telecomunicação previsto no **edital compreendia a instalação do Sistema de Transmissão Óptica para a Linha '7'**; Centrais Telefônicas para as Linhas '7' e '12'; Radio Digital para a Linha '7' e Sincronização para todas as linhas da CPTM.

Sistema de Suprimento de Energia Elétrica:

- ⇒ **O edital estabeleceu** que as intervenções em energia buscassem a padronização e modernização das instalações das Subestações de Tração, das Cabines de Seccionamento e Paralelismo.
- ⇒ **O RECONVINDO propôs** a implantação de um Sistema de Suprimento de Energia Elétrica que iria modernizar e capacitar o sistema de energia à época implantado, de maneira que passasse a atender ao aumento de demanda que a **CPTM** previa, como resultado da diminuição do *headway* e do aumento do número de trens em circulação, que seriam resultado da implantação dos demais sistemas também com ele contratados.

33. Note-se que, de acordo com o Contrato, assistia também ao **RECONVINDO** “*projetar, produzir, testar, entregar, instalar, concluir e comissionar*” cada um dos Sistemas com ele contratado. É o que se depreende da Cláusula 7 das Condições Gerais do Contrato – CGC (ESCOPO DAS INSTALAÇÕES), segundo a qual:

A menos que de outra forma esteja expressamente estipulado nas Especificações Técnicas, as obrigações da Contratada cobrem o fornecimento de todas as Unidades de Produção e Equipamentos bem como a execução de todos os Serviços de Instalação necessários para o projeto e a produção (incluindo as aquisições, garantia de qualidade, edificação, instalação e obras de engenharia civil, pré-comissionamento e entrega) de Unidades de Produção e Equipamentos e a instalação, conclusão e comissionamento das Instalações de acordo com planos, procedimentos, especificações, desenhos, códigos e quaisquer outros documentos definidos nas Especificações Técnicas. Tais especificações incluem, mas não estão limitadas a prestação de serviços de supervisão e engenharia, fornecimento de mão de obra, materiais, equipamentos e peças

sobressalentes (conforme especificados na subcláusula 7.3 abaixo das GCC) e acessórios, equipamentos da Contratada; fornecimento de recursos e materiais de construção: fornecimento de materiais, estruturas e recursos temporários; transporte (incluindo, sem limites, descarga e transporte do local e para o mesmo); e estocagem, exceto para os fornecimentos, obras e serviços que sejam fornecidos ou realizados pelo Contratante conforme estipulado no Anexo correspondente (Escopo das obras e fornecimentos de responsabilidade do Contratante) do Acordo de Contrato.

I.2. Sobre o Consórcio Efacec/Ansald

I.2.a. Da constituição do Consórcio

34. A Proposta Técnica formulada pelo **RECONVINDO** e que foi avaliada pela Comissão Julgadora da Licitação já apontava, expressamente, que o Consórcio EFACEC/ANSALDO tinha total conhecimento não apenas da complexidade e do vulto da contratação, mas também de sua relevância estratégica, motivos estes suficientes a justificarem a necessidade de aplicação de uma equipe de profissionais tecnicamente capacitada à sua execução. Tanto é verdade que, já naquela ocasião, o **RECONVINDO**

garantiu aos **REQUERIDOS** que dispunha de tais recursos. É o que se depreende das afirmações por ele aduzidas na citada Proposta:

A decisão da CPTM de colocar em licitação o fornecimento e instalação de sistemas de sinalização, controle de tráfego, telecomunicações e suprimento de energia para as Linhas A e F, representa pelo volume de implantação e pela importância do projeto uma oportunidade e ao mesmo tempo uma grande responsabilidade para as empresas fornecedoras e integradoras. O conjunto de competências exigidas, o nível de experiência técnica solicitada e a qualificação necessária para abraçar este empreendimento são demandas para serem atendidas por um candidato comprometido com a implantação e capacitado pelas suas realizações e pela sua história. Este é o caso do CONSÓRCIO Union Switch / EFACEC, constituído por empresas de grande expressão e que se coloca como um grupo com qualificações únicas para satisfazer aos objetivos da CPTM neste projeto.

O posicionamento do CONSÓRCIO Union Switch / EFACEC é propiciar à CPTM uma oferta de serviços, projetos e sistemas com qualidade superior, dentro dos prazos desejados e em total atendimento aos requisitos técnicos de confiabilidade, disponibilidade, performance, segurança e garantia solicitados no Edital. As empresas constituintes do Consórcio e suas sub-contratadas nomeadas, são todas empresas de Engenharia com renome internacional e consagradas na execução de contratos na área de transportes, em especial na área de transporte ferroviário. Estas empresas atendem aos critérios de elegibilidade e qualificação exigidos na Licitação e os respectivos documentos e comprovações encontram-se apresentados nos Volumes da Proposta. Os sistemas e equipamentos propostos serão fabricados pelas melhores empresas em sua especialidade e em total conformidade com as normas e recomendações internacionais relacionadas no Edital.

A presente proposta contempla o fornecimento de sistemas com características de alta confiabilidade e disponibilidade, adequados para as características ambientais existentes ao longo das vias e nas estações da CPTM. Estes sistemas, seus respectivos equipamentos e os projetos correspondentes foram dimensionados de forma a aumentar o desempenho do sistema de transporte operado pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos permitindo operar um maior número de trens com um headway de três minutos. Foram também levados em consideração as peculiaridades de implantação de cada um dos sistemas, ou seja, na sinalização a substituição de equipamentos ao longo da via; nas telecomunicações o suporte à crescente convergência dos serviços de voz, dados e vídeos; na energia a readequação de parte da planta bem como a construção de novas subestações. Desta forma, estamos confiantes que o Consórcio Union Switch / EFACEC representa a melhor opção para as necessidades de melhoria de transportes da CPTM.

(vide Anexo RDA 2 – 022, fls. 06/07).

35. Claro está, portanto, que o **RECONVINDO** tinha pleno conhecimento da dimensão do objeto para o qual pretendia ser contratado e, mais que isso, afirmou categoricamente estar apto a assumir sua execução.

36. Logo, era de se supor que por ocasião da constituição do Consórcio-RECONVINDO, assim como de qualquer outro consórcio-licitante, estes já levassem em conta as características intrínsecas ao contrato, de modo que fossem compostos por empresas capacitadas ao adequado cumprimento do objeto contratual, que se apresentava revestido de inúmeras peculiaridades e cuja instalação, frisa-se, seria integralmente no Brasil.

37. Ocorre, porém, que embora os Sistemas contratados devessem ser instalados no Brasil, o **RECONVINDO** apresentou-se na licitação constituído tão apenas de empresas estrangeiras de modo que, conforme inclusive já destacado na presente manifestação, nenhuma das consorciadas tinha sede ou escritório no Brasil.

38. Embora a ausência de consorciada brasileira na composição do Consórcio não implicasse em óbice legal à contratação do **RECONVINDO**, a ressalva se justifica na medida em que tal condição, por certo, já se lhe apresentava como um entrave operacional e pelo qual, cabe dizer, as licitantes sediadas no Brasil, por certo, não passariam.

39. Talvez justamente por isso, pretendendo assegurar sua contratação, é que tenha o **RECONVINDO** mencionado na mesma Proposta Técnica que:

O CONSORCIO Union Switch / EFACEC, através de suas empresas assume o compromisso de criar no Brasil uma estrutura de gestão e implantação do fornecimento, alocando um quadro de profissionais com vasta experiência na execução de projetos Turn-Key, processos de gerenciamento EPC e extenso conhecimento da realidade e situação atual das linhas da CPTM. Considerando o nível das empresas envolvidas no fornecimento, podemos afirmar que esta estrutura e os recursos materiais e tecnológicos disponibilizados irão assegurar o sucesso da implantação dos sistemas e do empreendimento como um todo.
(vide Anexo RDA 2 – 022, fls. 06).

40. Diante, pois, das condições oferecidas pelo **RECONVINDO**, a isso somada a certeza dos **REQUERIDOS** de que, caso ele viesse a sair vencedor do certame caberia somente a ele assumir, por sua conta e risco, eventuais

despesas adicionais que pudessem resultar da falta de um representante no Brasil e, portanto, também a responsabilidade pelas consequências decorrentes de quaisquer atrasos relacionados a tal falta de representação, não vislumbraram, os **REQUERIDOS**, qualquer óbice legal à contratação do **RECONVINDO**.

I.2.b. Da distribuição de responsabilidades entre as consorciadas

41. Pois bem, em não havendo empresa(s) brasileira(s) na composição do **RECONVINDO**, o 'Instrumento Particular de Constituição de Consórcio' elegeu a consorciada *Efacec Sistemas de Eletrônica S/A.* para liderar o Consórcio (Cláusula 5ª – LIDERANÇA E REPRESENTAÇÃO - Anexo RDA 2 - 023), além de ter distribuído as responsabilidades de cada consorciada e fixado o percentual de participação de cada uma delas no contrato, conforme quadro a seguir:

CONSORCIADA	RESPONSABILIDADE	PARTICIPAÇÃO NOS DIREITOS E OBRIGAÇÕES
Union Switch & Signal International CO.	Sistema completo de sinalização	40,00%
Efacec Engenharia S/A	Sistema de energia	30,00%
Efacec Sistemas de Eletrônica S/A	Sistema de telecomunicações	30,00%

42. E para referendar a distribuição de responsabilidades, o **RECONVINDO** fez também constar de sua Proposta Técnica um breve resumo das experiências de cada uma das consorciadas no desenvolvimento de atividades similares àquelas que iria executar junto aos **REQUERIDOS**.

43. Vejamos. Acerca da consorciada *Union Switch & Signal International CO.*, destacou:

A Union Switch & Signal Inc. (US&S) é uma empresa de renome, reconhecida a nível nacional e internacional, que atua como fornecedora de uma linha completa de sistemas de sinalização e automação, com equipamentos e serviços para todos os tipos de ferrovias, tanto de passageiros quanto de carga. Seu fornecimento atende a sistemas de transporte de massa, do tipo metrô pesado, trens regionais de passageiros, metrô leves (VLTs), tanto linhas principais quanto locais (linhas curtas), ferrovias de carga, ferrovias industriais e de mineração. A US&S tem uma ampla experiência em todos os aspectos de controle de tráfego sobre trilhos, incluindo:

.....

A US&S projeta, integra, fornece, testa e comissiona estes sistemas mediante contratações com os setores público e privado nos casos em que são necessárias implantações de sinalização ou de sistemas de automação novos ou de renovação. Estes serviços podem incluir centros de controle integrados, sistemas à margem de vias e sistemas de sinalização de trens (por exemplo, sistemas de "Controle de Trens Automático" (ATC)) ou quaisquer combinações escolhidas destes elementos principais.

Além disso, a US&S produz, embarca, garante e dá manutenção a produtos de sinalização e componentes individuais de uma forma que atende todos os seus clientes de ferrovias.

.....

A US&S está completamente equipada e possui o pessoal técnico para realizar todas as fases do desenvolvimento, entrega e manutenção de sistemas de controle de ferrovias, desde o conceito inicial até a sua operação comercial. As capacidades neste aspecto incluem:

.....”
(vide Anexo RDA 2 – 022, fls. 07/08).

44. E, a respeito das consorciadas Efacec Engenharia S/A e Efacec Sistemas de Eletrônica S/A, teceu os seguintes comentários:

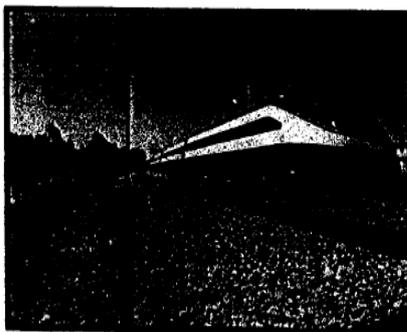
Com uma história de mais de 100 anos, o Grupo EFACEC é o maior grupo Português na área da Energia e Eletrônica, empregando mais de 2500 pessoas em todo o mundo e com um volume de negócios superior a 400 Milhões de Euros. A EFACEC está estabelecida em mais de 50 países e exporta cerca de metade das suas vendas.

O portfolio de atividades do Grupo EFACEC,

- Transportes e Logística
- Soluções de Energia
- Ambiente e Serviços

é baseado na filosofia de Integrador de Sistemas e fornecedor de soluções chave na mão.

A estratégia da EFACEC é de expandir ainda mais a sua atividade no mercado Internacional, bem como continuar o investimento em Inovação e novas tecnologias.



Na área de Transportes, a EFACEC possui uma significativa lista de referências internacionais, das quais se destacam na área dos Metros e Ferrovias:

- Metro do Porto (Portugal)
- REFER (Portugal)
- Metro de Tenerife (Espanha)
- Metro de Lisboa (Portugal)
- Metro de Jerusalém (Israel)
- Metro de Tunis (Tunísia)
- Tranvia de Messina (Itália)
- Metro Ligeiro de Bursa (Turquia)
- Metro Ligeiro de Dublin – Luas (Irlanda)



As principais competências da **EFACEC** nas áreas Ferroviárias e de metros :

- Energia:
 - Subestações elétricas (fixas e móveis);
 - Grupos de Tração e serviços auxiliares;
 - Catenária;
 - Equipamento de média e alta tensão;
 - UPS e Carregadores de baterias;
 - Automação de Sistemas de Energia (SCADA);
- Telecomunicações e Segurança:
 - Sistemas de Transmissão digital sobre fibra óptica e rádio;
 - Video-vigilância;
 - Informação ao público (visual e sonora);
 - Bilhética;
 - Telefonia Operacional e de Emergência;
 - Detecção e extinção de incêndios;
- Sinalização e Operação:
 - Passagens de Nível Automatizadas;
 - Sistemas de Ajuda à Exploração e Seguimento de Veículos;
- Ambiente e Infra-estruturas:
 - Iluminação;
 - Automação de edifícios;
 - Redes de Baixa e Média Tensão;
 - Ar Condicionado e Sistemas de Ventilação;
- Gestão Integrada de todos os Sistemas EFACEC – Centro de Controlo



Num projeto Metro/Ferroviário, a **EFACEC** é capaz de oferecer uma solução completa chave na mão para todos os sistemas incluídos na área eletromecânica.
(vide Anexo RDA 2 – 022, fls. 24/25).

45. E, mais tarde, já em sede de Contrato, o RECONVINDO indicou as empresas Trends Engenharia e Tecnologia Ltda. e Efacec do Brasil Ltda. como empresas colaboradoras (subcontratadas) para a prestação dos serviços com ele contratados, as quais seriam responsáveis pela instalação do Sistema de Sinalização em campo e pelo Gerenciamento do Contrato no Brasil, respectivamente (vide Apêndice 5 do Contrato STM nº 008/2008 – Anexo RDA 2 - 006).

46. Em que pese tais indicações, oportuno destacar que independente das responsabilidades atribuídas a cada consorciada, o mesmo 'Instrumento Particular de Constituição de Consórcio' previa a não afastável solidariedade de todas as consorciadas pelo cumprimento do objeto do Contrato sob análise (Cláusula 2ª – OBRIGAÇÕES DAS CONSORCIADAS).

I.2.c. Do conhecimento do objeto contratado

47. Mas, antes que se adentre à análise do pleito propriamente dito, importante também destacar que a Proposta Técnica apresentada pelo **RECONVINDO** no processo licitatório já evidencia que a ele haviam sido dadas oportunidades para que conhecesse o sistema ferroviário operado por esta **RECONVENTE** e em torno do qual seriam prestados os serviços a serem contratados; até porque, vale destacar, o equipamento de sinalização em funcionamento e instalado há cerca de 50 anos na **CPTM** é de fabricação, e foi colocado em serviço, pela *Union Switch & Signal*, tanto na Linha '7' como na Linha '12'; isto é, tinha o **RECONVINDO** pleno conhecimento da situação dos Sistemas de Sinalização, Energia e Telecomunicações existentes por ocasião da contratação e propôs soluções que, ao menos em tese, permitiriam a superação dos entraves identificados.

48. É o que se extrai dos seguintes itens da referida Proposta Técnica: Sistemas de Energia das Linhas '7' e '12' - Item 4.1.1.2.1 (Anexo RDA 2 – 022, fls. 366/370), Sistema de Sinalização e Controle - Item 4.1.1.2.2 (fls. 370/373) e Sistema de Telecomunicações - Item 4.1.1.2.3 (fls. 373/377).

49. O fato, porém, é que o **RECONVINDO**, conforme se extrai do Requerimento de Arbitragem, datado de 04.08.2017, acusa os **REQUERIDOS** de falta de planejamento, do que teria resultado a necessidade de prorrogar o instrumento contratual por 44 meses, além dos 24 meses de início contratados.

50. A suposta falta de planejamento teria, nas palavras do **RECONVINDO**, gerado inúmeros obstáculos para a implementação do contrato, os quais os **REQUERIDOS** não teriam sido capazes de resolver e do que teria resultado um desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

51. Sendo assim, pretende o **RECONVINDO**, por meio da presente Arbitragem, que seja apurado o valor do alegado desequilíbrio.

