

ATA DE MISSÃO

Conforme o Artigo 23 do Regulamento de Arbitragem da CCI em vigor desde
1º de março de 2017

Arbitragem da CCI 24957/GSS/PFF

Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (MSVIA)

c.

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

e

União Federal

Partes

Requerente

**CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-
MATOGROSSENSE S.A.**

CNPJ 19.642.306/0001-70

Avenida Zilá Corrêa Machado, nº 5.600

Bairro Moreninha

Campo Grande/ MS

79.065-660

Endereço eletrônico:

admcontrato.msvia@grupoccr.com.br

Requeridas

**AGÊNCIA NACIONAL DE
TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT**

CNPJ 04.898.488/0001-77

Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES,

trecho 03, lote 10, Projeto Orla, Polo 8,

Bloco A, 3º andar

Brasília – DF

70200-003

UNIÃO FEDERAL

CNPJ 26.994.558/0001-23

Setor de Autarquias Sul – Quadra 3 – Lote

5/6, Ed. Multi Brasil Corporate, CEP

70.070-043 Brasília – DF

Representantes

Representantes da Requerente

WALD, ANTUNES, VITA, LONGO E
BLATTNER ADVOGADOS

Representantes das Requeridas

PROCURADORIA FEDERAL junto à
ANTT (PF/ANTT)

Avenida Presidente Juscelino Kubitschek,
510, 8º andar
São Paulo - SP
04543-906
+ 55 11 3074-6000

Advogados:

Arnoldo Wald
Arnoldo Wald Filho
Mariana Tavares Antunes
Riccardo Giuliano Figueira Torre
Clarissa Marcondes Macéa
Letícia Zuccolo P. da Costa Daniel
Marcela Melichar Suassuna
Ana Luiza de Alcântara Ferreira

Correio eletrônico:

aw@wald.com.br
awf@wald.com.br
marianata@wald.com.br
riccardo@wald.com.br
clarissa.macea@wald.com.br
leticiaz@wald.com.br
marcelams@wald.com.br
ana.luiza@wald.com.br

Setor de Clubes Esportivos Sul – SCES,
trecho 03, lote 10, Projeto Orla, Polo 8,
Bloco A, 3º andar
Brasília – DF
70200-003
+55 61 3410-1882

Advogados:

Artur Watt Neto
Andre Luiz Macgnan Freire
Emanoel Gonçalves de Carvalho
Kaliane W. C. Lira
Milton Gomes
Lucia Squillace
Paulo R. M. C. Wanderley
Victor V. C. Albuquerque
Priscila C. Nascimento

Correio eletrônico:

arbitragem.pfantt@antt.gov.br
artur.watt@agu.gov.br
andre.freire@agu.gov.br
emanoel.carvalho@antt.gov.br
kaliane.lira@antt.gov.br
milton.gomes@antt.gov.br
lucia.squillace@agu.gov.br
paulo.wanderley@antt.gov.br
victor.albuquerque@agu.gov.br
priscila.nascimento@agu.gov.br
priscila.nascimento@antt.gov.br

Representantes da União

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO,
Núcleo Especializado em Arbitragem
(NEA-AGU)
Rua Bela Cintra, 657, 9º andar, sala 915
Consolação, São Paulo-SP
01415-003

Advogados:

Ana Paula Ameno Sobral
Aristhéa T. S. C. B. Alencar
Tatiana Mesquita Nunes
Juliana T. M. Matsuda

Tiago Linhares Dias
Natalia Resende Andrade
Paula Butti Cardoso

Correio eletrônico:

ana.sobral@agu.gov.br
aristhea.totti@agu.gov.br
tatiana.nunes@agu.gov.br
tiago.dias@agu.gov.br
juliana.matsuda@agu.gov.br
natalia.andrade@infraestrutura.gov.br
paula.butti@agu.gov.br
gt.372020@infraestrutura.gov.br
cgu.neasp@agu.gov.br

Tribunal Arbitral

Coárbitro designado pela
Requerente

Carlos Alberto Carmona
MARQUES ROSADO TOLEDO CESAR E
CARMONA ADVOGADOS
Av. Brigadeiro Faria Lima, 1478, 19º andar
São Paulo – SP
01472-900
Correio eletrônico:
carmona@mrtc.com.br

Coárbitra designada pela
Requerida

Cristina M. Wagner Mastrobuono
Rua Prudenciano Pereira, 8
São Paulo - SP
04910-030
Correio eletrônico:
cristina@mastrobuono.com.br

Presidente do Tribunal Arbitral
designado pelos coárbitros

Luciano de Souza Godoy
LUC ADVOGADOS | CONTENCIOSO &
ARBITRAGEM
Avenida Brigadeiro Faria Lima, 2055, 5º andar
São Paulo – SP
01452-001
Correio eletrônico:
lsg@luc.adv.br

Secretária administrativa do Tribunal Arbitral

Giovanna Martins de Santana
LUC ADVOGADOS | CONTENCIOSO & ARBITRAGEM
Avenida Brigadeiro Faria Lima, 2055, 5º andar
São Paulo – SP
01452-001
Correio eletrônico:
gms@luc.adv.br

Equipe responsável pela condução do procedimento

Patrícia Figueiredo Ferraz Dorlhiac, Conselheira	(telefone direto: +5511 3040 8837)
Manoela Arruda Moreira, Conselheira Adjunta	(telefone direto: +5511 3040 8830)
Correio eletrônico	ica10@iccwbo.org

I. Definições

1. As seguintes definições são empregadas nesta Ata de Missão:
 - Ata de Missão (“Ata”)
 - Câmara de Comércio Internacional (“CCI”)
 - Contrato de Concessão proveniente do Edital nº 005/2013, Parte VII, referente à Rodovia Federal: BR-163/MS: trecho entre a divisa com o estado do Mato Grosso e a divisa com o Paraná (“Contrato”)
 - Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (“Corte”)
 - Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996 (“Lei de Arbitragem”)
 - Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem (“Secretaria”)
 - Regulamento de Arbitragem da CCI em vigor a partir de 1º de março de 2017 (“Regulamento”)
 - Tribunal Arbitral, com um ou mais árbitros (“Tribunal”)
 - Requerente/s, Requerido/s e Parte/s adicional/is, em conjunto (“Partes”)
 - Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A. (“MSVIA”)
 - Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (“ANTT”)
 - União Federal (“União”)

II. As Partes e seus Representantes

2. Toda inclusão ou mudança de sede ou de representação jurídica de qualquer das partes que ocorra após a data desta Ata de Missão precisará ser notificada por escrito às demais Partes, ao Tribunal e à Secretaria, imediatamente após a ocorrência.

3. Caso o Tribunal considere que a relação existente entre um árbitro e um novo representante de qualquer das partes poderia constituir conflito de interesses, as Partes concordam que o Tribunal poderá tomar as medidas adequadas para assegurar a integridade da arbitragem, inclusive com o impedimento do novo representante de participar da arbitragem, total ou parcialmente.

4. Mediante assinatura desta Ata de Missão, as Partes confirmam que os representantes acima citados das Partes estão devidamente autorizados a atuar e manifestar-se nesta arbitragem em nome, lugar e vez da respectiva parte nomeante, inclusive, em especial, para a assinatura desta Ata de Missão. Cada um deles poderá exercer seus poderes e suas competências, atuando em conjunto ou separadamente.