52. A realidade, contudo, tal como restará esclarecido nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, é que não apenas se trata de pleito infundado, mas, pior, as provas a serem apresentadas nos presentes autos revelarão que eventuais custos adicionais incorridos pelo **RECONVINDO** durante a execução contratual ou já foram devidamente incorporados ao contrato através dos valores acrescidos por meio dos Termos de Aditamento ns. 02 e 06, ou resultaram de falha no replanejamento executivo do próprio **RECONVINDO** e, nesta última hipótese, evidente que não assiste aos **REQUERIDOS** criarem solução para um desequilíbrio econômico-financeiro cuja origem esteve no próprio equívoco gerencial do Contratado.

I.3. Do objeto da Arbitragem

I.3.a. Do Pleito Indenizatório formulado pelo RECONVINDO

53. O **RECONVINDO** comprometera-se a implantar o projeto com ele contratado, por meio do desenvolvimento de 6 (seis) principais atividades. Eram elas:

1. Planejamento e Plano de Ataque
2. Gerenciamento do Projeto
3. Projeto e Fabricação
4. Metodologia de Trabalho e Construção
5. Instalação
6. Plano de Segurança do Trabalho

54. O objetivo de cada uma das principais atividades destacadas, bem como a fixação de um cronograma de cumprimento de cada uma delas,

constou expressamente da Proposta Técnica do **RECONVINDO** e, portanto, do próprio Contrato.

55. Pois bem, no Requerimento de Arbitragem, o ora **RECONVINDO** acusa os **REQUERIDOS** de não terem adotado as providências que, de acordo com o Contrato, lhes cabiam adotar e sem as quais ele não conseguiu cumprir o cronograma originalmente avençado.

56. O pedido de indenização apresentado pelo **RECONVINDO** sustenta-se, especialmente, na extensão do prazo de execução dos serviços e na suposta falha de planejamento do Estado, do que teria resultado seu direito em ser atendido no pleito indenizatório estimado, por ele próprio, em R\$ 200.000.000,00 (duzentos milhões de reais).

57. Sem razão, contudo, o **RECONVINDO!** Diferente do por ele alegado, a prorrogação de prazo de execução do contrato não se deu, isto é certo, por culpa dos **REQUERIDOS**.

58. Em que pese as alegações e pedidos formulados pelo ora **RECONVINDO** em seu Requerimento de Arbitragem, a realidade é que não apenas são improcedentes as afirmações por ele aduzidas e, por via de consequência, os pleitos apresentados, mas, ao contrário, são os **REQUERIDOS** os verdadeiros prejudicados pelos inúmeros e sucessivos descumprimentos de obrigações contratuais pelo Contratado e que resultaram, isto sim, em efetivo prejuízo aos **REQUERIDOS**, a ser a estes ressarcido, sob pena de locupletamento ilícito do **RECONVINDO**.

59. Vejamos.

I.3.b. Do objeto da Reconvencção

60. Por ocasião da assinatura do citado Contrato STM nº 008/2008, em 03.07.2008, o Consórcio, ora **RECONVINDO**, assumiu uma série de compromissos consubstanciados em cumprimento de prazos e de obrigações de fazer e que deveriam culminar no **cumprimento integral do objeto contratado que; repita-se, consistia na elaboração de projetos executivos em suas diversas fases e a fabricação, instalação, montagem, testes e ensaios de aceitação de equipamentos, materiais e**

insumos relativos a Sistemas de Sinalização de Via, Controle de Tráfego, Telecomunicações e Suprimento de Energia Elétrica para as Linhas '7' e '12' da CPTM,
no prazo estipulado de 24 meses de execução.

61. O Contrato em questão, relembra-se, estava compreendido no 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo', que consistia em um projeto de transporte público do Governo do Estado de São Paulo, voltado à implementação de novas malhas e ao aprimoramento da modernização, conforto, segurança e agilidade dos serviços de transporte ferroviário operados pela **RECONVENTE CPTM**.

62. Evidente, porém, que para alcançar os objetivos traçados pelo projeto, seriam necessários altos investimentos na aquisição de trens, na modernização e na readequação da infraestrutura necessária à operação ferroviária.

63. O Contrato STM nº 008/2008 consubstanciou-se, justamente, no investimento realizado pelo Estado na contratação dos fornecimentos e serviços de instalação de Sistemas que iriam garantir, tal como almejado pelo citado Projeto, um aumento seguro na velocidade de circulação dos trens nas Linhas '7' e '12' e, conseqüentemente, um acréscimo no número de viagens e de ofertas de lugares.

64. Oportuno, portanto, que se recorde o objeto contratado:

- **Sistema de Sinalização de Via**, cuja instalação permitiria um maior controle e segurança de toda a movimentação de trens e veículos auxiliares nas Linhas '7' e '12' da CPTM. O Contrato previa a instalação do referido sistema, pelo **RECONVINDO**, de modo que estabeleceu também, como obrigação do Consórcio, o fornecimento de vários módulos, equipamentos e materiais necessários ao pleno funcionamento do Sistema de Sinalização que seria por ele instalado.

A execução desta parcela do objeto cabia à consorciada Ansaldo (ex Union Switch), com a relevante colaboração da subcontratada Trends Engenharia e Tecnologia Ltda, a quem caberia implantar, em campo, o sistema de sinalização.

O principal ganho decorrente da implantação do novo Sistema de Sinalização seria a importante redução do tempo de intervalo entre os trens. A redução do headway viria contribuir, significativamente, para uma melhoria no atendimento aos usuários do sistema de transporte ferroviário, na medida em que estes passariam a contar com um

maior número de trens em circulação, que operariam em maior velocidade, sem qualquer comprometimento da segurança dos usuários e/ou do sistema ferroviário.

- **Sistema de Suprimento de Energia**, cujos serviços implicavam na readequação e reforma, pelo RECONVINDO, de 05 Subestações de Energia Elétrica e de 04 Cabines Seccionadoras da CPTM, existentes nas Linhas '7' e '12', bem como a obrigação de construir, implantar e colocar em funcionamento 02 novas Subestações de Energia Elétrica e 01 nova Cabine Seccionadora. Para tanto, o contrato estabeleceu que cabia ao RECONVINDO a responsabilidade de prestar todos os serviços e fornecer os correspondentes equipamentos e materiais necessários à instalação do citado Sistema de Suprimento de Energia.

Tratava-se de atividade a ser desempenhada pela consorciada Efacec Engenharia S/A.

O principal ganho decorrente da implantação do Projeto de Sistema de Energia proposto pelo RECONVINDO, além do aumento de potência necessário para o acréscimo de trens necessários à diminuição do intervalo entre trens para 3 minutos, seria que, como resultado da padronização e modernização das instalações, estas estariam aptas a receber, posteriormente, a centralização do Telecomando.

- **Sistema de Telecomunicações**, o qual compreendia o desenvolvimento e implantação dos seguintes subsistemas: Subsistema de Transmissão Ótico, Subsistema de Rádio Digital, Subsistema de Telefonia e Subsistema de Sincronismo. Além da responsabilidade de instalá-los, cabia também ao RECONVINDO a obrigação de prestar todos os serviços e fornecer todos os equipamentos, dispositivos e materiais necessários ao pleno funcionamento dos mesmos.

A Consorciada responsável por desenvolver tais serviços era a Efacec Sistemas de Eletrônica S/A.

O principal ganho decorrente da implantação do Projeto de Sistema de Telecomunicações sugerido pelo REQUERENTE seria : a melhoria do Sistema de Rádio Comunicação entre os trens e o Centro de Controle Operacional; a melhoria e aumento da velocidade de comunicação de dados entre as instalações de campo e o Centro de Controle Operacional; o aumento da quantidade de telefones para intercomunicação entre as áreas de Operação e Manutenção e a Sincronização Única para todos os sistemas afetos à Operação da Circulação de Trens.

65. Evidente está, portanto, a amplitude e complexidade do objeto contratado!

66. Aliás, a certeza de tal dimensão e complexidade torna-se ainda mais evidente, quando se tem em vista que **a contratação teve, nos termos da Cláusula 7.1 das Condições Específicas do Contrato, a natureza de Empreitada Integral (turn key); ou seja, o objeto foi contratado “em sua integralidade, compreendendo todas as etapas das obras, serviços e instalações necessárias, sob inteira responsabilidade da contratada até a sua entrega ao contratante em condições de entrada em operação, atendidos os requisitos técnicos e legais para sua utilização em condições de segurança estrutural e operacional e com as características adequadas às finalidades para que foi contratada”** (grifos nossos, in Lei Federal nº 8.666/93, art. 6º, VIII, ‘e’).

67. Ora, nem seria necessário dizer que foram justamente a dimensão e a complexidade que, somadas às peculiaridades de cada Sistema que seria projetado, fornecido, instalado e testado, levaram os **REQUERIDOS** a modelarem o contrato desta forma, de sorte que conforme será demonstrado nas presentes **ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO** e no curso da Arbitragem, o não cumprimento do objeto, exatamente tal como contratado, acarretaria inevitavelmente na inutilidade e ineficácia de vários serviços prestados e/ou equipamentos entregues.

68. Mas a garantia de execução integral do objeto contratado pressupunha, a toda evidência, que o **RECONVINDO** fosse capaz de bem se organizar e satisfatoriamente planejar as várias etapas de cumprimento do contrato.

69. Aliás, não por outra razão que o Contrato se fez acompanhar de um Cronograma Estimado pois, ainda que houvesse uma permissão contratual para que o **RECONVINDO** apresentasse um cronograma próprio, evidente que o mesmo teria que respeitar algumas datas máximas de cumprimento e algumas etapas satisfativas, pois seriam esses os elementos norteadores do trabalho de gerenciamento do Contrato, que estava sob a responsabilidade da ora **RECONVENTE CPTM**.

70. Note-se, portanto, que a elaboração de um ‘projeto conceitual’ para o objeto a ser fornecido e implantado; a revisão do ‘cronograma estimado’ e cumprimento do ‘cronograma revisado’; a implantação dos canteiros de obras; a definição das subcontratadas que colaborariam na execução do contrato; a operacionalização da

importação dos equipamentos necessários à implantação dos Sistemas, o aproveitamento dos acessos à via concedidos, dentre outros, consistiam em elementos essenciais ao adequado andamento e implantação do projeto!

71. Não há dúvidas de que, para cada Sistema contratado, só interessava ao alcance dos objetivos traçados pelo 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo' e, portanto, aos REQUERIDOS, que ao final do prazo de execução, o escopo contratado restasse integralmente entregue, instalado e testado.

72. Na medida em que isso não aconteceu, resta evidente o descumprimento contratual do **RECONVINDO** e o conseqüente prejuízo dos **REQUERIDOS**.

73. E é exatamente por isso que impressiona aos **REQUERIDOS** a postura assumida pelo **RECONVINDO**, desde o início da execução contratual, de desvalorizar os danos que já vinha causando ao contrato, como se suas inabilidades e inadimplências não tivessem, efetivamente, prejudicado não apenas os **REQUERIDOS**, mas, muito além disso, os usuários do transporte de trens metropolitanos operado pela **RECONVENTE CPTM**, pelo qual circulam aproximadamente 3 milhões de pessoas/dia útil!

74. E é esta mesma postura acusatória e escapista que o **RECONVINDO** mantém no presente processo arbitral.

75. A verdade é que desde o início do contrato, o **RECONVINDO** revelou não estar preparado para assumir um empreendimento desse porte, embora tenha cumprido todas as exigências para sua habilitação e classificação no procedimento licitatório do qual saiu vencedor.

76. Foram inúmeros os atrasos e falhas de planejamento cometidos pelo **RECONVINDO** durante a execução do contrato e que culminaram em graves descumprimentos contratuais que impactaram, negativa e fortemente, o cumprimento do cronograma.

77. Logo, será sobre essas falhas que se debruçarão as presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO.

I.3.c. Das inadimplências do RECONVINDO

78. Tendo o próprio **RECONVINDO** desenvolvido a solução técnica para as necessidades dos **REQUERIDOS** apontadas em edital, era de se supor que teria plenas condições técnica e financeira para cumprir o Contrato, mediante a implementação dos Sistemas na exata forma em que registradas em sua Proposta Técnica.

79. Entretanto, não foi assim que a história aconteceu. São vários, como já dito, os descumprimentos contratuais incorridos pelo **RECONVINDO** e que serão comentados e comprovados no presente item desta manifestação.

80. Todos eles, em maior ou menor grau, definitivamente colaboraram para que o **RECONVINDO** não tenha cumprido o objeto do contrato que, novamente repisa-se, consistia na elaboração de projetos executivos em suas diversas fases e a fabricação, instalação, montagem, testes e ensaios de aceitação de equipamentos, materiais e insumos relativos a Sistemas de Sinalização de Via, Controle de Tráfego, Telecomunicações e Suprimento de Energia Elétrica para as Linhas ‘7’ e ‘12’ da CPTM.

81. Da maior importância, portanto, que a análise e julgamento do presente processo arbitral sejam norteados pela premissa de que somente interessava, aos REQUERIDOS, que o objeto contratado fosse integralmente executado, posto que o descumprimento de qualquer parte dele prejudicaria a interface dos Sistemas e comprometeria a implementação do ‘Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo’.

82. Passa-se, assim, a comentar cada uma das falhas do **RECONVINDO**:

I.3.c.i. Existência de entraves relacionados à própria constituição do RECONVINDO

83. Tal como inclusive destacado na Manifestação do **REQUERIDO 1** sobre o Pedido de Tutela Provisória do ora **RECONVINDO**, já constava, expressamente, da minuta de Contrato divulgada por ocasião da licitação, a previsão de que

seria de plena e exclusiva **responsabilidade do Contratado** “consequir em seu nome, todos os alvarás, aprovações e ou licenças de todas as autoridades governamentais locais, estaduais ou nacionais ou de prestadores de serviços no país onde o Local estiver localizado, que sejam necessários para a execução do Contrato, **incluindo, sem limites, vistos para o pessoal da Contratada e suas subcontratadas e licenças de importação para todos os equipamentos importados da Contratada**” (grifos nossos em CGC, Subcláusula 9.3 – vide Anexo RDA 2 - 006).

84. Ademais, o instrumento contratual foi também explícito ao determinar que o Contratado “**arcará e pagará todos os impostos, encargos e taxas incidentes sobre a Contratada, suas Sub-contratadas ou seus empregados de natureza municipal, estadual ou federal, com relação às Instalações dentro e fora do país onde o Local das obras está localizado. A Contratada arcará e prontamente pagará (i) todas as taxas alfandegárias e impostos de importação;** (ii) outras taxas incidentes no país, tais como impostos sobre vendas, de valor agregado (VAT), e outros encargos exigidos por força de lei no país onde as obras serão executadas, sobre as Instalações e os Equipamentos que devam ser incorporados nas Instalações” (grifos nossos em Subcláusula 14.1 das CGC – vide Anexo RDA 2 - 006).

85. Ora, mesmo tendo o **RECONVINDO** total ciência, desde o início, que seria dele o ônus das importações, ainda assim não se preocupou em fazer constar empresa brasileira na composição do consórcio, providência que o tornaria apto, nos termos da legislação vigente no país, a operacionalizar diretamente as importações que lhe cabiam, bem como a facilitar as aquisições e entrega de materiais e equipamentos nacionais!

86. Na medida em que a legislação brasileira impõe às empresas estrangeiras que queiram funcionar no país, a obrigação de obterem autorização do Governo Federal, assim como de nomearem um representante no país⁵, a ausência da dita autorização e a falta de nomeação de um representante no Brasil impediam, evidentemente, que o **RECONVINDO** promovesse, ele próprio, as importações que contratualmente estavam sob sua responsabilidade! A este fato, acrescenta-se que os materiais e equipamentos nacionais precisariam ser, como de fato o foram, exportados e depois importados para serem entregues ao **REQUERIDO 1**.

⁵ Código Civil vigente, arts. 1.134 a 1.141 e Instrução Normativa DREI N° 7, de 05.12.2013.

87. Tal postura, é certo, já demonstrava uma posição de descaso para com a execução do objeto que lhe fora adjudicado; aliás, descaso esse que viria a ficar cada vez mais evidente ao longo da execução do Contrato!

88. A corroborar tal assertiva o fato de o **RECONVINDO**, estranhamente, somente ter oficializado sua intenção de incluir empresa brasileira na composição do Consórcio, após a efetiva formalização do Contrato STM nº 008/2008, muito embora tivesse conhecimento desta necessidade, já desde o início da licitação da qual saiu vencedor!

89. Tal solicitação foi, porém, negada pela Consultoria Jurídica do **REQUERIDO 1** que, por meio do Parecer CJ/STM nº 0198/2008, de 13.10.2008, assim justificou sua decisão (Anexo RDA 2 - 024):

13. A primeira questão a ser apreciada, pela ordem em que apresentada nestes autos, diz respeito à possibilidade legal de ingresso das subcontratadas no Consórcio.

A resposta, a nosso ver, é negativa.

Muito embora não seja vedada pela lei a alteração da composição social do consórcio, cabe observar que referidas empresas não se submeteram à licitação em tela, não podendo ter seu ingresso admitido no consórcio logo a seguir, sem desrespeito ao princípio constitucional da licitação. Admiti-las neste momento significa violar os direitos dos demais licitantes que restaram vencidos no certame, além de desrespeito ao universo de empresas que por alguma razão, não preenchiam condições plenas de participar da concorrência, e que, agora, em nova oportunidade, poderiam vir a fazê-lo.

A vedação decorre do disposto nos **artigos 37, XXXI, e 175 da Carta Federal, bem como arts. 1º, 2º e 3º da Lei de Licitações**.

14. Acrescente-se que o fato de as empresas Trends e Efacec Brasil já figurarem como **subcontratadas** retira-lhes também o direito ao ingresso no contrato em exame, pois já são detentoras de direitos decorrentes de subcontratação.

90. Diante da ausência de autorização para que fosse incluída uma das subcontratadas na composição do Consórcio e, tendo o **RECONVINDO** plena ciência de ser ele o responsável exclusivo pelas necessárias importações de equipamentos, claro estava que o atendimento às determinações contratuais ordenava que

fosse por ele contratada uma empresa importadora que detivesse os registros e *expertise* necessários à importação dos equipamentos constantes do contrato.

91. Era esta a única solução que permitiria ao **RECONVINDO** cumprir fielmente o Contrato, independente da colaboração do Contratante!

92. Ocorre, E. Tribunal, que esta solução se apresentava também mais onerosa ao **RECONVINDO**, pois ele incorreria em despesas que não estavam inicialmente previstas e para as quais não haveria uma contrapartida financeira do Contratante, já que decorrente de sua própria ineficiência.

93. Diante, então, da **situação que se apresentava, que revelava estar o RECONVINDO absolutamente desprovido de qualquer condição prática de levar adiante o cumprimento do Contrato** ele, buscando uma solução que lhe fosse menos custosa, maliciosamente solicitou ao **REQUERIDO 1** que o auxiliasse na importação dos equipamentos que compunham o objeto contratado.

94. Tal pedido foi avaliado pelos **REQUERIDOS** à luz da relevância do objeto do Contrato STM nº 008/2008 e sopesando a enorme preocupação que tinham os **REQUERIDOS** de que, o não atendimento desta solicitação do **RECONVINDO**, colocasse em risco não apenas o aproveitamento do financiamento já concedido pelo Banco Mundial, mas, também e principalmente, o próprio sucesso do 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo'.

95. Assim, claramente sem alternativa e em prol da defesa do interesse público, o **REQUERIDO 1** concordou em colaborar para com a importação dos equipamentos.

96. Os contornos do procedimento que passaria a ser adotado para as importações ficaram definidos em Reunião de 31.07.2009, conforme Ata em anexo (Anexo RDA 2 - 025).

97. Em que pese tal decisão e a implementação desta medida, forçoso dizer que ainda assim tais importações sofreram inúmeros entraves por culpa do próprio **RECONVINDO**, conforme será demonstrado em tópico a seguir.

I.3.c.ii. Falha de planejamento e de logística com o desembaraço alfandegário de equipamentos

98. Muito embora a importação dos equipamentos compreendidos no objeto do Contrato tenha sido feita em nome do **REQUERIDO 1**, pelos motivos explanados no 'item i' retro, o fato é que a aceitação do Contratante em colaborar com as importações não eximiu o **RECONVINDO**, em absoluto, de cumprir as obrigações de importação que lhe foram contratualmente impostas, inclusive aquelas relativas ao pagamento dos impostos incidentes sobre tais operações.

99. Ainda assim, a troca de correspondências entre as partes revela não ter sido esta a postura assumida pelo **RECONVINDO**. Após a concordância do **REQUERIDO 1** para que as importações fossem realizadas em seu próprio nome, o **RECONVINDO**, infundada e maliciosamente, passou a imputar ao Contratante a responsabilidade pela adoção das tantas medidas que somente àquele cabia cumprir.

100. Em verdade, ainda mais do que isso, o **RECONVINDO** buscava a todo custo não apenas se eximir do cumprimento de suas obrigações, mas, também, passou a querer ser sujeito de vantagens fiscais que somente poderiam beneficiar o **REQUERIDO 1**.

101. De uma leitura das correspondências CT.USE.056/09, de 30.09.2009; CT.USE.066/09, de 04.11.2009; CT.USE.071/09, de 26.11.2009; CT.USE.075/09, de 03.12.2009; CT.GES.530/09, de 04.12.2009; CT.USE.077/09, de 17.12.2009 e CT.USE.078/09, de 23.12.2009; CT.GES.003/10, de 13.01.2010 c/c CT.GES.023/10, de 20.01.2010 c/c CT.USE.005/10, de 22.01.2010; CT.GES.041/10, de 02.02.2010; CT.GES.049/10, de 09.02.2010; CT.USE.013/10, de 23.02.2010; CT.USE.017/10, de 02.03.2010 c/c CT.GES.080/10, de 03.03.2010 (Anexos RDA 2 - 026 a RDA 2 - 040) percebe-se, com clareza, os transtornos causados à operação de importação, resultado direto da necessidade criada pelo **RECONVINDO**, de importar os equipamentos em nome do **REQUERIDO 1**.

102. Diante do aduzido, fica fácil compreender a indignação dos **REQUERIDOS** para com o Pedido de Tutela Provisória apresentado pelo Requerente, ora **RECONVINDO**. As razões são simples:

- ✓ Sempre foi do **RECONVINDO** a responsabilidade de contratar despachantes para atuarem em nome do **REQUERIDO 1**;
- ✓ A obtenção das Licenças de Importações (LIs) exigiu a colaboração do **REQUERIDO 1**, inclusive junto ao Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio. Entretanto, o cumprimento das providências junto ao DECEX continuava a ser do **RECONVINDO**;
- ✓ O Consórcio passou a cobrar providências do **REQUERIDO 1** relativas às importações, tal como a realização de prova de inexistência de equipamentos similares nacionais, astuciosamente esquecendo-se de que a este cabia apenas uma participação colaborativa na importação e não, como já à época o **RECONVINDO** pretendia fazer crer, a adoção de todas as medidas necessárias à operacionalização das importações;
- ✓ O Consórcio não apenas tentava eximir-se do dever de pagar os impostos de importação, conforme obrigação que lhe foi imposta pela Subcláusula 14.1 do Contrato, mas também tentava se favorecer da imunidade fiscal a que, em tese, teria direito o **REQUERIDO 1**;
- ✓ Permaneceu sob a responsabilidade do **RECONVINDO** adotar todas as medidas burocráticas necessárias ao desembaraço alfandegário dos equipamentos, tendo o **REQUERIDO 1** assumido tão apenas o compromisso de firmar os documentos que fossem necessários à conclusão das operações de importação, e
- ✓ Revelou-se absurdo o tempo gasto com as importações, justamente em razão de o **RECONVINDO** não ter sido capaz de fazer as importações em seu próprio nome ou por empresa por ele contratada. Some-se ao tempo perdido, os custos incorridos pelo **REQUERIDO 1**, na medida em que enquanto dedicava atenção à questão da importação, deixava de atender outras demandas que estavam, estas sim, sob sua responsabilidade.

103. Enfim, o **RECONVINDO** tenta, já desde o início da execução do contrato, imputar aos **REQUERIDOS** a responsabilidade pelo seu persistente atraso no cumprimento de eventos contratuais e pelo não cumprimento integral do escopo contratado.

104. Em face, porém, do quanto comprovado pela ora **RECONVENTE**, não há dúvidas de que a preocupação precípua do **RECONVINDO** é, tão somente, a de livrar-se da obrigação indenizatória que agora tem perante os **REQUERIDOS**,

como resultado imediato de seu descaso e desrespeito para com o cumprimento de suas obrigações contratuais!

105. A desfaçatez do **RECONVINDO** é tamanha, que chega à despropositada pretensão, como aqui já mencionado, de ser o beneficiário fiscal da imunidade tributária a que têm direito os entes integrantes da Administração Pública Direta.

106. Sob tão absurdo pretexto, o **RECONVINDO** deixava de recolher o imposto de importação incidente sobre os equipamentos e, ao agir assim, impedia a conclusão da operação de importação que deveria culminar com o desembaraço alfandegário daqueles bens.

107. O **RECONVINDO** finge não lembrar, talvez imaginando que os **REQUERIDOS** também esqueçam, que por ocasião da formulação da Proposta Comercial com a qual saiu vencedor do certame, foi computado no preço ofertado, o valor do imposto de importação, em atendimento à determinação do Subitem 11.4 do Edital:

11.4 Nas Tabelas, os Proponentes devem fornecer os detalhes solicitados e uma composição de seus preços, como segue:

- (a) Unidade de Produção e Equipamentos a serem fornecidos do exterior (Tabela 1) deverão ser cotados em condições "DDP" (entregues na condição "delivered, duty paid", ou seja, com todos os encargos pagos) ao local indicado de destino, conforme especificado na Folha de Dados da Licitação. O preço deverá incluir (i) todos os impostos de importação e taxas alfandegárias; e (ii) outros impostos internos tais como impostos sobre vendas e taxa de valor agregado (value added tax - VAT), exigidos pela lei do país onde o canteiro da obra estiver localizado para as Instalações e Equipamentos que estejam incorporados nas Instalações

108. Não há, portanto, como se afastar o inarredável dever que tinha o **RECONVINDO** de pagar o valor total dos impostos de importação incidentes sobre os equipamentos trazidos do exterior, não tendo qualquer relevância, para esse fim, o fato de as importações terem sido feitas em nome do **REQUERIDO 1** pois, como aqui já dito e repetido, tal obrigação não foi em nenhum momento repassada a este!

109. Não há espaço para dúvidas: todos os obstáculos gerados pelo **RECONVINDO** que, como aqui se demonstrou, não foram poucos, contribuíram

fortemente para um atraso na importação dos equipamentos compreendidos no escopo do Contrato e, por conseguinte, no próprio desenvolvimento do Projeto!

110. Tal situação está também claramente retratada em Atas de Reuniões realizadas nos meses de junho e julho de 2009, das quais participaram representantes do **RECONVINDO** e da **RECONVENTE CPTM**, e através das quais resta explícita a intenção do **RECONVINDO** de transferir ao **REQUERIDO 1**, já no início da execução contratual, a responsabilidade pela importação dos equipamentos (Anexos RDA 2 - 041 a RDA 2 - 044).

111. A verdade, porém, é que de uma simples leitura das citadas Atas, fica desde o início evidenciado o impacto negativo que a demora na realização das importações, pelo **RECONVINDO**, passava a ter no cumprimento do cronograma pactuado.

112. E o choque que a inércia do **RECONVINDO** causou ao cronograma contratado, em razão da sua falta de capacidade de realizar as importações, foi mais tarde lembrado por esta **RECONVENTE CPTM**, na correspondência CT.GES.391/2010, de 13.09.2010 (Anexo RDA 2 - 045).

113. Nesta última correspondência, a ora **RECONVENTE** foi explícita ao apontar a falta de comprometimento do **RECONVINDO**, para com a operacionalização das importações:

Note-se que mesmo com relação ao material importado a contratada não pode se esquivar da sua responsabilidade, quando o consórcio apresentou-se na Licitação sem uma empresa nacional, ele sabia ou deveria saber que ficaria responsável por viabilizar as importações o que é uma atividade burocrática e complexa. A complexidade desta legislação é secular, não houve novidade neste aspecto.

Ademais, o atraso no desembaraço dos equipamentos foi causado pela notória falta de conhecimento da contratada, bem como na escolha de uma empresa de despachantes (não passível de aprovação pela CPTM) que não conseguiu realizar as operações de modo correto, entre setembro/09 a fevereiro/10, tanto que a contratada trocou de despachante o que agilizou o processo de importação.

I.3.c.iii. Atraso na entrega, pelo **RECONVINDO**, do Cronograma e Plano de Ataque à Obra

114. Em que pese ter sido anexado ao Contrato, por ocasião de sua formalização, um Cronograma Preliminar, a complexidade do objeto contratado, que envolvia a adoção de incontáveis providências pelo Contratado, levou a Administração-contratante a exigir do **RECONVINDO** a apresentação de um Programa de Trabalho que contivesse, dentre outras informações, um Programa de Realização e um Cronograma de Trabalho que fosse compatível com o prazo total de 24 (vinte e quatro) meses fixado para a conclusão e implementação do Projeto (vide Anexo RDA 2 – 006).

115. Acerca do Plano de Realização, também chamado Plano de Ataque, a Subcláusula 18.2 das CGC assim estabeleceu: “*Dentro de vinte e oito (28) dias após a data de assinatura do Acordo de Contrato, a Contratada elaborará e submeterá ao Gestor do Projeto um programa detalhado de Execução (Desempenho) do Contrato feito sob a forma especificada nas Condições Específicas de Contrato e indicando a sequência na qual se propõe a projetar, produzir, transportar, montar, instalar e pré-comissionar as Instalações, bem como a data na qual a Contratada requer, dentro do razoável, que a Contratante tenha cumprido todas as suas obrigações contratuais de forma a possibilitar a Conclusão, Comissionamento e Aceitação das Instalações de acordo com o Contrato. ... A Contratada deverá atualizar e revisar o programa da forma e na época adequada ou quando solicitado pelo Gestor do Projeto, mas sem modificações no Cronograma que consta das Condições Específicas do Contrato ...*” (grifos nossos – cf. Anexo RDA 2-006).

116. Embora o Contrato STM nº 008/2008 tenha sido formalizado em julho/2008, sua eficácia teve início somente em 18.11.2008, de modo que o prazo de 28 dias a que se refere tal dispositivo contratual, passou a valer somente a partir do mês de novembro. De todo modo, esperava-se que o Plano de Ataque estivesse concluído ainda no ano de 2008!

117. O Plano de Ataque, assim como o Cronograma Revisado sob responsabilidade do **RECONVINDO** e ao qual aquele estava diretamente ligado tinham, por objetivo, servir de instrumento que permitisse aos **REQUERIDOS** se manterem cientes, durante toda a execução do contrato, sobre ‘o que’, ‘quem’, ‘como’ e ‘quando’ seriam cumpridas as obrigações contratuais, de modo a garantir-lhes um gerenciamento eficiente do projeto.

118. O Plano de Ataque compreendia, assim, a elaboração de um Projeto Conceitual⁶; a realização do levantamento de campo e do levantamento das licenças cuja obtenção seria necessária à implantação do Projeto, a aquisição de equipamentos e a elaboração do Projeto Executivo. Uma vez aprovado o Projeto Executivo, o **RECONVINDO** estaria liberado para dar início à realização das obras necessárias à implantação dos Sistemas com ele contratados!

119. Ocorre, porém, que a primeira versão do Plano de Ataque foi concluída somente no final do mês de janeiro/2009 (Anexos RDA 2 - 046).

120. De igual forma, também a apresentação do Cronograma Revisado de cada Sistema sofreu atrasos, posto que ambos os documentos estavam intrinsicamente ligados e o atraso na conclusão de um impactava, diretamente, na conclusão do outro.

121. Nos termos do Cronograma Preliminar, cabia ao **RECONVINDO** apresentar o Cronograma Revisado em um prazo de 15 dias após a assinatura do Contrato, prazo que foi prorrogado pelos **REQUERIDOS**, para que fosse contado a partir do início da eficácia do instrumento.

122. Ainda assim, também os Cronogramas Revisados foram concluídos e apresentados em suas primeiras versões para aprovação dos **REQUERIDOS**, somente em 30.01.2009 (Anexos RDA 2 - 047, RDA 2 - 048 e RDA 2 - 049).

123. O fato, porém, é que mesmo após terem sido submetidos à aprovação dos **REQUERIDOS**, tais documentos precisaram ser corrigidos e/ou adequados por incontáveis vezes.

124. É bem verdade que a necessidade de atualizações naqueles documentos já era esperada, tanto que contratualmente prevista, mas, mesmo assim, as posteriores e incontáveis cobranças dos **REQUERIDOS**, no sentido de que os

⁶ Por ocasião da licitação, são oferecidas pela Administração-licitante especificações técnicas detalhadas, relacionadas a cada sistema a ser contratado. O Projeto Conceitual corresponde ao documento elaborado pelo vencedor da licitação (Contratado) através do qual, tendo o Contratado assimilado as informações técnicas recebidas, apresenta a forma da solução que pretende implementar. Trata-se de documento tipicamente elaborado em contratações que tenham por objeto a implantação de sistemas.

mesmos fossem corrigidos e/ou atualizados, passaram a gerar preocupação quanto à real capacidade do **RECONVINDO** em executar, em tempo e a contento, o Contrato.

125. Na medida em que o **RECONVINDO** sequer conseguia informar aos **REQUERIDOS** seu planejamento a curto e médio prazo, para dar cumprimento às suas obrigações, ficava cada vez mais evidente o seu descontrole e despreparo para a realização dos compromissos que havia assumido.

126. Ainda assim, importante registrar, a relevância do objeto contratado no contexto do 'Projeto de Trens e Sinalização de São Paulo', levou os **REQUERIDOS** a aceitarem as contínuas revisões, porém com a firme expectativa de que tal demora não viesse afetar o cumprimento, pelo **RECONVINDO**, do prazo final estabelecido para conclusão do Projeto.

127. E era esse o panorama do Contrato quando finalmente, **em agosto/2009; isto é, com mais de 7 (sete) meses de atraso em relação ao de início programado, o RECONVINDO finalmente teve aprovados os Cronogramas que passariam a oficialmente vigorar** para as partes e em relação aos quais haveria aplicação de penalidades, em caso de descumprimento (Anexos RDA 2 - 050A / RDA 2 - 050B / RDA 2 - 050C, RDA 2 - 051 e RDA 2 - 052)!