III. Histórico do Procedimento

5. No dia 11 de dezembro de 2019, foi recebido pela Secretaria o Requerimento de Arbitragem da MSVIA para a solução da controvérsia em face da ANTT e da União, tendo como objeto o Contrato de Concessão proveniente do Edital nº 005/2013, parte VII, referente à Rodovia Federal BR-163/MS.

6. Em seu Requerimento de Arbitragem, a MSVIA designou como coárbitro o Dr. Carlos Alberto Carmona.

7. No dia 12 de dezembro de 2019, a Secretaria enviou correspondência à MSVIA confirmando o recebimento do Requerimento no dia 11 de dezembro de 2019, data em que se considera iniciada a arbitragem conforme o Art. 4(2) do Regulamento. A Secretaria também solicitou o pagamento da taxa de registro em 10 (dez) dias a contar do dia subsequente ao do recebimento da referida correspondência conforme artigo 1(1) do Apêndice III. Informou, por fim, que notificaria a ANTT e a União quanto ao Requerimento de Arbitragem, assim que recebesse o pagamento da taxa de registro.

8. Em 23 de dezembro de 2019, a Secretaria confirmou o recebimento da taxa de registro à MSVIA, comunicando que a ANTT e a União dele seriam notificadas. Informou, ainda, que o Secretário Geral da Corte fixou um adiantamento no valor de R\$ 480.000,00 (quatrocentos e oitenta mil reais) para cobrir os custos da arbitragem até a assinatura da Ata de Missão.

9. Na mesma data, a Secretaria notificou a ANTT e a União do recebimento do Requerimento de Arbitragem, fixando prazo de 30 (trinta) dias para a apresentação de sua Resposta juntamente com a designação de coárbitro para a constituição do Tribunal.

10. Ainda, em 23 de dezembro de 2019, a Secretaria informou o Dr. Carlos Alberto Carmona de sua designação, por parte da MSVIA, para atuar como coárbitro deste

procedimento, concedendo-lhe o prazo até 7 de janeiro de 2020 para entrega dos formulários pertinentes.

11. Em 8 de janeiro de 2020, a Secretaria enviou às Partes uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e do *curriculum vitae* do Dr. Carlos Alberto Carmona, convidando a MSVIA a apresentar quaisquer comentários necessários sobre as revelações até 21 de janeiro de 2020 e a ANTT e a União, até o prazo de sua Resposta ao Requerimento de Arbitragem.

12. Em 13 de janeiro de 2020, a MSVIA ratificou a escolha do Dr. Carlos Alberto Carmona como coárbitro neste procedimento.

13. Em 28 de janeiro de 2020, a ANTT e a União solicitaram prorrogação de prazo para a Resposta ao Requerimento de Arbitragem com fundamento no artigo 5(2) do Regulamento. Na mesma data, a ANTT e a União indicaram a Dra. Cristina Margarete Wagner Mastrobuono para coábitra neste procedimento e a União apresentou pedido de esclarecimentos ao Dr. Carlos Alberto Carmona.

14. No dia 29 de janeiro de 2020, a Secretaria tomou nota da designação da Dra. Cristina Margarete Wagner Mastrobuono para atuar como coárbitra deste procedimento, convidando-a a apresentar – até 11 de fevereiro de 2020 – a sua Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência, o seu *curriculum vitae* e as suas Instruções Bancárias.

15. Na mesma data, a Secretaria informou as Partes sobre a prorrogação do prazo para Resposta ao Requerimento de Arbitragem até 27 de fevereiro de 2020 e informou sobre o pedido de esclarecimentos formulado pela União ao Dr. Carlos Alberto Carmona. Ainda no dia 29 de janeiro de 2020, a Secretaria encaminhou os questionamentos da União ao Dr. Carlos Alberto Carmona, convidando-o a apresentar seus comentários até o dia 11 de fevereiro de 2020.

16. Em 30 de janeiro de 2020, o Dr. Carlos Alberto Carmona prestou os esclarecimentos solicitados e, em 31 de janeiro de 2020, a Secretaria convidou as Partes a se manifestarem sobre os esclarecimentos adicionais até o dia 10 de fevereiro de 2020.

17. Em 3 de fevereiro de 2020, a MSVIA manifestou-se pela ratificação do Dr. Carlos Alberto Carmona como coárbitro.

18. Em 7 de fevereiro de 2020, a União manifestou-se pela concordância com a designação do Dr. Carlos Alberto Carmona como coárbitro.

19. Em 10 de fevereiro de 2020, a ANTT manifestou-se pela não oposição à confirmação dos coárbitros Dr. Carlos Alberto Carmona e Dra. Cristina Wagner Mastrobuono.

20. Em 11 de fevereiro de 2020, a MSVIA apresentou pedido de esclarecimentos à Dra. Cristina Wagner Mastrobuono.
21. Em 12 de fevereiro de 2020, a Secretaria encaminhou o pedido da MSVIA à Dra. Cristina M. Wagner Mastrobuono, dando-lhe o prazo até 19 de fevereiro de 2020 para resposta.
22. Em 19 de fevereiro de 2020, a Dra. Cristina M. Wagner Mastrobuono prestou os esclarecimentos solicitados e, na mesma data, a Secretaria os encaminhou às Partes, convidando-as a apresentarem comentários necessários até 28 de fevereiro de 2020.
23. Em 26 de fevereiro de 2020, a MSVIA manifestou-se pela confirmação da Dra. Cristina M. Wagner Mastrobuono como coárbitra.
24. Em 27 de fevereiro de 2020, a ANTT e a União apresentaram – em conjunto – sua Resposta ao Requerimento de Arbitragem.
25. Em 28 de fevereiro de 2020, a União manifestou-se pela confirmação da Dra. Cristina M. Wagner Mastrobuono como coárbitra.
26. Em 4 de março de 2020, a Secretaria informou que seu Secretário Geral confirmou – em 3 de março de 2020 – como coárbitros neste procedimento o Dr. Carlos Alberto Carmona, indicado pela MSVIA, e a Dra. Cristina M. Wagner Mastrobuono, indicada pela ANTT e pela União. Ainda, concedeu prazo de 30 dias aos coárbitros designados pelas Partes para designarem o presidente do Tribunal.
27. Em 17 de março de 2020, os Drs. Carlos Alberto Carmona e Cristina M. Wagner Mastrobuono indicaram o Dr. Luciano de Souza Godoy para presidir o Tribunal.
28. Em 18 de março de 2020, a Secretaria notificou o Dr. Luciano de Souza Godoy sobre a designação para presidente do Tribunal e concedeu-lhe o prazo até 26 de março de 2020 para entrega dos formulários preenchidos.
29. Em 23 de março de 2020, a Secretaria enviou às Partes uma cópia da Declaração de Aceitação, Disponibilidade, Imparcialidade e Independência e do *curriculum vitae* do Dr. Luciano de Souza Godoy, convidando-os a apresentar eventuais comentários aos seus esclarecimentos até 30 de março de 2020.
30. Em 30 de março de 2020, a ANTT e a União apresentaram pedidos de esclarecimentos ao Dr. Luciano de Souza Godoy. Na mesma data, a MSVIA solicitou cópias do procedimento CCI 23932/GSS/PFF, em que o indicado também atua como Presidente e tem como uma das Partes a ANTT.