128. É o que claramente se depreende dos documentos em anexo, de cuja leitura se extrai as repetidas cobranças, por parte dos **REQUERIDOS**, para que o Plano de Ataque e os Cronogramas fossem concluídos e pudessem ser implementados (cf. Atas de Reunião em anexo, referentes a encontros ocorridos no período compreendido entre outubro/2008 a julho/2009 – Anexos RDA 2 - 053 a RDA 2 - 059).

129. Os mencionados registros revelam que soluções propostas pelo **RECONVINDO** muitas vezes não puderam ser aceitas, por conflitarem com o prazo final estabelecido para a conclusão do Projeto ou por não estarem de acordo com o 'Método de Caminho Crítico' também determinado contratualmente (CEC 18.2).

130. E, na prática, mesmo após aprovados o Plano de Ataque e os Cronogramas, vários marcos fixados naqueles instrumentos também não foram cumpridos pelo **RECONVINDO**.

131. Oportuno igualmente destacar que, as Atas de Reuniões acima referidas não se limitam a comprovar o atraso na conclusão do Plano de Ataque e do Cronograma Revisado, posto que registram situações outras de estrangulamento criadas pelo próprio **RECONVINDO** para o avanço do Projeto, tais como problemas na contratação de subcontratadas, atrasos na implantação dos canteiros de obras, problemas com a execução das obras necessárias à implantação dos Sistemas contratados, os quais inclusive interferiam no aproveitamento, pelo **RECONVINDO**, dos intervalos programados, etc.

132. Em verdade, os registros dos problemas identificados pelos **REQUERIDOS** vão muito além das poucas atas acima relacionadas. Vários outros documentos registram as tantas dificuldades enfrentadas pelo **RECONVINDO** para dar cumprimento ao Contrato, os quais serão mencionados mais adiante.

133. Acerca de tais dificuldades, a **RECONVENTE CPTM** continuará a falar a seguir:

I.3.c.iv. Atrasos no início da operação dos canteiros de obras, com consequente impacto no cumprimento dos prazos estabelecidos para outros eventos

134. Evidente, ainda, que o início dos trabalhos dependia da prévia implantação dos Canteiros de Obras, motivo pelo qual o cumprimento de tal evento se apresentava da maior relevância à observância dos demais prazos a ele subsequentes.

135. Bem por isso, uma vez assinado o contrato sob análise, porém ainda antes do início de sua eficácia, a **RECONVENTE CPTM** reuniu-se com o **RECONVINDO** para tratar de inúmeros assuntos atinentes à execução do contrato e dentre os quais destacou sua preocupação para que houvesse empenho máximo deste na implantação dos Canteiros das Obras do projeto (vide Anexo RDA 2 - 053).

136. Com a eficácia do Contrato iniciada em 18.11.2008, causava enorme preocupação aos **REQUERIDOS** a impactante demora, por parte do **RECONVINDO**, em apresentar e implantar os Canteiros de Pirituba (Linha 7) e de Eng. Goulart (Linha 12).

137. Eram sistemáticas as comunicações do **RECONVINDO**, de que as implantações do Canteiros precisariam ser reprogramadas, revelando sua falta de organização e de planejamento.

138. As Atas de Reunião em anexo deixam registrado que, **passados 08 (oito) meses do início da eficácia do Contrato, a questão da implantação dos canteiros, embora reiteradamente cobrada pelos REQUERIDOS, ainda se fazia pendente** (vide Anexos RDA 2 - 041 / RDA 2 - 042 / RDA 2 - 044 / RDA 2 - 056 e Anexos RDA 2 - 060 a RDA 2 - 062). No mesmo sentido, a correspondência CT.GES.276/09, de 03.06.2009 – Anexo RDA 2 - 063).

139. Era notável a preocupação dos **REQUERIDOS** diante do descaso do **RECONVINDO** para com o cumprimento de tal evento, a ponto de ter sido registrada em correspondência emitida pelo próprio Presidente da **RECONVENTE CPTM** (CT.PR.022/2009 – Anexo RDA 2 - 064), a dúvida que tinha quanto à capacidade de cumprimento, pelo **RECONVINDO**, da principal data marco do contrato na parte de energia – 27.03.2010 –, referente à colocação, em operação, das novas Subestações Retificadoras de Tração (Jaraguá, na Linha '7' e Manoel Feio, na Linha '12'), posto que imprescindíveis para o início da operação dos novos trens nas linhas '7' e '12'!

140. E, de fato, como consequência inevitável de tamanha desorganização, o início das obras efetivamente sofreu atraso, vez que o início da operação do Canteiro de Obras de Pirituba somente ocorreu em 27.07.2009 e, o de Engenheiro Goulart, em 31.07.2009, tendo sido o início das obras assim postergado de 13.08.2009 para 27.08.2009 (Ata de Reunião, de 20.08.2009 – Anexo RDA 2 - 065).

141. A **RECONVENTE CPTM** destaca que, ainda que o atraso de cerca de 15 (quinze) dias possa parecer pouco ao Tribunal Arbitral, embora não o seja em qualquer contrato, **não pode ser ignorada a explícita falta de preparo e de comprometimento do RECONVINDO para com o cumprimento de prazos que, frisa-se, ele mesmo sugeria e que, portanto, se esperava ser capaz de honrar!**

I.3.c.v. Falta de coordenação das equipes destacadas para execução do contrato

142. Mesmo após implantados os canteiros, o **RECONVINDO** continuou a revelar-se despreparado para tocar a implantação do Projeto.

143. Em correspondência de 04.08.2010, a **RECONVENTE CPTM** explicitou sua preocupação com a falta de coordenação das equipes destacadas pelo **RECONVINDO** para a realização dos trabalhos, assim como a falta de conhecimento técnico dos integrantes das mesmas equipes. O referido documento elenca problemas vivenciados, pelos **REQUERIDOS**, junto às equipes de trabalho destacadas pelo **RECONVINDO** e aponta os impactos negativos que tais dificuldades já causavam ao bom andamento das obras (CT.GES.287/10 – Anexo RDA 2 - 066)!

144. Conquanto o **RECONVINDO** tenha à época rebatido tais afirmações, a correspondência CT.GES.391/10, já citada na presente manifestação (vide Anexo RDA 2 - 045), demonstra que a ora **RECONVENTE** não estava errada, vez que nela estão apontados alguns, dentre tantos outros, episódios em que a falha do **RECONVINDO** na coordenação dos trabalhos está evidente!

145. Primeiramente, chama a atenção as trocas, pelo **RECONVINDO**, dos profissionais indicados para ocuparem posições estratégicas na execução do Contrato STM nº 008/2008, do que não apenas resultava um desgaste junto aos **REQUERIDOS**, na medida em que os novos profissionais precisavam ser inteirados do andamento do Contrato, mas também demonstrava o despreparo do **RECONVINDO** para cumprir o Contrato. Exemplifica-se:

- ✓ substituição do Engenheiro Wagner Gomes (área de projetos de energia) pelo Engenheiro Edson Massao Nishimaru;
- ✓ substituição do Gestor do Projeto em duas oportunidades. O Engenheiro Mario Roberto Skupek foi substituído pelo Engenheiro Emmanuel Gilles Geraud Armand que, posteriormente, foi substituído pelo Engenheiro Luis Vieira;
- ✓ substituição do Gerente da Obra, Engenheiro Mario Roberto Skupek, pelo Engenheiro Wilson Baptista Ribeiro.

146. Além das substituições relatadas, a falha do **RECONVINDO** na coordenação dos trabalhos fica também evidenciada naquela mesma correspondência, em outros aspectos, tais como na ineficiência na compra de materiais e na escolha dos despachantes!

147. E a verdade é que, a dificuldade de coordenação das equipes, somada ainda a outras falhas do **RECONVINDO**, além daquelas retro relatadas, culminaram por prejudicar sensível e gravemente a execução do Contrato, conforme explicitado na mesma correspondência que, em linhas gerais, aponta que **já havia à época um atraso de cerca de 6 (seis) meses no início da operação das duas novas Subestações contratadas (Jaraquá e Manoel Feio) e um atraso de aproximadamente 5 (cinco) meses na implantação do Sistema de Sinalização, este especialmente em razão de uma falha detectada no Projeto desenvolvido pelo próprio RECONVINDO, que mal dimensionara os circuitos de via que precisariam ser aplicados ao Sistema!**

I.3.c.vi. Ineficiência do RECONVINDO para contratação de empresas subcontratadas

148. E, como não bastasse a deficiência do **RECONVINDO** na coordenação das equipes por ele próprio constituídas, ele mesmo admitiu, em reuniões realizadas com representantes desta **RECONVENTE**, as dificuldades que experimentava na formalização de contratos junto às empresas que iriam colaborar para a execução do ajuste, na condição de subfornecedoras!

149. A **RECONVENTE CPTM** anexa à presente manifestação, cópia de Atas de Reuniões ocorridas no período compreendido entre a data de assinatura do Contrato até meados de julho/2009, as quais evidenciam a apreensão desta **RECONVENTE** quanto ao encaminhamento que o **RECONVINDO** dava ao tema.

150. A consequência de tamanha inabilidade por parte do **RECONVINDO** era que não se estabeleciam as condições mínimas necessárias para que a **RECONVENTE CPTM** pudesse se organizar quanto à disponibilização de acessos ao **RECONVINDO** para a realização dos trabalhos na via, assim como a impedia de realizar uma gestão adequada do contrato!

151. Reveja-se, assim, os Anexos RDA 2 - 042 / RDA 2 - 044 / RDA 2 - 054 / RDA 2 - 056 / RDA 2 - 060 / RDA 2 - 62 e as Atas de Reuniões em anexo (Anexos RDA 2 - 67 a RDA 2 - 070).

152. De tais documentos se extrai, com clareza, que por meses seguidos o **RECONVINDO** demonstrava incapacidade em apontar, à **RECONVENTE**



CPTM, as empresas que seriam por ele contratadas para colaborarem com a execução do Contrato.

153. Ainda que a primeira listagem de subcontratadas tenha sido apresentada pelo **RECONVINDO** no início de dezembro/2008, por meio da correspondência CT.USE.011/2008 (Anexo RDA 2 - 071), o fato é que nos termos do estabelecido no Contrato STM nº 008/2008, a aprovação das empresas indicadas dependia de serem elas cadastradas na **CPTM** ou, caso não fossem, de que fizessem prova de experiência pretérita na execução de serviços/fornecimentos para os quais se pretendia subcontratá-las (CT.GES.002/2009, de 05.01.2009 – Anexo RDA 2 - 072), de sorte que os nomes das empresas que viriam a ser efetivamente aprovadas pela **RECONVENTE CPTM** somente foram apresentados em abril/2009 (cf. CT.USE.016/09, de 03.04.2009 e CT.GES.174/09, de 08.04.2009 – Anexos RDA 2 - 073 e RDA 2 - 074).

154. A referida lista estava composta pelas empresas a seguir elencadas:

SERVIÇO	SUBCONTRATADA
Sistema de Sinalização	
Projeto Executivo	O&M Implantação de Projetos Especiais Ltda.
Montagem do Sistema na Linha '7' e no CCO	Husk Eletrometalúrgica Ltda.
Montagem do Sistema na Linha '12'	O&M Implantação de Projetos Especiais Ltda.
Sistema de Energia	
Projeto Executivo	MPO – Montagens, Projetos e Obras Ltda.
Montagem do Sistema nas Linhas '7' e '12'	MPO – Montagens, Projetos e Obras Ltda.

155. Não bastasse, contudo, o tempo decorrido entre o início da eficácia do contrato e a aprovação da lista completa dos subfornecedores do **RECONVINDO**, após algum tempo de execução do contrato, o bom desenvolvimento dos trabalhos passou a ser impactado por problemas novamente por ele próprio criados, justamente junto às empresas que subcontratou!

156. É o tema que será explorado no tópico a seguir.

I.3.c.vii. Baixo desempenho das empresas subcontratadas

157. A realidade é que mesmo após aprovadas as subcontratações e iniciados os trabalhos delas decorrentes, os problemas em relação às subcontratadas persistiram!

158. Em 2011, os **REQUERIDOS** foram comunicados da intenção do **RECONVINDO** de substituir as subcontratadas que vinham prestando serviços relacionados ao Contrato STM nº 008/2008.

159. Em agosto daquele ano, foi solicitada pelo **RECONVINDO**, e autorizada pela **RECONVENTE CPTM**, a subcontratação da empresa *MW Engenharia Ltda.* Tal pedido amparou-se no argumento de que tal medida aumentaria a velocidade de produção nas obras de implantação da sinalização da Linha '7' (cf. CT.USE.250/11, de 11.08.2011; CT.USE.251/11, de 12.08.2011 e CT.GES.459/11, de 17.07.2011 – Anexos RDA 2 - 075 a RDA 2 - 077).

160. Quanto à Linha '12', o pedido de substituição da subcontratada foi submetido à **RECONVENTE CPTM** em novembro daquele mesmo ano. Primeiramente foi solicitada a subcontratação da empresa *MW Engenharia Ltda.*, para que assumisse o processo de instalação da Sinalização (CT.USE.324/11, de 08.11.2011 – Anexo RDA 2 - 078) e, poucos dias depois, pleiteou a subcontratação da empresa *Agire Implantação de Sistemas Ltda.*, para que colaborasse com a montagem dos Sistemas de Telecomunicação e Sinalização (CT.USE.333/11, de 22.11.2011 e CT.GES. 690/11, de 25.11.2011 – Anexos RDA 2 - 079 e RDA 2 - 080).

161. Já no ano seguinte, em março, o **RECONVINDO** solicitou que fosse autorizada a substituição da subcontratada *MPO - Montagens, Projetos e Obras Ltda.*, pela empresa *MW Engenharia Ltda.* (CT.USE.395/12, 20.03.2012 – Anexo RDA 2 - 081), sob o argumento de que aquela teria abandonado intempestivamente os serviços de projeto e montagem do Sistema de Energia, para os quais havia sido subcontratada.

162. **A verdade, porém, é que a subcontratada MPO - Montagens, Projetos e Obras Ltda. tinha razões de sobra para abandonar a obra, pois o RECONVINDO simplesmente passara a não honrar com os compromissos de pagamento que havia assumido junto a ela, de modo que esta passou a não cumprir suas obrigações para com a implantação do Projeto.**

163. Diante do problema que fora criado exclusivamente pelo **RECONVINDO** e da preocupação que tal situação despertava na **RECONVENTE CPTM** quanto ao cumprimento tempestivo do cronograma das obras, esta solicitou, logo na sequência, que lhe fossem apresentados “*atestados da empresa MW Engenharia Ltda. referente à montagem de sistemas de energia de média e alta tensão*”, sem o que tal subcontratação não poderia ser aprovada (CT.GES.096/12, de 26.03.2012 – Anexo RDA 2 - 082).

164. Passado cerca de um mês desde o abandono dos serviços de Energia, sem que os mesmos tivessem sido ainda assumidos pela nova subcontratada, a **RECONVENTE CPTM** encaminhou nova correspondência ao **RECONVINDO**, na qual ficou registrado que “*em decorrência da falta de funcionários da subcontratada MPO a Cabine Seccionadora de Nothmann e subestações Campo Limpo e Tietê*” estavam com as obras paralisadas, refletindo em um retardo no cumprimento do cronograma da seguinte ordem (CT.GES.109/12, de 03.04.2012 – Anexo RDA 2 - 083):

Local das obras	Previsto (%)	Realizado (%)
Cabine Seccionadora Nothmann	80	45
Subestação Campo Limpo	37	34
Subestação Tietê	25	15

165. Mas, lamentavelmente, os problemas com as subcontratadas continuaram no ano seguinte e pelo mesmo motivo: novamente o não pagamento, pelo **RECONVINDO**, dos serviços que havia subcontratado junto à *MW Engenharia Ltda.* e que somavam mais de R\$ 5 milhões, de modo que esta passou também a não cumprir com suas obrigações para a implantação do Projeto (cf. CT.DTO.037/009/2013, de 16.10.2013 e CT.GES.667/2013, de 17.10.2013 – Anexos RDA 2 - 084 e RDA 2 - 085).

166. E, ainda nesta esteira, cita-se também a inadimplência do **RECONVINDO** junto à empresa *OM Implantação de Projetos Especiais Ltda.*, que contra ele ajuizou ação, na intenção de receber os valores que não lhe haviam sido pagos pela prestação de serviços atinentes ao Contrato *in examine* e que, à época, ultrapassava R\$ 2 milhões (Processo Nº 0168866-45.2012.8.26.0100 – Anexo RDA 2 - 086).

167. Evidente, portanto, o prejuízo direto causado aos **REQUERIDOS**, resultante das sucessivas substituições das subcontratadas.

168. O panorama era, assim, desalentador: um desastroso atraso no cumprimento do cronograma; a patente crise financeira do **RECONVINDO**; os acessos concedidos, porém não aproveitados e a imprevisibilidade de ‘quando’ seriam realizados os serviços e/ou entregues os equipamentos subcontratados!

169. Enfim, passados cerca de 5 anos de execução contratual – relembre-se que o prazo de execução originalmente pactuado era de 24 (vinte e quatro) meses, conforme Cláusula 8.2 das CEC -, os **REQUERIDOS** tinham motivos concretos e bastantes para duvidarem da capacidade efetiva, e já não mais apenas técnica, mas, também, financeira, do **RECONVINDO** de executar o escopo do Contrato!

I.3.c.viii. Baixo aproveitamento dos acessos concedidos para realização de trabalhos no trecho

170. Mas além de todos os aspectos já destacados na presente manifestação, comprobatórios da responsabilidade plena do **RECONVINDO** pelo não cumprimento do escopo do Contrato, a eles há que se somar outra que, igualmente, prejudicou fortemente o desenvolvimento dos trabalhos.

171. Trata-se do baixo aproveitamento, pelo **RECONVINDO**, dos acessos concedidos, pela **RECONVENTE CPTM**, para a realização de atividades nas vias.

172. De acordo com o estabelecido na Subcláusula 10.2 das Condições Gerais do Contrato, “a Contratante ficará responsável pela obtenção e disponibilização da posse física e jurídica do Local e acesso a ele, e pela disponibilização da posse e do acesso a todas as outras áreas que serão necessárias para a execução do Contrato, incluindo direitos de passagem, conforme especificado no anexo correspondente do Contrato (Escopo das Obras e Fornecimentos elaborado pelo Contratante)” (vide Anexo RDA 2 - 006).

173. No caso da contratação em exame, nem o instrumento de licitação e, tampouco, o próprio Contrato, destacaram o período no qual seriam concedidos os acessos às vias para realização dos trabalhos, de modo que estava implícita a informação de que a elaboração, pelo **RECONVINDO**, dos cronogramas de implantação dos Sistemas

contratados, pressupunha um planejamento das atividades conforme estas exigissem, ou não, a desenergização do sistema.

174. Em outras palavras, cabia ao **RECONVINDO** prever e solicitar os acessos à via para a realização de atividades que eram compatíveis com a operação comercial do sistema de transporte ferroviário (ex: serviços de implantação dos sistemas), assim como os acessos necessários à realização de atividades que dependiam da interrupção da operação dos trens, casos em que somente poderiam ser atendidos fora do horário comercial das Linhas '7' e '12'; isto é, no período entre 00:00hs e 04:00hs.

175. Mas a verdade é que, ora por motivos imputáveis ao próprio **RECONVINDO**, ora por razões sob a responsabilidade das subcontratadas (cf. item 1.4.c.vii acima), muitos dos acessos concedidos para a realização do escopo do contrato deixaram efetivamente de ser aproveitados pelo Contratado.

176. A consequência inevitável, por óbvio, foi o descumprimento de um sem número de obrigações contratuais pelo **RECONVINDO** e um significativo atraso no cumprimento do Cronograma.

177. Aliás, justamente por ter ciência de seus deslizes contratuais foi que o **RECONVINDO** tentou, por várias vezes, imputar à **RECONVENTE CPTM** a responsabilidade pela criação de entraves ao desenvolvimento dos trabalhos, de modo que foram várias as ocasiões em que esta **RECONVENTE** foi acusada de não conceder acessos suficientes para a execução do contrato ou de não disponibilizar supervisoras para acompanhar os trabalhos.

178. Assim, para que sejam prontamente erradicadas tais suposições, a **RECONVENTE CPTM** junta também à presente manifestação cópia de correspondências trocadas entre ela e o **RECONVINDO**, através das quais é possível depreender não apenas a falta de fundamento às acusações por este aduzidas, mas, também, a falta de comprometimento dele para com a execução dos trabalhos, fatos que inclusive levaram a **RECONVENTE CPTM** ao extremo de determinar a suspensão de serviços, até que lhe fosse apresentado um Plano de Ataque aceitável!

179. Tanto é verdade, que as falhas incorridas pelo **RECONVINDO** foram percebidas, também, pelas próprias Supervisoras e Gerenciadoras do

Contrato as quais, em inúmeras ocasiões, apontaram a improcedência das imputações do **RECONVINDO** contra a ora **RECONVENTE**.

180. É o que facilmente se depreende dos já citados Anexos RDA 2 - 061 e 2 - 083 e das correspondências a seguir relacionadas: CT.USE.244/11, de 01.08.2011 c/c CT.IST/Tef/049/11, de 18.08.2011 – Anexos RDA 2 - 087 e RDA 2 - 088; CT.USE.253/11, de 15.08.2011 c/c CT.GES.515/11, de 09.09.2011 – Anexos RDA 2 - 89 e RDA 2 - 090; CT.USE.254/11, de 15.08.2011 c/c CT.GES.516/11, de 09.09.2011 c/c CT.IST/Tef/060/11, de 01.09.2011 – Anexos RDA 2 - 091, RDA 2 - 092 e RDA 2 - 093; CT.DE.155/11, de 26.08.2011 – Anexo RDA 2 - 094; CT.IST/Tef/061/11, de 08.09.2011 – Anexo RDA 2 - 095; CT.GES.272/12, de 18.07.2012 – Anexo RDA 2 - 096; CT.GES.312/12, de 10.08.2012 – Anexo RDA 2 - 097; CT.IST/Tef/001/13, de 10.01.2013 – Anexo RDA 2 - 098; correspondência 42357.GC.CE.13.019, de 17.01.2013 – Anexo RDA 2 - 099; CT.GES.037/13, de 23.01.2013 – Anexo RDA 2 - 100; CT.IST/Tef/005/13, de 31.01.2013 – Anexo RDA 2 - 101; CT.CPTM.GES.597/13, de 25.09.2013 c/c CT.USE.196/13, de 04.11.2013 c/c CT.GES.814/13, de 29.11.2013 – Anexos RDA 2 - 102, RDA 2 - 103 e RDA 2 - 104; CTs.GES.622, 623 e 624, todas de junho/2014 – Anexos RDA 2 - 105 a RDA 2 - 107.

181. Perceba, E. Tribunal, que as correspondências em questão foram emitidas ao longo de toda a execução contratual, deixando evidente a não afastável responsabilidade do **RECONVINDO** pelos prejuízos que o descumprimento do contrato causou aos **REQUERIDOS**, sendo notório o dever do Contratado de indenizá-los por todos os danos que lhes causou!

182. A corroborar o quanto relatado no presente item, de se mencionar o Relatório de Aproveitamento de Acessos em anexo (Anexo RDA 2 - 108), o qual avalia e aponta o nível de aproveitamento, pelo **RECONVINDO**, dos acessos concedidos pela **RECONVENTE CPTM** para o cumprimento das obrigações assumidas por força do Contrato STM nº 008/2008.

183. As conclusões do mencionado Relatório, que considera o período de execução contratual compreendido entre outubro/2011 e junho/2014, são claras: houve efetivo subaproveitamento, pelo RECONVINDO, dos acessos a ele concedidos e às suas subcontratadas!

184. Para o período de outubro a dezembro/2011, as informações constantes do Relatório têm origem em Levantamento de Campo realizado pela própria empresa Gerenciadora do contrato (GCI⁷) e registram que, **do total de acessos concedidos pela RECONVENTE CPTM para o citado período – 686 -, cerca de 220 acessos não foram aproveitados pelo Contratado, o que corresponde a aproximadamente 32% do total de acessos concedidos!**

185. Para o período compreendido entre janeiro/2012 e abril/2014, o levantamento da *Gerenciadora GCI* baseou-se nas informações registradas no CIM CPTM.

186. O CIM - Central de Informação de Manutenção - constitui uma área da **RECONVENTE CPTM** vinculada à Gerência de Manutenção de Sistemas, que tem por objetivo prestar um serviço de excelência nas informações e de realizar o controle, acompanhamento e coordenação: i) das falhas ocorridas no sistema operado por esta companhia, ii) dos intervalos de acessos concedidos à realização de serviços nas vias e iii) das manobras elétricas realizadas.

187. Em outras palavras, trata-se de uma central implantada na **RECONVENTE CPTM**, na qual ficam condensadas informações relacionadas à Manutenção dos Sistemas operantes na companhia.

188. Pois bem, em consulta ao CIM, a *Gerenciadora GCI* constatou que **de um total de 4.145 acessos concedidos ao RECONVINDO, entre janeiro/2012 e abril/2014, para trabalhar na implantação dos Sistemas da Linha '7', cerca de 26% dos mesmos precisaram ser cancelados por motivos exclusiva responsabilidade do RECONVINDO!**

189. Para a Linha '12', o nível de aproveitamento, para o mesmo período, foi ainda mais baixo! **Do total de 3.614 acessos aprovados pela RECONVENTE CPTM, o RECONVINDO deixou de aproveitar 1.067 deles; ou seja, um desperdício de cerca de 30% dos acessos a ele concedidos!**

⁷ A GCI foi a prestadora de serviços técnicos especializados de gerenciamento dos contratos de investimentos da CPTM, incluindo o contrato de supervisão TEKHINTES/EFENER/FOCCO, sendo este último o Supervisor do Contrato STM nº 008/2008.

190. E, finalmente, **para os meses de maio e junho/2014**, em novo Levantamento de Campo realizado pela **Gerenciadora, esta identificou que de um total de 497 acessos concedidos, considerando as Linhas '7' e '12', cerca de 27% deles não foram aproveitados pelo RECONVINDO, novamente por culpa exclusiva deste!**

191. Ainda acerca do mesmo Relatório, importante destacar que nele estão também elencadas as razões que levaram o **RECONVINDO** a desperdiçar os acessos que lhe foram concedidos. Dentre tantos motivos, destaca-se:

- ✓ Falta de funcionários do **RECONVINDO**, para realização dos serviços;
- ✓ Falta de material/equipamento de obra, cujas aquisições estavam contratualmente sob a responsabilidade exclusiva do **RECONVINDO**;
- ✓ Problemas de Segurança do Trabalho com o pessoal alocado na obra, pelo **RECONVINDO**;
- ✓ Acessos não aproveitados, em razão de atraso no cumprimento de eventos precedentes aos serviços que seriam realizados durante os acessos concedidos, e
- ✓ Problemas com os Projetos elaborados pelo **RECONVINDO**.

192. Ora, **não há absolutamente como negar que a quantidade de oportunidades perdidas impactou negativamente o desenvolvimento das atividades e prejudicou seriamente o avanço do Projeto!**

193. Ocorre, porém, que além dos acessos não aproveitados, o **RECONVINDO** desperdiçou, também, as oportunidades que lhe foram conferidas pela **RECONVENTE CPTM** para trabalhar aos finais de semana!

194. Explica-se. É que, como dito, não tendo sido estabelecida uma grade horária específica de trabalho, as atividades que exigiam a desenergização da via somente podiam ser executadas, pelo **RECONVINDO**, fora do horário operacional da ferrovia.

195. De outro lado, o baixo aproveitamento dos acessos, pelo **RECONVINDO**, preocupava sobremaneira os **REQUERIDOS** de sorte que, objetivando conferir ao Contratado novas oportunidades de acesso que lhe permitissem recuperar o atraso na implantação do Projeto, a **RECONVENTE CPTM** implantou aos finais de semana, e pelo período de quase um ano (Julho/2013 a Maio/2014), o já existente Programa PAESE, nas Linhas '7' e '12'.

196. O PAESE - Plano de Apoio entre Empresas de Transporte frente a Situações de Emergência – foi criado com a intenção precípua de minimizar prejuízos e desconfortos aos usuários do transporte público, em situações em que algum modal apresente problemas.

197. No caso da **RECONVENTE CPTM**, o PAESE é deflagrado sempre e imediatamente depois de constatado que, por algum incidente no sistema ferroviário, a circulação ficará interrompida em determinado trecho ou quando depois de decorridos 15 (quinze) minutos de interrupção, não há previsão de normalização.

198. Trata-se, assim, de solução atípica e emergencial.

199. E foi assim, baseada na relevância da contratação em exame, cuja evolução mostrava-se absolutamente aquém das expectativas dos **REQUERIDOS**, que a **RECONVENTE CPTM** passou a implantar o PAESE aos finais de semana, nos trechos das Linhas '7' e '12' sobre os quais o **RECONVINDO** deveria trabalhar, de maneira tal que a circulação dos trens ficasse neles interrompida, porém sem causar prejuízos aos usuários do sistema ferroviário, criando, desta maneira, oportunidades para a continuidade e aceleração dos trabalhos, pelo **RECONVINDO**.

200. Aliás, vale frisar que o acionamento do PAESE resultava, por óbvio, em altos custos para a **RECONVENTE CPTM**, Estes, entretanto, em momento algum foram repassados ao **RECONVINDO**, realidade que apenas reforça o tamanho da preocupação dos **REQUERIDOS** em relação ao baixo desempenho do Contratado!

201. Em que pese os esforços da ora **RECONVENTE**, a verdade é que sequer tais períodos foram adequadamente usufruídos pelo **RECONVINDO**, tal como demonstrado no mesmo Relatório elaborado pela *Gerenciadora GCI* que, ao abordar a questão, foi explícita ao mencionar que **do total de horas de acesso conferidas ao RECONVINDO, por meio do PAESE, somente 60% delas foram efetivamente produtivas!**

202. Mas a realidade revelou-se ainda pior! Os documentos acostados à presente manifestação evidenciam um outro problema causado, reiteradas vezes, pelo **RECONVINDO**; qual seja, sua total inaptidão para planejar as solicitações de acesso necessárias à realização dos serviços!

203. Tanto é verdade esta alegação que de uma leitura de tais documentos depreende-se, facilmente, que o **RECONVINDO** solicitava um número de acessos muito além do necessário à realização dos trabalhos. São várias as situações em que as Supervisora e Gerenciadora apontam desperdícios nos acessos concedidos, do que resultava novos prejuízos à **RECONVENTE CPTM**, na medida em que esta deixava de destacar outros contratados, e/ou sua própria equipe de manutenção interna, para trabalhar no trecho objeto da concessão e, também, tornava ociosa a equipe de fiscalização disponibilizada para acompanhar os serviços!

204. Não há, portanto, diante do quanto aqui exposto, como negar a responsabilidade plena do **RECONVINDO** para com o atraso na execução do contrato. Por mais que ele tente, não há como afastar a realidade dos fatos e estes, já se demonstrou aqui, apontam o baixo nível de desempenho do contrato, por responsabilidade exclusiva do Contratado, ora **RECONVINDO**.

205. Por fim, para que não venha o **RECONVINDO** criar justificativas para o quê, na prática, não há, a **RECONVENTE CPTM** juntou também à presente manifestação, cópias de correspondências trocadas entre ela e o Contratado nas quais, de igual forma, fica clara a preocupante ineficiência do **RECONVINDO**.

I.3.c.ix. Descumprimento do Contrato em Questões Ambientais e de Segurança do Trabalho

206. Nos termos da Subcláusula 9.4 das CGC:

9.4 A Contratada deverá cumprir todas as leis em vigor no país onde as Instalações irão se situar e onde os Serviços de Instalação forem prestados. As "Leis" incluem todas as leis locais, estaduais ou nacionais ou outras leis que afetem a execução do Contrato e às quais a Contratada ficará sujeita. A Contratada deverá indenizar e manter a Contratante coberta contra qualquer responsabilização por danos, reivindicações, multas e penalidades e despesas de qualquer natureza resultantes ou geradas por infração dessas Leis pela Contratada ou seu pessoal, incluindo o pessoal de suas sub-contratadas e sem prejuízo do disposto na sub-cláusula 10.1 das Condições Gerais de Contrato.

207. Em que pese tal previsão contratual, a **RECONVENTE CPTM** foi obrigada a cobrar do **RECONVINDO**, por diversas vezes, o cumprimento da legislação ambiental e de segurança do trabalho. Ainda no início da execução do Contrato, em 2009, entre outubro e novembro, já houvera *"05 (cinco) ocorrências consideradas graves envolvendo empregados e equipamentos de terceiros, números inaceitáveis e não aderentes a ... política de Segurança"* desta **RECONVENTE** (cf. CT.GEC.1008/09, de 27.11.2009 – Anexo RDA 2 - 108a).

208. Como consequência, foi solicitado ao **RECONVINDO** a adoção de ações enérgicas e urgentes, capazes de impedir novos incidentes.

209. O fato, contudo, é que as inúmeras correspondências e relatórios acostados às presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO infelizmente atestam o descaso e/ou atraso do **RECONVINDO** para com o cumprimento do Plano de Ação de QSMS (Qualidade, Segurança, Meio Ambiente e Saúde) a que estava obrigado, em evidente violação ao dispositivo contratual acima colacionado e, também, em evidente prejuízo ao bom andamento dos trabalhos.

210. A inobservância, pelo **RECONVINDO**, da legislação reguladora de tais temas, assim como das Normas Internas **CPTM**, além do próprio Plano de Ação QSMS, se deu ao longo de todo o período de execução do contrato, conforme facilmente se constata nos demais documentos a seguir: CT.GEC.2497/10, de 08.10.2010 e CT.GES.511/10, de 19.10.2010 (Anexos RDA 2 - 109 e RDA 2 - 110); CT.GES.334/12, de

30.08.2013 (Anexo RDA 2 - 111); CI.GEC/DS.309/13, de 02.05.2013 c/c Relatório de Campo 083/13 (Anexo RDA 2 - 112); CI.GEC/DS.369/13, de 10.06.2013 (Anexo RDA 2 - 113); CI.GEC/DS.433/13, de 23.08.2013 (Anexo RDA 2 - 114); CI.GEC/DS.434/13, de 23.08.2013 (Anexo RDA 2 - 115); CI.AEI.QSMS.490/13, de 11.10.2013 c/c Relatório de Campo 147/13 (Anexos RDA 2 - 116 e RDA 2 - 117); CI.AEI.QSMS.511/13, de 31.10.2013 c/c Relatório de Campo 143/13 (Anexos RDA 2 - 118 e RDA 2 - 119) e CT.GES.725/13, de 06.11.2013 (Anexo RDA 2 - 120).