31. Em 31 de março de 2020, a Secretaria encaminhou os pedidos de esclarecimentos ao Dr. Luciano de Souza Godoy, convidando-o a apresentar os comentários que considerar necessários até o dia 7 de abril de 2020.
32. Em 7 de abril de 2020, o Dr. Luciano de Souza Godoy encaminhou à Secretaria 6 anexos contendo os esclarecimentos solicitados pelas partes e as ações judiciais patrocinadas por seu escritório.
33. Em 9 de abril de 2020, os esclarecimentos foram encaminhados às Partes, sendo-lhes concedido prazo para eventuais comentários até o dia 17 de abril de 2020.
34. Em 14 de abril de 2020 foi reiterado pedido de esclarecimentos ao Dr. Luciano de Souza Godoy, pela ANTT.
35. Em 15 de abril de 2020, a Secretaria encaminhou o pedido de esclarecimentos ao Dr. Luciano de Souza Godoy.
36. Em 16 de abril de 2020, o Dr. Luciano de Souza Godoy prestou esclarecimentos. Na mesma data, a Secretaria encaminhou as informações às Partes e aos coárbitros, concedendo-lhes o prazo até 23 de abril de 2020 para eventuais comentários.
37. Em 20 de abril de 2020, a MSVIA manifestou-se pela confirmação à nomeação do Dr. Luciano de Souza Godoy como presidente do Tribunal.
38. Em 22 de abril de 2020, a União manifestou-se pela concordância com a nomeação do árbitro indicado como presidente do Tribunal.
39. Em 23 de abril de 2020, a ANTT manifestou-se pela concordância com a nomeação do Dr. Luciano de Souza Godoy como árbitro presidente deste procedimento.
40. Em 28 de abril de 2020, a Secretaria informou que, nos termos do artigo 13(2) do Regulamento, o Secretário Geral confirmou, na mesma data, a nomeação do Dr. Luciano de Souza Godoy para atuar na qualidade de presidente do Tribunal.
41. Nessa mesma data, a Secretaria informou que a Ata de Missão deverá ser assinada pelas Partes e pelo Tribunal em até 30 (trinta) dias contados da transmissão dos autos ao Tribunal.
42. Em 18 de maio de 2020, o Dr. Luciano de Souza Godoy encaminhou a minuta de Ata de Missão e da Ordem Processual 1, esta última para inclusão do cronograma do procedimento, requerendo que as partes enviassem suas considerações até o dia 25 de maio de 2020.

43. Em 20 de maio de 2020, a MSVIA solicitou a prorrogação do prazo para envio de considerações à minuta de Ata de Missão de Ordem Processual 1, haja vista os impactos causados pela COVID-19.

44. Nessa mesma data, a ANTT e a União concordaram com o pedido de prorrogação acima.

45. Em 21 de maio de 2020, o Tribunal Arbitral deferiu a prorrogação do prazo para envio de considerações à minuta de Ata de Missão e Ordem Processual 1 para o dia 08 de junho de 2020.

46. Em 29 de maio de 2020, o Tribunal Arbitral comunicou as Partes, por e-mail, sobre a audiência para leitura da Ata de Missão e da Ordem Procedimental nº 1 agendada para o dia 15 de junho de 2020.

IV. Constituição do Tribunal

47. O Tribunal foi constituído da seguinte forma:

Em 3 de março de 2020, Carlos Alberto Carmona foi confirmado como coárbitro pelo Secretário Geral, após designação pela Requerente, nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento.

Em 3 de março de 2020, Cristina M. Wagner Mastrobuono foi confirmada como coárbitra pelo Secretário Geral, após designação pelas Requeridas, nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento.

Em 28 de abril de 2020, Luciano de Souza Godoy foi confirmado como presidente do Tribunal pelo Secretário Geral, após designação conjunta pelos coárbitros, nos termos do Artigo 13(2) do Regulamento.

48. As Partes concordam com a nomeação de Giovanna Martins de Santana para atuar como secretária administrativa do Tribunal, sem ônus para as Partes, em conformidade com cláusula XIX da Nota às Partes e aos Tribunais Arbitrais sobre a Condução da Arbitragem nos termos do Regulamento de Arbitragem da CCI, salvo despesas justificadas e razoáveis eventualmente necessárias para comparecimento em diligências do procedimento, devendo ser informadas previamente às Partes. A secretária administrativa assistirá exclusivamente aos Árbitros, sendo que sua atuação não se confunde com os serviços de Secretaria Geral do Procedimento que serão prestados pela CCI, na forma do Regulamento.

49. Mediante a assinatura desta Ata de Missão, as Partes confirmam individualmente que o Tribunal foi devidamente constituído.

50. Assim sendo, as Partes renunciam a qualquer objeção referente a questões que são de seu conhecimento na data da assinatura desta Ata de Missão.

V. Notificações e comunicados

51. Conforme o Artigo 3º do Regulamento, toda manifestação, notificação, comunicação ou correspondência escrita das Partes e/ou do Tribunal deverá, obrigatoriamente, ser enviada com cópia para todos os representantes das demais Partes, a cada árbitro e à Secretaria, simultaneamente, nos endereços eletrônicos indicados na página 2 desta Ata.

52. Os comunicados serão enviados para os endereços de e-mail dos representantes das Partes, conforme acima citados, até, inclusive, a data estipulada pelo Tribunal.

53. Os documentos serão disponibilizados à Secretaria em formato eletrônico, com envio do respectivo *link* de *download*, ocasião em que a manifestação principal deve ser enviada em anexo ao e-mail mencionando quais os documentos que estão sendo compartilhados via *link*/nuvem.

54. Salvo existência de disposições imperativas de lei aplicável, e salvo acordo em contrário entre as Partes: (1) a Ata de Missão poderá ser assinada eletronicamente em vias separadas e (2) tais vias serão enviadas à Secretaria nos termos do Artigo 3º do Regulamento por e-mail ou outros meios de telecomunicação que permitam o registro do respectivo envio.

VI. Convenção de arbitragem

55. As Partes apresentaram demandas nos termos da convenção de arbitragem contida no Contrato, em que consta o seguinte:

37 Resolução de Controvérsias

37.1 Arbitragem

37.1.1 *As Partes obrigam-se a resolver por meio de arbitragem as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados.*

(i) Não poderão ser objeto de arbitragem as questões relativas a direitos indisponíveis, a exemplo da natureza e titularidade públicas do serviço concedido e do poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado.