211. Na mesma esteira as Atas de Reunião Ns. 012/2013, 014/2013 e 025/2013 (Anexos RDA 2 - 121 a RDA 2 - 123), as quais igualmente apontam vários incidentes e intercorrências de ordem ambiental e/ou relacionadas a questões de segurança do trabalho e que, de uma maneira ou de outra, impactaram o adequado desenvolvimento do Projeto.

212. Absolutamente, portanto, demonstradas e comprovadas as incontáveis irregularidades cometidas pelo **RECONVINDO**, relacionadas à sua omissão na adoção de medidas de Segurança do Trabalho e ao não cumprimento da legislação ambiental aplicável à execução do Contrato STM nº 008/2008, as quais reforçam, não há dúvidas, a falta de planejamento, aptidão e comprometimento do **RECONVINDO** para a execução do objeto para o qual foi contratado.

I.4. Panorama Geral do Atraso e Descumprimento na Implantação do Projeto, decorrentes das relatadas limitações técnica e financeira do RECONVINDO

213. Os inconvenientes acima relatados comprovam a efetiva responsabilidade do **RECONVINDO** pela extensão do prazo de execução do contrato e pelo não cumprimento integral do escopo contratado.

214. Desta feita, além de afastado qualquer direito do Contratado ao recebimento do valor indenizatório por ele pretendido por meio do presente processo arbitral, demonstrado está, isto sim, o direito que têm os **REQUERIDOS** de serem ressarcidos pelos prejuízos sofridos em razão do descaso, despreparo e incompetência do **RECONVINDO**.

215. As comprovadas limitações inerentes ao próprio **RECONVINDO**, e por ele jamais superadas, consistiram em elementos determinantes ao fracasso no cumprimento dos prazos e das exigências técnicas contratuais, do que resultou inegável prejuízo operacional e financeiro aos **REQUERIDOS**, cuja reparação se impõe e que, portanto, está a justificar as presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO.

216. Vamos aos fatos:

I.4.a. Projeto do Sistema de Sinalização e Fornecimento dos Equipamentos de Sinalização e Software:

→ Responsável: Consorciada *Ansaldo STS USA International CO. (ex Union Switch)*.

→ Status atual: Projeto e equipamentos entregues.

1. Destaca-se, contudo, a impossibilidade técnica de os equipamentos entregues virem a ser aproveitados pelos REQUERIDOS.

Na medida em os insumos de sinalização são desenvolvidos por cada fabricante e nos quais serão aplicados *softwares* específicos, as soluções oferecidas por um dado fabricante não conseguem ser aproveitadas nos equipamentos de outra fabricação!

A corroborar tal alegação, junta-se à presente manifestação cópia de consultas formalizadas pela **RECONVENTE CPTM** junto às principais fabricantes de Sistemas de Sinalização com atuação no Brasil – *Alstom, Bombardier e Siemens* -, cujo objetivo era saber se as mesmas aceitariam instalar os equipamentos de sinalização já fornecidos pelo **RECONVINDO**, do que poderia resultar alguma economia aos cofres públicos.

A negativa, porém, foi unânime! As 3 empresas consultadas disseram não haver amparo técnico para o aproveitamento dos equipamentos, nas condições em que fornecidos (Anexos RDA 2 - 124 a RDA 2 - 129).

2. Estava também compreendido no escopo do contrato, o fornecimento e a instalação de bobinas de impedância ao longo da via férrea. Tais bens foram entregues e instalados. Ainda assim, somente algumas destas bobinas puderam ser aproveitadas pelos **REQUERIDOS** e a razão para isso foi justamente o não cumprimento do dever, do **RECONVINDO**, de instalar um novo Sistema de Sinalização (cf. item a seguir). Como consequência, ainda que algumas das bobinas entregues e instaladas tenham se mostrado compatíveis com o Sistema de Sinalização à época implantado na **RECONVENTE CPTM**, outras não

mostraram tal compatibilidade técnica demandando, assim, que fossem desinstaladas da via férrea, sob pena de serem vandalizadas. O serviço de retirada das bobinas foi realizado pela **RECONVENTE CPTM**, cujos custos deverão ser a esta reembolsados, pelo **RECONVINDO**.

I.4.b. Instalação em campo do Sistema de Sinalização:

→ Responsável: Subcontratada *Trends Engenharia e Tecnologia Ltda.*

→ Intercorrências:

1. O edital de licitação exigia, dos licitantes, que apresentassem Proposta Técnica que atendesse, dentre outras exigências, aquela que impunha a apresentação de um Projeto de Sistema de Sinalização que garantisse a diminuição do *headway* operacional, à época de 6 a 7 minutos, para 3 minutos. A Proposta Técnica do **RECONVINDO** foi elaborada levando em consideração aquela premissa e foi, também por isso, aceita.

Tendo o **RECONVINDO** sido depois declarado o vencedor do certame, tal Proposta Técnica passou a integrar o Contrato STM nº 008/2008.

Ocorre que, em abril/2010, o **RECONVINDO** propôs uma 'Variação do Escopo de Sinalização e Controle de Campo para as Linhas '7' e '12' (cf. CT.USE.033/10, de 27.04.2010 – Anexo RDA 2 - 130), o que causou estranheza aos **REQUERIDOS**, na medida em que o **RECONVINDO** estava propondo uma alteração para a solução que ele próprio apresentara aos **REQUERIDOS**, por ocasião da licitação.

A justificativa técnica apresentada pelo **RECONVINDO**: se fosse mantida a especificação técnica por ele próprio anteriormente sugerida e pela qual foi contratado, não seria possível cumprir o propósito básico da contratação, que era a redução do *headway*! Conforme alegou, foi somente após ter recebido o Plano de Vias Geométrico e o PVS detalhados, que ele pode constatar que a diminuição do intervalo entre trens para o período de 3 minutos pretendido demandaria, para as Linhas '7' e '12' da **CPTM**, um acréscimo no número de circuitos de via e um proporcional aumento da quantidade de cabos, *houses*⁸ e equipamentos, se confrontados com aqueles com ele contratados e por ele próprio estimados para a implementação do Projeto.

⁸ Sala técnica na qual são instalados os Sistemas de Sinalização.

Enfim, o que o **RECONVINDO** propunha era que, ao invés de ser mantida a proposta de Sinalização original, decisão que, ao que parece, exigiria a formalização de um Termo de Aditamento para adequação da Planilha de Quantidades e Preços, com um acréscimo de valor ao Contrato, fosse aceita pelos **REQUERIDOS** a nova proposta que o **RECONVINDO** lhes apresentava, que continuaria a atender as necessidades técnicas e operacionais dos **REQUERIDOS**, mas que não representaria em aumento de custos.

Frente à nova proposta apresentada, a **RECONVENTE CPTM** aceitou analisá-la, já que a ela em muito importava a efetiva redução do intervalo entre trens. Desta forma, por meio da correspondência CT.GES.181/10, de 11.05.2010 (Anexo RDA 2 - 131), foi comunicado ao **RECONVINDO** que a nova proposta estava sob análise da área técnica, ocasião em que se cuidou de ressaltar que a aceitação de qualquer alteração estava condicionada à inexistência de qualquer acréscimo de custos na execução do Contrato!

A alteração, na prática, aconteceu, do que se depreende que a mesma seria implantada sem qualquer acréscimo ao valor originalmente já estabelecido entre as partes, conforme condição formalmente imposta pela ora **RECONVENTE**.

Ocorre que, a falta de *expertise* e a falha de planejamento do **RECONVINDO** não lhe permitiram perceber que, na prática, o novo Projeto implicava em custos para os quais ele não estava preparado e que resultaram em entraves financeiros que acabaram por prejudicar o desenvolvimento dos trabalhos!

2. Mas a adoção do novo projeto de Implantação de Sinalização proposto pelo **RECONVINDO** ainda não foi suficiente para assegurar o cumprimento do Contrato.

Além do atraso de cerca de um ano no cumprimento das etapas de implantação dos domínios de Calmon Viana e Francisco Morato, e de cerca de 3 meses na implantação do Centro de Controle Operacional – CCO (vide Anexo RDA 2 - 048), várias outras etapas do cronograma de implantação do Sistema de Sinalização não foram cumpridas pelo **RECONVINDO**.

3. Em 25.10.2011 a empresa *Trends*, oficialmente indicada pelo **RECONVINDO** para realizar a instalação, em campo, de todo o sistema de sinalização contratado, apresentou pedido de Recuperação Judicial, cujo processo correu perante a 1ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais do Foro Central Cível de São Paulo – Processo nº 0051560-89.2011.8.26.0100, cujo processamento

foi deferido em decisão de 27.10.2011 (Anexo RDA 2 - 132) e cujo encerramento judicial somente se deu em março/2015, após o cumprimento de plano de recuperação (Anexo .RDA 2 - 133).

Evidente que a situação financeira da subcontratada *Trends* a impediu de cumprir com o que havia pactuado com o **RECONVINDO**. Sendo este, entretanto, o responsável exclusivo pelo cumprimento integral do Contrato STM nº 008/2008, a ele cabia assumir o prejuízo decorrente da ausência de colaboração da subcontratada *Trends* e propor, aos **REQUERIDOS**, solução técnica que viesse garantir a implantação do Sistema de Sinalização em campo.

4. Ainda acerca do Sistema de Sinalização contratado, cumpre citar que em razão do atraso incorrido pelo **RECONVINDO**, na implantação do Domínio de Tatuapé, contra ele foi aplicada multa pelo **REQUERIDO 1**, após observância do direito à ampla defesa e ao contraditório, porém cujo valor nunca foi honrado pelo **RECONVINDO** (Anexo RDA 2 - 134)!

→ Status atual: **o Sistema de Sinalização contratado jamais foi instalado e/ou recebeu a aceitação operacional da RECONVENTE CPTM, de modo que o RECONVINDO não faz jus ao recebimento de qualquer valor vinculado à prestação de tal serviço. E mais, tendo em vista os prejuízos – operacionais e financeiros - que resultaram da não implantação do Sistema de Sinalização, têm os REQUERIDOS o inequívoco direito de serem ressarcidos pelos prejuízos sofridos a este título, a isso somados os valores que deverão ser devolvidos pelo RECONVINDO, que lhe foram pagos a título de adiantamento e/ou projeto conceitual e, ainda, acrescidos do valor das multas nunca pagas.**

I.4.c. Sistema de Energia:

→ Responsável: Consorciada *Efacec Engenharia S/A*

→ Intercorrências: Em consonância com a proposta de padronizar e modernizar as instalações das Subestações de Tração (SE), Cabines Seccionadoras (CS), o Contrato STM nº 008/2008 previa a construção de 02 novas Subestações – Jaraguá e Manoel Feio - e a reforma de 05 Subestações já existentes – Tietê, Caieiras, Campo Limpo, Sebastião Gualberto e Ermelino Matarazzo.

Quanto às Cabines Seccionadoras, o Contrato previa a construção de 01 nova – Itaim Paulista - e a reforma de 04 preexistentes – Nothmann, Vila Clarice, Franco da Rocha e Botujuru.

Mas tal como se deu com a implantação do Projeto de Sinalização, o **RECONVINDO** também demonstrou incapacidade de executar, na íntegra, o Projeto do Sistema de Energia com ele contratado, de modo que a data estabelecida contratualmente para colocação em operação das novas subestações e cabines seccionadoras, imprescindíveis para a colocação dos novos trens em operação, foi descumprida (como exemplo, cite-se a CT.GES.093/10, de 18.03.2010 – Anexo RDA 2 - 135).

Além dos entraves já elencados na presente Reconvenção, o **RECONVINDO** tenta a todo custo esquivar-se da responsabilidade pelas falhas cometidas, ora atribuindo a culpa pelas suas inadimplências aos **REQUERIDOS**, ora tentando imputar a culpa a terceiros ou a uma suposta ocorrência de situações de caso fortuito ou força maior!

Totalmente sem razão, contudo, o **RECONVINDO** que, diga-se, nunca admitiu ser ele o único e exclusivo responsável pelos atrasos causados no cronograma contratado, muito embora as provas que acompanham as presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO sejam robustas e suficientes para demonstrar que ele, e somente ele, provocou a extensão do prazo de execução do Contrato STM nº 008/2008.

As falhas do **RECONVINDO** podem ser facilmente identificadas nos processos instaurados para sua penalização, conforme demonstram os documentos atinentes aos relatos a seguir e conforme também comprovam tantos outros documentos acostados à presente manifestação:

1. Nova Subestação Jaraguá:

Além do aqui comprovado atraso incorrido pelo **RECONVINDO** na conclusão das obras civis na nova SE Jaraguá, e que foi inclusive objeto de aplicação de multa pelo **REQUERIDO 1**, houve também sensível atraso na realização da inspeção nos transformadores de potência, retificadores de 4MW e nos disjuntores extra rápidos de 3kVcc, assim como na entrega dos mesmos no local da obra (CI.GES.252/10, de 06.07.2010 – Anexo RDA 2 - 136). Não há dúvidas, portanto, de que tais episódios impactaram negativamente o cumprimento do cronograma.

Acerca da multa aplicada, foram inúmeras as tentativas do **RECONVINDO** de esquivar-se do dever de pagá-las, mesmo após as reiteradas oportunidades de defesa que lhe foram concedidas, mas que, entretanto, não tiveram o condão de afastar a culpa do Contratado para o atraso ocorrido. Não restou,

então, alternativa ao **REQUERIDO 1**, senão a aplicação da multa prevista contratualmente. Esta, porém, jamais foi paga pelo **RECONVINDO**.

Em que pese tão evidentes inadimplências, o **RECONVINDO** tenta ainda, inutilmente, esquivar-se de sua responsabilidade por tamanho atraso, sob a alegação de que fortes chuvas e um suposto atraso na concessão da Licença Ambiental, além de problemas com o despachante aduaneiro, teriam se constituído nos fatores responsáveis por tal atraso.

Totalmente desprovido de razão o **RECONVINDO**, não apenas pela inexistência das alegadas chuvas no período em que deveria ter executado as obras, mas também pelo fato de que a licença ambiental foi concedida antes do início da construção das edificações. Além disso, somente ele, **RECONVINDO**, deve responder pela incapacidade do despachante que ele próprio contratou para realizar o desembaraço alfandegário.

A consequência da ineficiência do RECONVINDO representou um atraso de 42 meses e 23 dias para a conclusão do serviço para o qual foi contratado (cf. CT.GES.034/16, de 20.06.2016 e Parecer GRJ 587/16, de 14.07.2016 – Anexo RDA 2 - 137).

2. **Nova Subestação de Manoel Feio:**

Além do aqui comprovado atraso incorrido pelo **RECONVINDO** na conclusão das obras civis na nova SE Manoel Feio e que foi inclusive objeto de aplicação de multa pelo **REQUERIDO 1**, houve também sensível atraso na realização da inspeção nos transformadores de potência, do grupo de retificadores de 4MW e nos disjuntores extra rápidos de 3kVcc, assim como na entrega dos mesmos no local da obra (CI.GES.251/10, de 06.07.2010 – Anexo RDA 2 - 138). Não há dúvidas, portanto, de que tais episódios impactaram negativamente o cumprimento do cronograma.

Acerca da multa aplicada, foram inúmeras as tentativas do **RECONVINDO** de esquivar-se do dever de pagá-las, mesmo após as reiteradas oportunidades de defesa que lhe foram concedidas, mas que, entretanto, não tiveram o condão de afastar a culpa do Contratado para o atraso ocorrido. Não restou, então, alternativa ao **REQUERIDO 1**, senão a aplicação da multa prevista contratualmente. Esta, porém, jamais foi paga pelo **RECONVINDO**.

Em que pese tão evidentes inadimplências, o **RECONVINDO** tenta ainda, inutilmente, esquivar-se de sua responsabilidade por tamanho atraso, sob a alegação de que fortes chuvas e um suposto atraso na concessão da Licença

Ambiental, além de problemas com o despachante aduaneiro, teriam se constituído nos fatores responsáveis por tal atraso.

Totalmente desprovido de razão o **RECONVINDO**, não apenas pela inexistência das alegadas chuvas no período em que deveria ter executado as obras, mas também porque somente ele, **RECONVINDO**, deve responder pela incapacidade do despachante que ele próprio contratou para realizar o desembaraço alfandegário.

A consequência da ineficiência do RECONVINDO representou um atraso de 22 meses e 24 dias para a conclusão do serviço para o qual foi contratado (CI-GES-035/16 – Anexo RDA 2 - 139).

3. Reforma da Subestação de Campo Limpo:

A reforma da SE de Campo Limpo sofreu atraso na conclusão, em razão do abandono da obra pela subcontratada *MPO* (vide Anexo RDA 2 - 083), que não vinha recebendo, do **RECONVINDO**, o pagamento que havia com este acordado referente à sua colaboração na prestação dos serviços objeto do Contrato. Além disso, também comprometeram o bom andamento dos trabalhos as dificuldades no cumprimento da legislação Ambiental (ex: destinação de efluentes para córrego da região) e de Segurança do Trabalho (cf. Atas de Reunião 0012/13, de 28.06.2013 e 0014/13, de 29.07.2013 – vide Anexos RDA 2 - 121 e RDA 2 - 122).

4. Reforma da Subestação de Caieiras:

Comprometeram o bom andamento dos trabalhos as dificuldades no cumprimento da legislação Ambiental (ex: destinação de efluentes para córrego da região e falta de dedetização do Canteiro de Obras) e de Segurança do Trabalho (vide Anexos RDA 2 - 121 a RDA 2 - 123).

5. Reforma da Subestação Tietê:

Comprometeram o bom andamento dos trabalhos as dificuldades no cumprimento da legislação Ambiental (ex: problema de contaminação do solo e das britas em razão de vazamento de óleo no disjuntor 3008, gerando inclusive a necessidade de contratação, pelo **RECONVINDO**, de empresa especializada para retirada do solo e britas contaminadas) e de Segurança do Trabalho, além do abandono da obra pela subcontratada *MPO* (vide Anexo RDA 2 - 083), que não vinha recebendo, do **RECONVINDO**, o pagamento que havia com este acordado referente à sua colaboração na prestação dos serviços objeto do Contrato (vide Anexos RDA 2 - 121 e RDA 2 - 122).

6. Subestações de Sebastião Gualberto e Ermelino Matarazzo:

Em relação à Subestação de Sebastião Gualberto, os problemas iniciaram ainda na fase de projeto, já que houve sensível atraso na entrega, pelo **RECONVINDO**, do Projeto Preliminar da Subestação (Ata de Reunião de 21.10.2009, Ata de Reunião de 28.10.2009 e Ata de Reunião de 11.11.2009 – Anexos RDA 2 - 140 a RDA 2 - 142).

A partir daí, ficou definitivamente impactado o avanço da reforma de tal Subestação, de modo que ela jamais foi concluída, tendo sido tão apenas entregues os equipamentos que deveriam ter sido instalados pelo **RECONVINDO**.

No tocante à Subestação de Ermelino Matarazzo, a reforma contratada somente poderia ser realizada, após o término da reforma da SE de Sebastião Gualberto. Isto porque, estando esta última em má condição, ela não conseguiria suprir, sozinha, a demanda que existia para aquele trecho da via. Desta forma, a SE de Ermelino Matarazzo só poderia ser desativada para reforma, quando a SE Sebastião Gualberto já estivesse concluída e apta a trabalhar, temporariamente, sozinha. Tendo em vista que a reforma de Sebastião Gualberto não foi executada, a de Ermelino Matarazzo também não pode ser feita.

7. Nova Cabine Seccionadora Itaim Paulista:

Além do aqui comprovado atraso incorrido pelo **RECONVINDO** na conclusão das obras civis na nova CS Itaim Paulista e que foi inclusive objeto de aplicação de multa pelo **REQUERIDO 1**, houve também sensível atraso na realização da inspeção nos disjuntores extra rápidos de 3kVcc e na entrega dos mesmos no local da obra (CI.GES.250/10, de 06.07.2010 – Anexo RDA 2 - 143). Não há dúvidas, portanto, de que tais episódios impactaram negativamente o cumprimento do cronograma.

Acerca da multa aplicada, foram inúmeras as tentativas do **RECONVINDO** de esquivar-se do dever de pagá-las, mesmo após as reiteradas oportunidades de defesa que lhe foram concedidas, mas que, entretanto, não tiveram o condão de afastar a culpa do Contratado para o atraso ocorrido. Não restou, então, alternativa ao **REQUERIDO 1**, senão a aplicação da multa prevista contratualmente. Esta, porém, jamais foi paga pelo **RECONVINDO**.

Em que pese tão evidentes inadimplências, o **RECONVINDO** tenta ainda, inutilmente, esquivar-se de sua responsabilidade por tamanho atraso, sob a

alegação de que fortes chuvas e problemas com o despachante aduaneiro teriam se constituído nos fatores responsáveis por tal atraso. Totalmente desprovido de razão o **RECONVINDO**, não apenas pela inexistência das alegadas chuvas no período em que deveria ter executado as obras, mas, também, porque somente ele deve responder pela incapacidade do despachante que ele próprio contratou para realizar o desembaraço alfandegário.

A consequência da ineficiência do RECONVINDO representou um atraso de 47 meses e 23 dias para a conclusão do serviço para o qual foi contratado (CI-GES-033/16 - Anexo RDA 2 - 144).

8. Cabine Seccionadora de Nothmann:

A reforma da CS de Nothmann sofreu atraso na conclusão, em razão do abandono da obra pela subcontratada *MPO* (vide Anexo RDA 2 - 083), que não vinha recebendo o pagamento acordado junto com o **RECONVINDO**, pelos serviços que prestava para a execução do Contrato.

→ Status atual: **Em face dos fatos acima relatados, o Projeto do Sistema de Energia que o RECONVINDO estava obrigado a implantar não foi totalmente concluído, cabendo a ele, agora, pagar as multas por ele jamais pagas, assim como ressarcir aos REQUERIDOS os valores que lhe foram pagos, mas para os quais não houve a prestação do serviço (ex: valores pagos a título de adiantamento e/ou projeto conceitual) ou para aqueles serviços/fornecimentos que, embora executados, apresentaram posteriormente defeitos e/ou falhas.**

I.4.d. Sistema de Telecomunicações:

→ Responsável: Consorciada *Efacec Sistemas de Eletrônica S/A*

→ Intercorrências: No Projeto do Sistema de Telecomunicações que deveria ter sido implantado, estava compreendido o subsistema de transmissão óptica (Linha '7'), que exigia o lançamento do cabo de fibra óptica que serviria para alimentar o Sistema de Telecomunicações. Entretanto, o **RECONVINDO** nunca realizou tal lançamento, tendo os **REQUERIDOS** sido obrigados a adotar solução própria para esse fim,

→ Status Atual: **Em face do fato acima relatado, o Projeto do Sistema de Telecomunicações que o RECONVINDO estava obrigado a implantar não foi**

totalmente concluído, cabendo ao RECONVINDO, agora, ressarcir aos REQUERIDOS os valores que lhe foram pagos, mas para os quais não houve a prestação do serviço (ex: valores pagos a título de adiantamento e/ou projeto conceitual).

217. O quadro abaixo resume, assim, a situação real do contrato, por ocasião da rescisão⁹ do mesmo:

ENERGIA
Subestação Jaraguá (nova) – concluído com aceitação operacional.
Subestação Tietê (reforma) – concluído parcial. Aceitação operacional parcial.
Subestação Caieiras (reforma) – concluído com aceitação operacional.
Subestação Campo Limpo (reforma) - concluído parcial. Aceitação operacional parcial.
Cabine seccionadora Nothmann (reforma) - concluído com aceitação operacional.
Cabine seccionadora Vila Clarice (reforma) - concluído com aceitação operacional.
Cabine seccionadora Franco da Rocha (reforma) - concluído com aceitação operacional.
Cabine seccionadora Botujuru (reforma) - concluído com aceitação operacional.
Subestação Manoel Feio (nova) - concluído com aceitação operacional.
Subestação Sebastião Gualberto (reforma) – somente material entregue, sem instalação e sem aceitação operacional.
Subestação Ermelino Matarazzo (reforma) - somente material entregue, sem instalação e sem aceitação operacional.
Cabine seccionadora Itaim Paulista (nova) - concluído com aceitação operacional.
TELECOMUNICAÇÕES
Sistema de Transmissão Ótico – material entregue, concluído parcial (sem lançamento de cabo). Aceitação operacional parcial.

⁹ Tendo em vista não ter o Contratado logrado êxito em sua *performance* contratual, especialmente em razão de não ter conseguido realizar a implantação, em campo, do Sistema de Sinalização ele, em novembro/2014, inesperadamente encaminhou correspondência à ora Reconvinte (CT.USE.263/14 – Anexo RDA 2 - 145), por meio da qual notificou-a de sua intenção em rescindir o Contrato STM nº 008/2008. Passado um longo período de infrutíferos debates entre as partes contratantes, o Requerido 1 concluiu pela impossibilidade de continuidade da relação contratual, em face da inépcia do Contratado para o cumprimento da avença, razão pela qual o Contratante optou por promover a rescisão unilateral do Contrato, conforme Notificação em anexo, datada de 11 de novembro de 2016 (Anexo RDA 2 - 0146).

Sistema de telefonia Luz – material entregue, montagem concluída, sem aceitação operacional.
Sistema de telefonia Brás - material entregue, montagem concluída, com aceitação operacional parcial.
Sistema de telefonia Lapa - material entregue, montagem concluída, sem aceitação operacional.
Sistema de telefonia Francisco Morato - material entregue, montagem concluída, sem aceitação operacional.
Sistema de telefonia Calmon Viana - material entregue, montagem concluída, sem aceitação operacional.
Sistema de rádio digital – material entregue parcial, montagem parcial, aceitação operacional parcial.
Sistema de sincronização do relógio - material entregue, montagem concluída, com aceitação operacional.
SINALIZAÇÃO
Sinalização de campo e CCO - somente material entregue, sem instalação e sem aceitação operacional

II. DA QUANTIFICAÇÃO DOS PEDIDOS

218. Diante da firme convicção da **RECONVENTE CPTM**, de que os motivos que ensejaram o atraso no cumprimento do cronograma foram todos provocados pelo **RECONVINDO**, pelas razões amplamente defendidas nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, as quais apontam o não cumprimento do contrato, que exigia não apenas o fornecimento, mas também a implantação de todos os Sistemas contratados, não há como negar o efetivo prejuízo sofrido pelos **REQUERIDOS**, de modo que os danos por estes suportados deverão lhes ser ressarcidos pelo **RECONVINDO**, conforme fatos geradores a seguir:

II.a. Valores pagos ao **RECONVINDO** e que deverão ser restituídos ao **REQUERIDO 1**, em razão de objeto não executado ou executado com falhas

219. O Contrato STM nº 008/2008 continha uma metodologia própria para pagamento das atividades realizadas, conforme estabelecido no Apêndice 1 do Acordo de Contrato (vide Anexo RDA 2 – 006).

220. De acordo com tal previsão, os pagamentos das Unidades de produção; Equipamentos e Peças Sobressalentes obrigatórias fornecidas no exterior; fornecidas no país do Contratante e os Serviços de Instalação admitiam o pagamento de um adiantamento, em valor correspondente a 10% do valor total *Delivery Duty Paid* (DDP)¹⁰. Em contrapartida, por ocasião da conclusão de cada atividade para a qual fora pago o adiantamento, seria feito o pagamento integral do item contratual, descontada, porém, a parcela já adimplida a título de adiantamento.

221. O fato, porém, é que ficou cabalmente demonstrado na presente manifestação que vários itens contratuais não foram concluídos, motivo pelo qual o valor do adiantamento pago para os referidos itens deverá ser, agora, restituído ao **REQUERIDO 1**, posto ter o **RECONVINDO** recebido pagamento referente a atividades que, na prática, não executou.

222. A ora **RECONVENTE**, na qualidade de Gestora do Contrato STM nº 008/2008, defende a devolução de tais valores ao **REQUERIDO 1**, não apenas sob pena de enriquecimento ilícito do **RECONVINDO**, mas, também, para que se afaste, desde já, qualquer possibilidade futura de ser o **REQUERIDO 1** acusado de ter cometido atos de improbidade administrativa!

223. Por esta mesma razão, defende também a ora **RECONVENTE** que sejam também restituídos ao **REQUERIDO 1**, os valores pagos a título de Projeto Conceitual – 5% do valor total DDP -, para os casos em que este não tenha sido executado e também nas situações em que o mesmo não pode ser aproveitado pelos **REQUERIDOS**, para uma futura contratação.

224. Nesta linha e sob o mesmo fundamento, deverão ser também restituídos ao **REQUERIDO 1**, todos os valores pagos pelo fornecimento de

¹⁰ De acordo com os INCOTERMS 2000: DDP - Delivered Duty Paid - Entregue Direitos Pagos. O vendedor cumpre os termos de negociação ao tornar a mercadoria disponível no país do importador no local combinado desembaraçada para importação, porém sem o compromisso de efetuar desembarque; o vendedor assume os riscos e custos referentes a impostos e outros encargos até a entrega da mercadoria; este termo representa o máximo de obrigação do vendedor em contraposição ao EXW.

equipamentos que, agora, revelam-se inservíveis e que, por esta razão, deverão ser devolvidos ao **RECONVINDO**.

II.b. Indenização para realização de nova licitação para o Sistema de Sinalização

225. O escopo do Contrato STM nº 008/2008 compreendia a implementação de um novo Sistema de Sinalização o qual, como cabalmente demonstrado ao longo da presente manifestação, não foi concluído pelo **RECONVINDO**, posto que os equipamentos de sinalização adquiridos jamais foram instalados e, tampouco, houve a aceitação operacional e o desenvolvimento do *software*, necessários ao aprimoramento do sistema de segurança de circulação dos trens.

226. Não fossem suficientes os prejuízos intrínsecos à execução do Contrato, que o **RECONVINDO** comprovadamente causou aos **REQUERIDOS**, a implantação de um Sistema de Sinalização que permita a redução de *headway* pretendida e da qual resultará em significativo aumento na capacidade do sistema, pressupõe a instauração de uma nova licitação!

227. A nova licitação, diferente do que o **RECONVINDO** de forma vil e constante alega, precisará compreender inclusive os equipamentos de sinalização, ainda que durante a execução do Contrato STM nº 008/2008, tais equipamentos tenham sido já adquiridos. A razão para tamanho prejuízo se deve à inviabilidade de estes últimos virem a ser aproveitados por outros fornecedores, conforme já esclarecido na presente manifestação (cf. Item I.4.a.)!

228. Diante, pois, da incontestada culpa do **RECONVINDO** para a falta de fornecimento e instalação do Sistema de Sinalização para as Linhas '7' e '12' da **CPTM**, a ora **RECONVENTE**, na qualidade de Gestora do Contrato STM nº 008/2008, defende que contra aquele pende o dever de indenizar o **REQUERIDO 1** no valor dos custos de processamento de uma nova licitação, objetivando a contratação dos exatos serviços contratados junto ao **RECONVINDO** e por ele integralmente não cumpridos!

II.c. Indenização pela não realização da interface no telecomando das Subestações

229. Não tendo também, o **RECONVINDO**, dado cumprimento ao dever contratual de disponibilizar a interface do Telecomando para as Subestações e Cabines Seccionadoras (vide Anexo RDA 2 - 021 - Especificações Técnicas AN 5111, item 5.29 e AN 5119, item 5.27), de modo a permitir o controle remoto das atividades nelas realizadas a partir de uma centralização no Centro de Controle Operacional (CCO) da **RECONVENTE CPTM**, tal funcionalidade foi implantada apenas parcialmente, de maneira que restou viabilizado o controle automático, no CCO, de apenas algumas atividades realizadas nas Subestações e Cabines Seccionadoras.

230. Ocorre que a ausência do Telecomando impôs, e ainda impõe, a presença de operadores nas Subestações e Cabines Seccionadoras, para fins de cumprimento de determinadas atividades previstas na Norma Regulamentadora 10.

231. De se frisar, ainda, que para fins de observância das orientações contidas no mencionado texto normativo, os operadores são obrigados a trabalhar em dupla e a estarem disponíveis 24 horas/dia, de modo que a **RECONVENTE CPTM** veio trabalhando com os operadores distribuídos em 3 (três) turnos, nas Subestação/Cabine Seccionadora para a qual o Telecomando não foi totalmente implantado, a saber: SE Jaraguá, SE Manoel Feio e CS Itaim.

232. Do descumprimento contratual do **RECONVINDO** resultou, portanto, um prejuízo à ora **RECONVENTE CPTM**, conforme demonstram as cópias dos instrumentos contratuais por esta celebrados com a empresa *Terwan Engenharia de Eletricidade, Indústria e Comércio Ltda.*, a qual é atualmente responsável por disponibilizar os operadores que trabalham nas SEs/CSs em que o telecomando não foi instalado (Anexos RDA 2- 147 e RDA 2 - 148).

233. A indenização devida pelo **RECONVINDO** à ora **RECONVENTE** deverá adotar, por base, o valor do contrato referido, cujos valores deverão ser devidamente atualizados até a data do pagamento.

II.d. Pagamento das multas

234. Como já mencionado, ao longo da execução do Contrato STM nº 008/2008, foram aplicadas, pelo **REQUERIDO 1**, 04 (quatro) multas ao **RECONVINDO**, resultantes de inadimplências contratuais.

235. Tais penalidades, cumpre observar, foram processadas e aplicadas em procedimentos administrativos específicos, com o devido respeito e observância aos princípios da ampla defesa e do contraditório. Em todos os procedimentos ficou evidenciada a culpa do **RECONVINDO** e, por conseguinte, a procedência da penalização, de modo que a ora **RECONVENTE**, na qualidade de Gestora do Contrato STM nº 008/2008, defende que tem o **REQUERIDO 1** o direito de receber os valores atinentes às multas aplicadas, porém jamais honradas pelo Contratado.

II.e. Redundância das Cabines Seccionadoras e Subestações e retiradas das Bobinas de Impedância

236. Conforme delimitado em contrato, a arquitetura do sistema supervisorio nas Subestações deveria atender ao protocolo IEC 61850 PRP, que determina a necessidade de um sistema de alta disponibilidade; isto é, um sistema redundante¹¹.