37.1.2 *A submissão a arbitragem, nos termos deste item, não exige o Poder Concedente nem a Concessionária da obrigação de dar integral cumprimento a este Contrato, nem permite a interrupção das atividades vinculadas a Concessão, observadas as prescrições deste Contrato.*

37.1.3 *A arbitragem será administrada pela CCI, segundo as regras previstas no seu regulamento vigente na data em que a arbitragem for iniciada.*

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

37.1.5 *A lei substantiva a ser aplicável ao mérito da arbitragem será a lei brasileira, excluída a equidade.*

37.1.6 *O tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada **Parte** indicar um árbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro. Na hipótese de a arbitragem envolver mais de 2 (duas) **Partes**, seja no polo ativo, seja no polo passivo, a escolha dos árbitros deverá seguir o previsto no art. 9º do regulamento de arbitragem da CCI.*

37.1.7 *Não havendo consenso entre os árbitros escolhidos por cada **Parte**, o terceiro árbitro será indicado pela CCI, observados os termos e condições aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.*

37.1.8 *Caso seja necessária a obtenção das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constituição do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de mediação, as **Partes** poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do tribunal arbitral, deverão ser requeridas e apreciadas pelo tribunal arbitral que, por sua vez, poderá solicitá-las ao competente órgão do Poder Judiciário, se entender necessário.*

37.1.9 *As decisões e a sentença do tribunal arbitral serão definitivas e vincularão as **Partes** e seus sucessores.*

37.1.10 *A **Parte** vencida no procedimento de arbitragem arcará com todas as custas do procedimento, incluindo os honorários dos árbitros.*

56. A cláusula compromissória acima transcrita é o fundamento para a instauração da presente arbitragem.

VII. Lei aplicável

57. Nos termos da cláusula 37.1.5 do Contrato, *“a lei substantiva a ser aplicável ao mérito da arbitragem será a lei brasileira, excluída a equidade”*.

58. As Partes, neste ato, reconhecem que, caso haja resolução da disputa de forma amigável, o Tribunal poderá declará-la mediante sentença, nos termos do artigo 33 do Regulamento.

VIII. Regras procedimentais aplicáveis

59. De acordo com o Artigo 19 do Regulamento, o procedimento perante o Tribunal será regido pelo Regulamento e, no que este for omissivo, pelas regras que as Partes - ou, na falta destas, o Tribunal - determinarem, referindo-se ou não a uma lei nacional

processual aplicável à arbitragem, respeitados os princípios da não surpresa, da fundamentação das decisões proferidas, do contraditório e da ampla defesa.

60. As Partes, neste ato, manifestam sua concordância com o calendário processual e demais regras procedimentais estabelecidas pelo Tribunal através da Ordem Procedimental nº 1, a ser proferida em 17 de junho de 2020.

IX. Idioma da arbitragem

61. Nos termos da cláusula 37.1.4 do Contrato, o idioma da arbitragem será a língua portuguesa, sendo, nesse idioma, redigidas as manifestações dos Árbitros, inclusive a Sentença Arbitral.

62. Os documentos e demais provas produzidos em inglês e espanhol deverão ser apresentados juntamente com sua tradução simples para o português. Havendo dúvida a respeito da tradução, a parte impugnante apresentará seus pontos de divergência, cabendo ao Tribunal Arbitral decidir a respeito da necessidade de apresentação de tradução juramentada, custeada pela Parte interessada na produção da prova.

63. Os documentos e demais provas produzidos em idioma que não corresponda aos previstos no item 62 deverão ser apresentados juntamente com sua tradução juramentada para o português, custeada pela Parte interessada na produção da prova.

64. A Parte que desejar fazer uso de documento ou citação de fonte doutrinária ou jurisprudencial, cujo original esteja em inglês ou espanhol, poderá fazê-lo se o original estiver acompanhado de tradução livre. Em qualquer hipótese, caso o Tribunal Arbitral entenda necessária a tradução, solicitará expressamente.

X. Sede da arbitragem

65. Nos termos da cláusula 37.1.4 do Contrato, a arbitragem terá sede em Brasília, Distrito Federal, Brasil.

66. Conforme o Artigo 18(2) do Regulamento, o Tribunal poderá, após consultar as Partes, realizar audiências e reuniões em qualquer outro local que considere apropriado, inclusive determinar a utilização de ferramentas de comunicação remota nas reuniões ou audiências atreladas a este procedimento, ouvidas previamente as Partes.

67. Conforme o Artigo 18(3) do Regulamento, o Tribunal poderá deliberar em qualquer local que considere apropriado.

XI. Resumo das respectivas posições e pretensões das Partes

68. O objetivo dos resumos seguintes é atender ao exigido no Artigo 23(1) do Regulamento, sem prejuízo do contido em demais alegações, argumentos, afirmações ou negações, repetidas ou diferentes, já depositadas, e em demais manifestações e instrumentos a serem depositados no curso desta arbitragem, sob ressalva do disposto no Artigo 23(4) do Regulamento.

69. Portanto, nenhuma das Partes poderá formular novas demandas fora dos limites desta Ata de Missão, após sua assinatura ou aprovação, a não ser que seja autorizada para tanto pelo Tribunal, o qual levará em consideração a natureza de tais demandas, o estágio da arbitragem e outras circunstâncias relevantes.

70. Nenhuma declaração ou omissão no resumo de qualquer das Partes será interpretada como renúncia a qualquer questão de fato ou de direito, nem como respectiva admissão. O resumo não reflete conclusão sobre os fatos por parte do Tribunal nem admissão por qualquer das Partes.

71. As Partes resumiram suas posições como segue.

72. Mediante assinatura desta Ata de Missão, as Partes não subscrevem nem consentem com a posição ou pretensões da outra Parte.

a. Posição e pretensões da Requerente

73. Síntese das alegações e pedidos da Requerente:

74. Em 12.3.2014, a MSVIA celebrou o Contrato de Concessão rodoviária com a União Federal, por intermédio da ANTT, para a operação, reforma e administração do trecho da Rodovia Federal BR-163/MS.

75. Assim como se verifica em várias outras concessões licitadas no âmbito da 3ª Etapa do Programa de Concessões do Governo Federal, o Contrato de Concessão firmado com a MSVia padece de falhas incontornáveis em sua modelagem e de gravíssimo desequilíbrio econômico-financeiro, reconhecido em mais de uma oportunidade pelo poder concedente.

76. A começar pelo *Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais*, documento em que a ANTT analisou as concessões da 3ª Etapa, licitadas em 2012 e 2013, e concluiu pela necessidade de revisão contratual ante a aguda e imprevisível crise econômica de 2015 e 2016.

77. Essa crise econômica desequilibrou a execução do contrato em três aspectos principais, que serão objeto de discussão na presente arbitragem.

78. Em primeiro lugar, a Concessionária enfrentou uma das maiores crises econômicas da história brasileira, que acarretou redução drástica do fluxo de veículos, com as projeções ficando muito aquém do tráfego real das rodovias concedidas na 3ª Etapa das Concessões.

79. A incontestável queda no volume de tráfego comprometeu a receita tarifária auferida pela MSVIA e, por conseguinte, impactou negativamente o Fluxo de Caixa do Projeto.

80. Em segundo lugar, houve modificação das condições de financiamento dos investimentos prometidos pelo Governo Federal e apresentadas pela ANTT, que serviram de base para que a Requerente apresentasse sua proposta.

81. As condições de financiamento constaram de carta pública apresentada pelo Banco Nacional do Desenvolvimento - BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal, bem como do item 4.3. das Premissas de Financiamento dos Estudos de Viabilidade Econômico-Financeira da Concessão. O BNDES financiaria até 70% (setenta por cento) do volume de investimentos da concessão, mas esse percentual, na prática, foi reduzido para apenas 40% (quarenta por cento).

82. Além das restrições ao volume de financiamento, houve aumento da taxa de juros, onerando sobremaneira o custo para a Concessionária. Diante da crise fiscal e da elevação da taxa Selic, o governo decidiu aumentar a taxa de juros de longo prazo, fazendo com que o custo do crédito tivesse um aumento substancial no período, cuja magnitude era totalmente imprevisível em 2013, quando ocorreu a licitação.

83. Em terceiro lugar, houve o aumento extraordinário dos insumos asfálticos fornecidos pela Petrobras em cerca de 72% (setenta e dois por cento), conforme apurado pela própria ANTT, com base nos preços praticados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

84. O aumento extraordinário e imprevisível do material betuminoso foi especialmente prejudicial porque ocorreu justamente no momento em que a Concessionária avançava nas obras de duplicação e restauração do pavimento da via.

85. Para além das causas de desequilíbrio econômico-financeiro relacionadas à crise econômica já expostas, compõem o objeto da presente arbitragem outros fatores supervenientes e alheios à responsabilidade da Concessionária que inviabilizam a concessão, a saber: (i) o atraso e a fragmentação do processo de licenciamento ambiental e (ii) as alterações legislativa e regulamentares referentes à tolerância máxima na pesagem dos veículos de carga.

86. Quanto ao licenciamento ambiental, a primeira etapa das obras de duplicação, condição essencial para início da cobrança tarifária de pedágio, somente foi possível em razão da obtenção, pela Concessionária, de autorização especial emitida pelo IBAMA.

87. A Licença de Instalação (“LI”), de responsabilidade do Poder Concedente e que autorizava a continuidade das duplicações, foi concedida em 31/3/2016, sendo o início das obras autorizado em 10/5/2016, 13 (treze) meses após o prazo previsto no Contrato de Concessão.

88. No entanto, a LI emitida não liberou a totalidade das obras, pois diversos segmentos ficaram bloqueados, fragmentando as frentes de duplicação, o que ocasionou graves impactos à regular execução das obras.

89. Também a tolerância máxima na pesagem de veículos de carga também sofreu alteração, configurando inequivocamente fato do príncipe. A uma, porque houve a extensão, operada pela Resolução CONTRAN nº 467/2013, do prazo de vigência da tolerância máxima de peso previsto na Resolução CONTRAN nº 258/2007 (conforme redação da Resolução CONTRAN nº 430/2013); a duas, porque o limite de tolerância transmitido por eixo, previsto na Resolução CONTRAN nº 489/2014, passou de 7,5% (sete vírgula cinco por cento) para 10% (dez por cento) sobre veículos que não excedessem o limite de 5% (cinco por cento) sobre o peso bruto total, o que foi, ao final, ratificado na Lei nº 13.103/15 (“Lei dos Caminhoneiros”), regulamentada pela nova Resolução CONTRAN nº 526/2015.

90. Houve o reconhecimento expresso pela ANTT e pelo Tribunal de Contas da União (“TCU”) quanto ao desequilíbrio provocado pela Lei dos Caminhoneiros, eis que o aumento no peso dos veículos que trafegam pelas estradas aumenta o desgaste da pista e, por consequência, os custos de manutenção da via. Todavia, o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro, formulado pela Requerente em 2016, não foi apreciado até o momento pela ANTT – e a ANTT vem erráticamente alternado o cálculo do impacto, invocando parâmetros não previstos no âmbito do Contrato de Concessão.

91. Para piorar um quadro já inviável, a ANTT editou a Deliberação nº 1.025, de 26.11.2019, reduzindo a Tarifa Básica de Pedágio em 53,94% (cinquenta e três vírgula noventa e quatro por cento), sem antes recompor as perdas sofridas pela Concessionária, a despeito do reconhecimento expresso.

92. Em razão disso, a MSVIA acionou o Poder Judiciário, em 27.11.2019, para suspender os efeitos da referida deliberação e determinar que a Agência mantivesse as bases econômico-financeiras praticadas no Contrato de Concessão até o julgamento de mérito neste procedimento arbitral (Processo nº 1039786-87.2019.4.01.3400 – 22ª Vara da Seção Judiciária do Distrito Federal).

93. Negada a cautelar em primeiro grau, a MSVIA interpôs o Agravo de Instrumento nº 1041040-13.2019.4.01.0000, em 30.11.2019, tendo sido deferido, na mesma data, o pedido de antecipação da tutela recursal *“para suspender os efeitos da Deliberação 1025 ANTT, de 26/11/2019, até que apreciados os conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral”*.

94. Em cumprimento à decisão, a ANTT publicou no Diário Oficial da União, em 23.1.2020, a Deliberação nº 34/2020 para suspender os efeitos da Deliberação nº 1.025 de 26.11.2019.

95. Paralelamente, em 20.12.2019, a MSVIA requereu, junto à ANTT, a instauração de processo de relicitação da concessão, com fundamento na Lei nº 13.448/2017, demonstrando que os fatos e eventos narrado tornaram inviável o cumprimento das obrigações nos moldes originalmente pactuados.

96. O processo de relicitação está em curso e deverá ser submetido à deliberação da ANTT e, posteriormente, ao Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, ao qual caberá opinar, previamente à deliberação do Presidente da República, quanto à conveniência e à oportunidade da relicitação e sobre a qualificação do empreendimento no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República, nos termos do art. 6º do Decreto nº 9.957/2019.

97. Havendo a qualificação da concessionária para a relicitação, será celebrado termo aditivo com a MSVIA, com a apuração, em sede administrativa, das indenizações devidas à contratada pelos investimentos em bens reversíveis vinculados ao contrato de parceria realizados e não amortizados ou depreciados (art. 17, VII, da Lei 13.448/2017) – abatidos dos valores de penalidades (multas) e demais desequilíbrios (diferenças tarifárias, incrementos de custos, etc.) reconhecidos durante a vigência do Contrato.

98. Considerando-se o avançado estágio do processo de relicitação, bem assim a possibilidade de surgirem controvérsias entre as Partes a respeito das indenizações a serem fixadas, ou se modificarem as atuais controvérsias, **a Requerente pleiteia, em caráter excepcional e como medida de celeridade e economia processual, a postergação da estabilização desta demanda para o momento da apresentação das alegações iniciais da Requerente**

99. Até lá, a Requerente estima que já possam ter surgido ou modificado as eventuais pretensões da MSVIA contra as mesmas Requeridas, as quais podem ser incorporadas ao objeto desta arbitragem, evitando-se a instauração de novo procedimento, com todos os custos daí decorrentes.

100. Nesse sentido, deve ser destacado que, em data recentíssima, 05.06.2020, a ANTT encaminhou às concessionárias de rodovias federais o Ofício Circular n.º 786/2020/SUROD/DIR-ANTT, informando a conclusão de Relatório Final referente a

“Definição de uma metodologia para avaliar os impactos do aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas”. O referido estudo, segundo informado pela ANTT, será aplicado nas próximas revisões tarifárias para recomposição do desequilíbrio econômico financeiro causado pela Lei dos Caminhoneiros, com provável impacto no processo de relicitação e também nesta arbitragem.