237. O fato é que, embora a redundância do sistema estivesse prevista no Projeto apresentado pelo **RECONVINDO** e pelo qual foi contratado, o sistema por ele fornecido, na prática, não apresentou a contratada redundância, o que impedia o alcance da *performance* de segurança pretendida.

238. Ocorre que, o não cumprimento de tal item contratual obrigou a ora **RECONVENTE** a retirar, ela própria, as bobinas de impedância que haviam sido entregues e instaladas, mas que, em razão de não ter sido implantado o novo Sistema de Sinalização, não puderam ser aproveitadas por apresentarem incompatibilidade técnica com o Sistema de Sinalização que já se encontrava implantado.

¹¹ A redundância garante que, em havendo alguma pane no sistema das Subestações, haverá suporte manter o fornecimento de energia elétrica.

239. Desta feita, é dever do **RECONVINDO** ressarcir a ora **RECONVENTE** dos custos por esta incorridos, para a retirada das mencionadas bobinas.

240. Também para este item, por ocasião da condenação do **RECONVINDO**, deverá ser determinada a atualização do valor condenatório, até a data da realização do pagamento, mediante a aplicação dos índices estabelecidos no Contrato.

II.f. Lucros Cessantes

241. Cabe também, à **RECONVENTE CPTM**, apresentar seu pedido indenizatório por lucros cessantes, decorrente da não redução do intervalo entre os trens, que consistia no objetivo primordial da implantação do novo Sistema de Sinalização contratado junto ao **RECONVINDO**.

242. Na medida em que tal redução não ocorreu, por culpa exclusiva e comprovada do Contratado, torna-se inegável não apenas o prejuízo causado aos usuários do sistema ferroviário operado pela **CPTM**, mas, também, o impacto negativo que tal inadimplência causou aos cofres desta companhia que, evidentemente, deixou de transportar um maior número de passageiros neste período.

243. Atualmente, as Linhas '7' e '12' são contempladas, cada uma delas, com 19 trens, com capacidade de transporte de 2.000 (dois mil) passageiros por viagem. Na hipótese de perfeita *performance* contratual, com a implantação do intervalo de 3 (três) minutos entre os trens, teria sido possível introduzir mais 38 trens em cada linha.

244. Desta feita, haverá que ser estimado, através de perícia, o impacto financeiro causado à ora **RECONVENTE**; isto é, haverá que se projetar o número de passageiros que teriam sido transportados, considerada a realidade de um *headway* de 3 (três) minutos e, por conseguinte, a receita estimada que a **RECONVENTE CPTM** poderia ter recebido, no período compreendido entre a data prevista para a implantação do Sistema de Sinalização pelo **RECONVINDO** e os dias atuais, caso aquele *headway* tivesse sido implantado, do que teria resultado um aumento do número de passageiros transportados no citado período.

II.g. Despesas de pessoal: viagem aos Estados Unidos

245. Conforme relatado nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, o **RECONVINDO** propôs, após iniciada a execução contratual, que fosse alterado o projeto de dimensionamento dos circuitos da via do Sistema de Sinalização, em razão de falhas posteriormente identificadas no Projeto de sua própria autoria.

246. Ocorre que, até que o **RECONVINDO** tomasse tal decisão, foram necessárias a realização de várias reuniões entre as partes, no Brasil, nas quais restou infrutífero o encontro de alguma solução. O assunto precisou ser então levado ao conhecimento e discussão dos representantes do **RECONVINDO** lotados no exterior.

247. Assim é que foi necessário o envio de engenheiro pertencente ao quadro de empregados da **RECONVENTE CPTM** aos Estados Unidos, a fim de que fossem esclarecidos todos os riscos de ser mantido o Projeto originalmente apresentado e a pertinência da adoção da nova sugestão proposta.

248. Ora, na medida em que o Contrato STM nº 008/2008 não contemplava esse tipo de viagem para formalização do projeto do Sistema de Sinalização, de se requerer que seja o **RECONVINDO** também condenado a indenizar a **RECONVENTE CPTM** pelas despesas por esta incorridas com a realização da citada viagem, cujos valores estão demonstrados na Resolução de Diretoria RD nº 8.076, de 18 de agosto de 2010 (Anexo RDA 2 - 149) e cujo valor condenatório deverá ser atualizado até a data da efetiva realização do pagamento.

III. DOS PEDIDOS

249. Em face de todo o aduzido nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO, é a presente para requerer ao E. Tribunal Arbitral que reconheça a procedência de todos os fatos narrados na presente peça processual para que, ao final, seja o **RECONVINDO** condenado a indenizar a ora **RECONVENTE** em todos os

prejuízos a esta causados, decorrentes do descumprimento do Contrato STM nº 008/08, conforme acima narrados e apontados na Tabela em anexo (Anexo RDA 2 – 150).

250. A ora **RECONVENTE** requer ao E. Tribunal Arbitral, ainda, que:

- i. Condene o **RECONVINDO** a ressarcir ao **REQUERIDO 1** os valores recebidos a título de adiantamento e projeto conceitual, referentes a serviços e fornecimentos não realizados;
- ii. Condene o **RECONVINDO** ao pagamento, em favor do **REQUERIDO 1**, de todas as multas que foram por este aplicadas;
- iii. Condene o **RECONVINDO** ao pagamento, em favor do **REQUERIDO 1**, do valor de serviços já pagos e não prestados;
- iv. Condene o **RECONVINDO** a assumir a posse de todos os equipamentos e módulos por ele fabricados, que não apresentem qualquer vantagem ou serventia aos **REQUERIDOS** ou que necessitem de reparo;
- v. Condene o **RECONVINDO** a assumir a posse de todos os equipamentos e módulos por ele fabricados, que não tenham sido instalados até o dia 06.06.2017;
- vi. Declare que os **REQUERIDOS** não possuem obrigação de ressarcimento de qualquer despesa incorrida pelo **RECONVINDO**, no período compreendido entre 24.11.2014 e 06.06.2017, com estocagem, manutenção e seguro dos equipamentos fabricados pelo **RECONVINDO**;
- vii. Declare que o **RECONVINDO** possui a obrigação de ressarcir o **REQUERIDO 1** por toda e qualquer despesa incorrida pelos **REQUERIDOS**, com estocagem e seguro de equipamentos inservíveis, fabricados pelo **RECONVINDO**;
- viii. Condene o **RECONVINDO** ao pagamento dos danos emergentes ao **REQUERIDO 1**, comprovados na presente Arbitragem ou que vierem a ser por este sofridos após a prolação da Sentença Arbitral, em período máximo a ser estabelecido pelo Tribunal, resultantes da não execução do Contrato STM nº 008/2008;

- ix. Condene o **RECONVINDO** ao pagamento dos lucros cessantes ao **REQUERIDO 1**, comprovados na presente Arbitragem ou que vierem a ser por este sofridos após a prolação da Sentença Arbitral, em período máximo a ser estabelecido pelo Tribunal, resultantes da não execução do Contrato STM nº 008/2008;
- x. Condene o **RECONVINDO** ao pagamento das custas integrais decorrentes da presente Arbitragem, inclusive as relativas à presente RECONVENÇÃO;
- xi. Rejeite o pedido de condenação em honorários de sucumbência ou reembolso de honorários contratuais, deduzido pelo **RECONVINDO** e, subsidiariamente, caso haja condenação de quaisquer das Partes em honorários, seja adotado um critério isonômico, e
- xii. Requer que todos os valores em que o **RECONVINDO** for condenado, sejam pagos acrescidos de juros moratórios e correção monetária até a data do efetivo pagamento, bem como calculados a partir da data de descumprimento do item do contrato objeto de condenação.

251. Por fim, a **RECONVENTE** protesta por provar o todo aduzido nas presentes ALEGAÇÕES INICIAIS DE RECONVENÇÃO por todos os meios de direito admitidos, em especial por meio de Prova Pericial e Testemunhal, conforme admitido pelo art. 25 do Regulamento de Arbitragem da CCI.

IV. DOS ANEXOS

DOCUMENTO	DESCRIÇÃO
Resposta ao Requerimento de Arbitragem	
RDA 2 – 01	Procuração
RDA 2 – 02	Ofício GS/STM 281/2008
RDA 2 – 03	CT.GES.1163/2014
RDA 2 – 04	Aviso de Rescisão Unilateral de Contrato

RDA 2 – 05	Curriculum Vitae Dra. Vera Monteiro
Reconvenção	
RDA 2 – 06	Contrato STM nº 003/2008
RDA 2 – 07	Termo de Compromisso Arbitral
Resposta à Ordem Procedimental Nº 3	
RDA 2 – 08	Relatório destinado à Identificação de áreas – Pátio Lapa
Alegações Iniciais da Reconvenção	
RDA 2 – 09	Lei de Criação da CPTM
RDA 2 – 10	Estatuto Social
RDA 2 – 11	Contrato de Empréstimo 7506-BR
RDA 2 – 12	Resolução STM nº 71
RDA 2 – 13	Resolução STM nº 87
RDA 2 – 14	Proposta Comercial
RDA 2 – 15	Termo de Aditamento Nº 01
RDA 2 – 16	Termo de Aditamento Nº 02
RDA 2 – 17	Termo de Aditamento Nº 03
RDA 2 – 18	Termo de Aditamento Nº 04
RDA 2 – 19	Termo de Aditamento Nº 05
RDA 2 – 20	Termo de Aditamento Nº 06
RDA 2 – 21	Termo de Referência e Especificações Técnicas
RDA 2 – 22	Proposta Técnica
RDA 2 – 23	Instrumento de Constituição do Consórcio-contratado
RDA 2 – 24	Parecer CJ/STM nº 0198/08
RDA 2 – 25	Ata de Reunião – Procedimentos Aduaneiros
RDA 2 – 26	CT.USE.056/09
RDA 2 – 27	CT.USE.066/09
RDA 2 – 28	CT.USE.071/09
RDA 2 – 29	CT.USE.075/09
RDA 2 – 30	CT.GES.530/09

RDA 2 – 31	CT.USE.077/09
RDA 2 – 32	CT.USE.078/09
RDA 2 – 33	CT.GES.003/10
RDA 2 – 34	CT.GES.023/10
RDA 2 – 35	CT.USE.005/10
RDA 2 – 36	CT.GES.041/10
RDA 2 – 37	CT.GES.049/10
RDA 2 – 38	CT.USE.013/10
RDA 2 – 39	CT.USE.017/10
RDA 2 – 40	CT.GES.080/10
RDA 2 – 41	Ata de Reunião, de 25.06.2009
RDA 2 – 42	Ata de Reunião, de 02.07.2009
RDA 2 – 43	Ata de Reunião, de 08.07.2009
RDA 2 – 44	Ata de Reunião, de 16.07.2009
RDA 2 – 45	CT.GES.391/10
RDA 2 – 46	Plano de Ataque – 1ª versão
RDA 2 – 47	Cronograma de Energia – janeiro/2009
RDA 2 – 48	Cronograma de Sinalização – janeiro/2009
RDA 2 – 49	Cronograma de Telecomunicações – janeiro/2009
RDA 2 – 50a	Cronograma de Energia – agosto/2009
RDA 2 – 50b	Cronograma de Energia – agosto/2009
RDA 2 – 50c	Cronograma de Energia – agosto/2009
RDA 2 – 51	Cronograma de Sinalização – agosto/2009
RDA 2 – 52	Cronograma de Telecomunicações – agosto/2009
RDA 2 – 53	Ata de Reunião, de 30.10.2008
RDA 2 – 54	Ata de Reunião, de 20.02.2009
RDA 2 – 55	Ata de Reunião, de 18.03.2009
RDA 2 – 56	Ata de Reunião, de 01.04.2009
RDA 2 – 57	Ata de Reunião, de 24.04.2009

RDA 2 – 58	Ata de Reunião, de 16.07.2009
RDA 2 – 59	Ata Técnica, de 07.04.2009
RDA 2 – 60	Ata de Reunião, de 22.01.2009
RDA 2 – 61	Ata de Acompanhamento, de 15.05.2009
RDA 2 – 62	Ata de Acompanhamento, de 25.05.2009
RDA 2 – 63	CT.GES.276/09
RDA 2 – 64	CT.PR.022/09
RDA 2 – 65	Ata de Reunião, de 20.08.2009
RDA 2 – 66	CT.GES.287/10
RDA 2 – 67	Ata de Reunião, de 03.10.2008
RDA 2 – 68	Ata de Reunião, de 31.10.2008
RDA 2 – 69	Ata de Reunião, de 28.11.2008
RDA 2 – 70	Ata de Reunião, de 06.02.2009
RDA 2 – 71	CT.USE.011/08
RDA 2 – 72	CT.GES.002/09
RDA 2 – 73	CT.USE.016/09
RDA 2 – 74	CT.GES.174/09
RDA 2 – 75	CT.USE.250/11
RDA 2 – 76	CT.USE.251/11
RDA 2 – 77	CT.GES.459/11
RDA 2 – 78	CT.USE.324/11
RDA 2 – 79	CT.USE.333/11
RDA 2 – 80	CT.GES.690/11
RDA 2 – 81	CT.USE.395/12
RDA 2 – 82	CT.GES.096/12
RDA 2 – 83	CT.GES.109/12
RDA 2 – 84	CT.DTO.037/009/2013
RDA 2 – 85	CT.GES.667/13
RDA 2 – 86	Extrato TJ – Processo nº 0168866-45.2012.8.26.0100

RDA 2 – 87	CT.USE.244/11
RDA 2 – 88	CT.IST/Tef/049/11
RDA 2 – 89	CT.USE.253/11
RDA 2 – 90	CT.GES.515/11
RDA 2 – 91	CT.USE.254/11
RDA 2 – 92	CT.GES.516/11
RDA 2 – 93	CT.ITS/Tef/060/11
RDA 2 – 94	CT.DE.155/11
RDA 2 – 95	CT.IST/Tef/061/11
RDA 2 – 96	CT.GES.272/12
RDA 2 – 97	CT.GES.312/12
RDA 2 – 98	CT.IST/Tef/001/13
RDA 2 – 99	CT.GCI.42357-GC-CE-13-019
RDA 2 – 100	CT.GES.037/13
RDA 2 – 101	CT.IST/Tef/005/13
RDA 2 – 102	CT.GES.597/13
RDA 2 – 103	CT.USE.196/13
RDA 2 – 104	CT.GES.814/13
RDA 2 – 105	CT.GES.622/14
RDA 2 – 106	CT.GES.623/14
RDA 2 – 107	CT.GES.624/14
RDA 2 – 108	Relatório de Aproveitamento de Acessos e PAESE
RDA 2 – 108a	CT.GEC.1008/09
RDA 2 – 109	CT.GEC.2497/10
RDA 2 – 110	CT.GES.511/10
RDA 2 – 111	CT.GES.334/12
RDA 2 – 112	CI.GEC/DS.309/13 e Relatório de Campo nº 083/13
RDA 2 – 113	CI.GEC/DS.369/13
RDA 2 – 114	CI.GEC/DS.433/13

RDA 2 – 115	CI.GEC/DS.434/13
RDA 2 – 116	CI.AEI.QSMS.490/13
RDA 2 – 117	Relatório de Campo 147/13
RDA 2 – 118	CI.AEI.QSMS.511/13
RDA 2 – 119	Relatório de Campo 143/13
RDA 2 – 120	CT.GES.725/13
RDA 2 – 121	Ata de Reunião nº 012/2013
RDA 2 – 122	Ata de Reunião nº 014/2013
RDA 2 – 123	Ata de Reunião nº 025/2013
RDA 2 – 124	Consulta à empresa Alstom
RDA 2 – 125	Resposta da empresa Alstom
RDA 2 – 126	Consulta à empresa Bombardier
RDA 2 – 127	Resposta da empresa Bombardier
RDA 2 – 128	Consulta à empresa Siemens
RDA 2 – 129	Resposta da empresa Siemens
RDA 2 – 130	CT.USE.033/10
RDA 2 – 131	CT.GES.181/10
RDA 2 – 132	Extrato TJ – Processo de Recuperação Judicial <i>Trends</i>
RDA 2 – 133	Certidão JUCESP - <i>Trends</i>
RDA 2 – 134	Processo Multa – Domínio Tatuapé
RDA 2 – 135	CT.GES.093/10
RDA 2 – 136	CI.GES.252/10
RDA 2 – 137	CI.GES.034/16
RDA 2 – 138	CI.GES.251/10
RDA 2 – 139	CI.GES.035/16
RDA 2 – 140	Ata de Reunião, de 21.10.2009
RDA 2 – 141	Ata de Reunião, de 28.10.2009
RDA 2 – 142	Ata de Reunião, de 11.11.2009
RDA 2 – 143	CI.GES.250/10

RDA 2 – 144	CI.GES.033/16
RDA 2 – 145	CT.USE.263/14
RDA 2 – 146	Notificação de Rescisão Contratual, de 11.11.2016
RDA 2 – 147	Contrato <i>Terwan</i>
RDA 2 – 148	Termo de Aditamento Nº 06 ao Contrato <i>Terwan</i>
RDA 2 – 149	Resolução de Diretoria CPTM – RD nº 8.076, de 18.08.2010
RDA 2 – 150	Tabela de Valores dos Prejuízos sofridos pelo Reconvente

Termos em que,

P. Deferimento.

São Paulo, 30 de julho de 2018.


MELINA KURCGANT
Assessora Jurídica