101. Não bastassem todos os desequilíbrios econômico-financeiros da concessão acima relatados, que inviabilizaram a execução regular do Contrato de Concessão, a Requerente foi injustamente penalizada pelo descumprimento de obrigações contratuais, cujo adimplemento não foi possível justamente em virtude dessas causas de desequilíbrio, razão pela qual as penalidades aplicadas devem ser anuladas.

102. E mais: a Requerente vem sendo gravemente impactada por conta da pandemia do novo coronavírus (COVID-19), que causou uma queda vertiginosa do tráfego de veículos no trecho da concessão, diante da implementação de planos de isolamento social e limitação do transporte inter e intraestadual – evento imprevisível e de força maior, cujo risco é atribuído ao Poder Concedente no âmbito do Contrato.

103. Em razão dos impactos da pandemia, a Advocacia-Geral da União (“AGU”) emitiu o Parecer nº 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, concluindo que a pandemia do novo coronavírus *“pode ser classificada como evento de ‘força maior’ ou ‘caso fortuito’, caracterizando ‘álea extraordinária’ para fins de aplicação da teoria da imprevisão a justificar o reequilíbrio de contratos de concessão de infraestrutura de transportes”*, o que, segundo a AGU, deve ser analisado à luz do contrato e do efetivo impacto sobre as receitas ou despesas da concessionária.

104. Deve ser observado, nesse sentido, que a Concessionária vem reportando ao Poder Concedente reduções no fluxo de veículos a partir da deflagração da pandemia – e, conseqüentemente, aniquilando seu faturamento – na ordem de 30%, fato esse que agravou ainda mais a situação já deficitária da concessão.

105. Portanto, a atual crise causada pela pandemia da COVID-19 acentua sobremaneira a execução do Contrato de Concessão e evidencia a inviabilidade da modelagem da concessão nos termos pactuados, com prejuízos a serem oportunamente apurados neste procedimento arbitral.

106. Assim, pelo exposto e por tudo o mais que será detalhado e acrescentado ao longo desta arbitragem, a MSVIA requer:

- (i) a **confirmação da Liminar** concedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região para manter **suspensos os efeitos da Deliberação nº 1.025 da ANTT**, impedindo-se que a ANTT reduza a tarifa básica de pedágio (TBP) até o julgamento final do mérito deste procedimento arbitral;

- (ii) a **declaração** do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, em razão das causas em discussão na presente arbitragem, e, conseqüentemente, a **anulação** das penalidades indevidamente aplicadas à Concessionária em virtude do descumprimento de obrigações inviabilizadas em razão das causas citadas;
- (iii) a **condenação** das Requeridas solidariamente ao pagamento de indenização à Requerente em decorrência do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão, na forma do Contrato e das leis de regência, inclusive quanto às perdas experimentadas pela Requerente no dia 30.11.2019, quando foi aplicada a redução da TBP em decorrência da Deliberação nº 1.025 de 26.11.2019;
- (iv) a **condenação** solidária das Requeridas a reembolsarem à Requerente todas as custas e despesas incorridas com a presente arbitragem, excluída a condenação às verbas de sucumbência.

107. A Requerente se reserva ao direito de desenvolver e fundamentar seus pedidos no momento oportuno, registrando, desde já, que requer que não sejam aplicadas as disposições do Decreto nº 10.025/19 à presente arbitragem.

b. Posição e pretensões da Requerida

108. O litígio entre as partes tem como objeto questões relativas à execução do contrato de concessão para exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço da rodovia federal BR-163/MS, a cargo da Concessionária de Rodovias Sul Matogrossense – MSVia S.A.. Mais especificamente, sustenta a requerente a ocorrência de eventos causadores de desequilíbrio econômico financeiro na relação contratual, em relação aos quais a ANTT teria relutado em proceder aos respectivos ajustes tarifários.

109. Tais alegações não procedem, conforme será demonstrado oportunamente e de forma detalhada ao longo do processo arbitral, especialmente após a requerente especificar sua pretensão nas alegações iniciais. De todo modo, em linhas gerais, já é possível adiantar o seguinte.

110. O contrato de concessão é expreso ao atribuir à Concessionária a responsabilidade pela obtenção dos financiamentos, prevendo ainda que a Concessionária não pode invocar problemas dessa ordem para eximir-se das obrigações contratuais.

111. A questão dos atrasos no licenciamento ambiental também foram tratadas segundo as disposições contratuais, especialmente com a aplicação automática do desconto de reequilíbrio independente de quem deu causa ao atraso e aplicação de penalidades somente em relação a fatos imputáveis à Concessionária.

112. A oscilação de preços dos insumos asfálticos constituem risco atribuído contratualmente à Concessionária, motivo pelo qual não caberia qualquer reequilíbrio em decorrência de aumento de preço de tais insumos, ainda que eventualmente demonstrado pela Concessionária ao longo do procedimento arbitral.

113. Não procede a alegação de que a crise econômica que assolou o Brasil nos anos de 2015 e 2016 ensejaria a necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. É natural e esperado que, em um contrato de longo prazo (no caso, 30 anos), existam períodos de oscilações da economia, com ciclos de prosperidade e recessão, o que não é raridade no Brasil.

114. Trata-se, portanto, de risco da atividade empresarial assumido pela Concessionária, conforme previsão contida na subcláusula nº 21.1.1 do Contrato de Concessão e na Lei nº 8.987/95.

115. Também não procede a afirmação de que a ANTT teria supostamente reconhecido o desequilíbrio contratual em decorrência da crise econômica. A Agência jamais reconheceu a possibilidade jurídica de promover o reequilíbrio do contrato, justamente porque o risco alegado era da Concessionária. Além disso, inexistiria viabilidade jurídica para uma ampla revisão contratual sem lei específica que assim autorizasse, sob pena de ofensa aos mais comezinhos princípios da vinculação ao instrumento convocatório na licitação ou do *pacta sunt servanda*.

116. No que se refere ao aumento do limite de tolerância de peso, promovida, sobretudo, pela edição da Lei nº 13.103/2015, conforme informado pela própria Requerente, já houve um primeiro reequilíbrio temporário.

117. Como não há decisão definitiva da Agência, que ainda avalia a melhor forma de implementação das conclusões oriundas dos estudos conduzidos em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, o tema sequer poderia ser submetido à presente arbitragem, nos termos exigidos pelo art. 31 da Lei nº 13.448/2017 e inciso VIII do art. 3º do Decreto nº 10.025/2019.

118. De todo modo, caso esse Tribunal entenda pela possibilidade de apreciação do tema no âmbito desta arbitragem, deve ao menos ser preservada a competência regulatória da Agência, de modo a permitir que seja aplicado, para fins de reequilíbrio decorrente do aumento do limite de tolerância de peso, as conclusões do citado estudo.

119. Também inviável de ser apreciada por este Tribunal os pleitos decorrentes da pandemia (COVID) e aqueles relacionados à relicitação, uma vez que não foi impugnado qualquer ato praticado pela Requerida. Portanto, quanto a esses temas, caso esse Tribunal entenda que o pleito possa ser apreciado, a Requerida faz uma impugnação por negativa geral.

120. Outro esclarecimento a ser feito é que a Requerente falta com a verdade ao sustentar que o Fator C constitui-se em "fator contratual de reequilíbrio em prol do Poder Concedente". Tal mecanismo contratual, nos termos da fórmula prevista no Anexo 6 do contrato, pode tanto justificar um aumento quanto uma redução tarifária, a depender da variação dos componentes da fórmula. O importante aqui é ressaltar que a ANTT aplicou o Fator C em estrita observância às disposições do contrato.

121. À luz de tais considerações e diante da completa ausência de plausibilidade dos pleitos de reequilíbrio formulados pela requerente e do risco de dano aos usuários caso se aguarde o término do procedimento, deve ser revogada a liminar concedida pelo TRF da 1ª Região. Na ocasião, requer seja apreciado o pleito da Requerida quanto à inarbitrabilidade do pedido de reequilíbrio relacionado ao aumento do limite de tolerância de peso em decorrência da Lei nº 13.103/2015.

122. Ao final, requer sejam julgados totalmente improcedentes os demais pleitos formulados pela Requerente com sua condenação nas custas e despesas processuais.

123. Caso este Tribunal entenda que toda matéria possa ser submetida à apreciação da presente arbitragem, inclusive aquele referente aos impactos da Lei nº 13.103/2015, requer seja preservada a competência regulatória da Agência, de modo a permitir que as conclusões dos estudos desenvolvidos em parceria com a UFRS sejam utilizados para promoção do reequilíbrio.

124. Por fim, requer a aplicação a este procedimento arbitral das disposições do Decreto nº 10.025/2019.

125. A ANTT registra que não adiantará as custas do procedimento.

c. Posição e pretensões da União

126. A União entende que a sua condição no presente feito é a de interveniente, com fundamento no artigo 5º da Lei 9.469/1997. Isso porque, embora detenha a condição de anuente, tendo celebrado o compromisso arbitral e, pois, aderido aos termos da arbitragem, não pode ser considerada parte material desta controvérsia.

127. Inicialmente, consigne-se que a União não é parte legítima para figurar no polo passivo da arbitragem. A ilegitimidade da União é flagrante, em razão da descentralização administrativa. A União transferiu suas funções enquanto Poder

Concedente à ANTT, que recebeu, nos termos da legislação de regência do setor, as atribuições para a gestão do contrato (regulação) e a fiscalização do serviço, o que envolve competência para celebração de contratos de concessão, além de amplas atribuições quanto à gestão e a fiscalização de tais contratos. A União não é parte material da presente arbitragem na medida em que é competência exclusiva da ANTT promover o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em questão.

128. Em outras palavras, a União não é parte legítima para figurar no polo passivo do processo arbitral uma vez que: (i) os fatos alegados como ensejadores do reequilíbrio – elencados no requerimento de arbitragem da Requerente – não foram praticados pela União, e se inserem na esfera de atribuições de outros entes; (ii) a UNIÃO não é competente para promover o reequilíbrio econômico-financeiro pleiteado pela Requerente, posto que compete à ANTT proceder a revisões, reajustes e demais formas de reequilíbrio dos contratos de concessão de rodovias federais, na forma da Lei n.º 10.233/01; e (iii) os efeitos de eventual condenação seriam ineficazes em relação à União, uma vez que não poderá compelir a ANTT - que goza de autonomia e independência na gestão e fiscalização do contrato - a proceder ao pleiteado reequilíbrio contratual.

129. Há, assim, uma única posição que a União pode adotar nesta lide, a saber, a de interveniente anômala. Tal posição é, justamente, adotada sempre que a União, embora não ostente a posição de parte substancial – sendo, pois, ilegítima a tentativa de incluí-la no polo processual – tem interesse não necessariamente jurídico na demanda (no caso, se trata de interesse econômico, relacionado à relicitação).

130. Cumpre destacar, desde logo, que o art. 5º da Lei nº 9.469/1997 é plenamente aplicável à arbitragem, tendo em vista tratar-se de microsistema público, previsto em legislação especial e incidente sobre qualquer método heterocompositivo de solução de controvérsias – judicial ou extrajudicial – em que seja discutido interesse da União.

131. Assim, não se aplica neste caso a discussão – tão relevante quanto tormentosa – a respeito da aplicação dos institutos de intervenção de terceiros do Código de Processo Civil aos procedimentos arbitrais. Ali, tratam-se de dois sistemas diversos – o processual civil e o arbitral, aplicáveis, respectivamente a duas diversas jurisdição (a estatal e a arbitral) – e a aplicabilidade dos dispositivos de um em outro não pode ser considerada automática ou obrigatória. Já no caso do subsistema de direito público ao qual fizemos referência, apresenta-se como norma especial regedora de específicas formas de atuação da União em qualquer causa em que seu interesse esteja em disputa.

132. E não poderia ser de outra forma. Ausentes pedidos em desfavor da União, como se verifica do Requerimento de Arbitragem¹, não há como cogitar de sua inclusão como

¹ São estes os pedidos apresentados pela Requerente: (i) liminarmente, a conformação da liminar para manter suspensos os efeitos da Deliberação 1.025 da ANTT; (ii) no mérito, a declaração do

parte substancial da controvérsia. Assim, havendo interesse de natureza econômica em discussão, sua posição neste procedimento arbitral é e somente pode ser na condição de interveniente, carecendo-lhe os contornos necessários para compor qualquer dos polos processuais da disputa.

133. Assim, pretende a União seja reconhecida a sua ilegitimidade e, em consequência, a condição de interveniente na presente arbitragem, com as consequências daí resultantes, principalmente a possibilidade de manifestação sobre qualquer questão relacionada à sua posição processual e às questões de mérito que possam atingir sua esfera de interesse, assim como a isenção do pagamento de custas, honorários e demais despesas incorridas no procedimento arbitral.

134. Subsidiariamente, a União desde já apresenta uma negativa geral dos pedidos da Requerente, que deverão ser declarados improcedentes, pelos motivos que serão demonstrados de maneira mais minuciosa ao longo do procedimento.

135. Requer que se aplique a este procedimento arbitral as disposições do Decreto nº 10.025/2019.

136. A União registra que não adiantará as custas do procedimento.

XII. Valor em disputa

137. Em seu requerimento de arbitragem, a MSVIA atribuiu a esta disputa o valor de R\$ 357.000.000,00 (trezentos e cinquenta e sete milhões de reais).

138. Em sua resposta ao requerimento de arbitragem, a ANTT e a União não apresentaram pedido contraposto e não contestaram o valor indicado pela MSVIA.

139. Desta forma, fica estabelecido, neste ato, que o valor em disputa é o montante de R\$ 357.000.000,00 (trezentos e cinquenta e sete milhões de reais), sendo certo que, a qualquer tempo e com fundamento nos documentos e alegações apresentados pelas Partes, o valor em questão poderá ser reavaliado pela Corte para fins de cobrança dos custos deste procedimento até o encerramento da fase de instrução.

XIII. Sentença arbitral e pontos controvertidos a serem resolvidos

desequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão (do qual a União não é parte); e a condenação ANTT a proceder à revisão do contrato, readequando-o às condições atuais da concessão mediante pagamento de indenização; e (iii) a condenação das Requeridas ao reembolso de todas as custas e despesas decorrentes do procedimento arbitral.

140. Os pontos controvertidos a serem resolvidos pelo Tribunal poderão incluir, dentre outros, questões relativas à sua jurisdição, à sua competência e à alocação de custos ao final deste procedimento.

141. Em todos os casos, os pontos controvertidos a serem resolvidos serão os resultantes das manifestações das Partes, incluindo as manifestações futuras, e os pertinentes à decisão sobre as respectivas demandas e defesas das Partes, sem prejuízo do disposto no Artigo 23(4) do Regulamento.

142. Na sentença, o Tribunal Arbitral definirá a condenação de custas, despesas dos árbitros, além de outras despesas que a MSVIA tenha antecipado e efetivamente incorrido. O Tribunal Arbitral fixará todas essas verbas levando em consideração o acolhimento dos pedidos, a complexidade da causa e o comportamento das Partes.

143. Na hipótese de sentença arbitral condenatória que imponha obrigação pecuniária à ANTT e/ou à União, inclusive relativa a custas e despesas com o procedimento arbitral, o pagamento ocorrerá por meio da expedição de precatório ou de requisição de pequeno valor, conforme o caso.

144. O prazo para prolação da sentença arbitral será de 60 (sessenta) dias a contar do recebimento da via eletrônica das alegações finais das Partes pelo Tribunal e poderá ser estendido por até 60 (sessenta) dias. O Tribunal Arbitral fica autorizado expressamente pelas Partes a enviar as sentenças arbitrais por via digital, devendo o prazo de 30 (trinta) dias para eventuais pedidos de esclarecimentos ser contado do recebimento da via digital pelas Partes. O Tribunal concederá à contraparte prazo de 30 (trinta) dias para que se manifeste sobre o Pedido de Esclarecimentos.

145. As Partes, desde já, conferem ao Tribunal poderes para proferir sentenças parciais.

XIV. Outras questões procedimentais

146. Toda questão procedimental poderá ser decidida por ordens procedimentais, após consulta com as Partes.

147. As ordens procedimentais poderão ser assinadas apenas pelo Presidente, após consultar os coárbitros.

148. Simples comunicados do Tribunal poderão ser realizados por meio de correspondência eletrônica a ser encaminhada para as Partes, podendo inclusive serem assinados pelo árbitro presidente, com a anuência dos demais árbitros.

149. De acordo com o Artigo 22(1) do Regulamento, o Tribunal e as Partes concordam em envidar todos os esforços para conduzir a arbitragem de forma célere e eficiente quanto aos custos, levando em consideração a complexidade do caso e o valor da disputa.

150. As Partes deverão cumprir as regras procedimentais aplicáveis à tramitação da presente Arbitragem. Contudo, caso haja descumprimento de qualquer delas, a Parte que se sentir prejudicada poderá exigir o seu cumprimento, devendo necessariamente se manifestar na primeira oportunidade após a identificação do referido descumprimento, sob pena de preclusão.

XV. Publicidade

151. Os atos do procedimento arbitral serão públicos, ressalvadas as hipóteses legais de sigilo, de segredo de justiça, de segredo industrial decorrente da exploração direta de atividade econômica pelo Estado por pessoa física ou entidade privada que tenha qualquer vínculo com o Poder Público.

152. Para fins de atendimento deste item, consideram-se atos do procedimento arbitral as petições, os laudos periciais e as decisões dos árbitros de qualquer natureza.

153. A Secretaria da CCI disponibilizará os atos do procedimento arbitral mediante requerimento de eventual interessado.

154. A audiência arbitral respeitará o princípio da privacidade, sendo reservada aos árbitros, secretária do Tribunal, Partes, respectivos procuradores, testemunhas, assistentes técnicos, peritos, funcionários da instituição da arbitragem e demais pessoas previamente autorizadas pelo Tribunal Arbitral.

155. O Tribunal Arbitral decidirá sobre os pedidos formulados por quaisquer das Partes a respeito do sigilo de documentos e informações protegidos por lei ou cuja divulgação possa afetar o interesse das Partes.

156. A Secretaria da CCI, quando consultada, poderá informar a terceiros sobre a existência da arbitragem, a data do requerimento de arbitragem, o nome das partes, o nome dos árbitros e o valor envolvido.

157. As Partes e os Árbitros não objetam a publicação de informações sobre o Tribunal Arbitral, conforme a Seção III.C da Nota às Partes e aos Tribunais Arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI.

158. As Partes concordam que a sentença prolatada na presente Arbitragem seja publicada, conforme a Seção III.C da Nota às Partes e aos Tribunais Arbitrais sobre a condução da arbitragem conforme o Regulamento de Arbitragem da CCI.

XVI. Custas e Despesas

159. Todas as questões relativas aos custos e despesas desta arbitragem serão redigidas pelas disposições contidas no Regulamento CCI e seus Apêndices, salvo disposição expressa em contrário, constante desta Ata.

160. Cada Parte arcará com os honorários contratuais dos seus patronos e, também, com os honorários de eventuais assistentes técnicos e pareceristas de sua escolha, sem direito a ressarcimento por tais despesas.

161. As Partes concordam que não haverá incidência de condenação de honorários de sucumbência ou contratuais.

XVII. Assinatura da Ata de Missão

Sede da arbitragem: Brasília, Distrito Federal, Brasil

Data: 17 de junho de 2020.

Esta folha de assinaturas é parte integrante e indissociável da Ata de Missão do procedimento arbitral CCI 24957/PFF

Requerente:

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A.
(representada por Arnaldo Wald, Arnaldo Wald Filho, Mariana Tavares Antunes,
Riccardo Giuliano Figueira Torre, Clarissa Marcondes Macéa, Letícia Zuccolo P. da
Costa Daniel, Marcela Melichar Suassuna, Ana Luiza de Alcântara Ferreira)

Esta folha de assinaturas é parte integrante e indissociável da Ata de Missão do procedimento arbitral CCI 24957/PFF

Requerida:

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT
(representada por Artur Watt Neto, Andre Luiz Macgnan Freire, Emanuel Gonçalves de Carvalho, Kaliane W. C. Lira, Milton Carvalho Gomes, Maria Lúcia Squillace, Paulo R. M. C. Wanderley, Victor V. C. Albuquerque, Priscila C. Nascimento)

Esta folha de assinaturas é parte integrante e indissociável da Ata de Missão do procedimento arbitral CCI 24957/PFF

Requerida

UNIÃO FEDERAL

(representada por Ana Paula Ameno Sobral, Aristhéa T. S. C. B. Alencar, Tatiana Mesquita Nunes, Juliana T. M. Matsuda, Tiago Linhares Dias, Natalia Resende Andrade, Paula Butti Cardoso)

Esta folha de assinaturas é parte integrante e indissociável da Ata de Missão do procedimento arbitral CCI 24957/PFF

Tribunal Arbitral:

Cristina M. Wagner Mastrobuono

Carlos Alberto Carmona

Luciano de Souza Godoy

Secretária administrativa do Tribunal Arbitral:

Giovanna Martins de Santana