

**MANESCO,
RAMIRES,
PEREZ,
AZEVEDO
MARQUES**

SOCIEDADE DE ADVOGADOS

José Roberto Manesco, Eduardo Augusto de Oliveira Ramires, Marcos Augusto Perez, Floriano de Azevedo Marques Neto, Ane Elisa Perez, Tatiana Matiello Cymbalista, Fábio Barbalho Leite, Luís Justiniano Haiek Fernandes, Wladimir Antonio Ribeiro, Adalberto Pimentel Diniz de Souza, Raul Felipe Borelli, Lucas Cherem de Camargo Rodrigues, Caio de Souza Loureiro, Mais Moreno, Licínio dos Santos Silva Filho, Milene Louise Renée Coscione, Carlos Eduardo Bergamini Cunha, Bruno Moreira Kowalski, Marina Fontão Zago, Eduardo Stênio Silva Sousa, Carlos Alberto Laurino, Fernanda Esbizaro Rodrigues Rudnik, Carolina Smirnovas Quattrocchi, Diego Gonçalves Fernandes, Elisa Martinez Giannella, Hendrick Pinheiro da Silva, Mariana Magalhães Avelar, Bruna Silveira Sahadi, Isabela Morbach Machado e Silva, Anna Beatriz Savioli, Kelly Ribeiro Félix de Souza, Ana Luiza Fernandes Calil, Tiago Francisco da Silva, Alexandre Rodrigues de Sousa, Raquel Lamboglia Guimarães, Deise da Silva Oliveira, Patrícia Trompeter Secher, Juliana Moitas Nogueira de Menezes, Beatriz Antonelli Cardoso, Rafael Pereira Fernandes, Rodrigo Amaral Paula de Méo, Rafaella Bahia Spach, Lara de Coutinho Pinto, Luiz Claudio Pimenta Filho, Maria Beatriz de Albuquerque D'Antona, Maria Gabriela Freitas Cruz, Douglas da Silva Oliveira, João Falcão Dias, Leonardo Thomaz Pignatari, Carlos Henrique Benigno Pazetto, Giuliana Ribeiro Alfredo, Roberta Helena Ramires Chiminazzo, Alessandra Jeronimo Ungria, Tamara Cukiert, Patrícia Mutti e Mattos, Vinicius Alvarenga e Veiga, Larissa Nunes de Lima, Rafael De Marchi Santos, Nina Nobrega Martins Rodrigues, Caio Abreu Dias de Moura, Bernardo Asséf Pacola, Fernanda Alves Rosa

CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL - CCI

ARBITRAGEM 23238/GSS

CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS MINAS GERAIS GOIÁS S.A.

(REQUERENTE)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT

(REQUERIDA)

MANIFESTAÇÃO EM ATENÇÃO À ORDEM PROCESSUAL Nº 5

5 DE SETEMBRO DE 2019

**MANESCO,
RAMIRES,
PEREZ,
AZEVEDO
MARQUES**

SOCIEDADE DE ADVOGADOS

À

Secretaria da Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional - CCI

Rua Surubim, 504, 12º andar, Brooklin Novo

04571-050, São Paulo, SP

Tel.:(11) 3040-8830

E-mail: ica10@iccwbo.org

C/C

Dr. Sérgio Mannheimer

Av. Almirante Barroso, 139, 4º andar

20031-005, Rio de Janeiro-RJ

E-mail: mannheimer@afadv.com.br

Dr. Carlos Alberto Carmona

Av. Brigadeiro Faria Lima, 1478, 19º andar

01452-001, São Paulo, SP

E-mail: carmona@mrtc.com.br

Dr. Flávio Amaral Garcia

Rua São José, 20, 15º andar

20010-020, Rio de Janeiro, RJ

E-mail: flavioamaral@juruea.adv.br

Drs. Artur Watt Neto, Denise Oliveira Floriano de Lima, Kaliane Wilma Cavalcante de Lira, Emanuel Gonçalves de Carvalho, Paulo Roberto Magalhães de Castro Wanderley - Coordenação-Geral de Contencioso da PF/ANTT

Setor de Clubes Esportivos SUL – SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, 70200-003, Brasília, DF

E-mails: artur.watt@agu.gov.br

denise.floriano@antt.gov.br

kaliane.lira@antt.gov.br

paulo.wanderley@antt.gov.br

emanoel.carvalho@antt.gov.br

contencioso.pfantt@antt.gov.br

REF.: Manifestação da Requerente em atenção à Ordem Processual nº 5.

I. ESCLARECIMENTOS NECESSÁRIOS NO TOCANTE AO OBJETO DA PRESENTE ARBITRAGEM – ajustes ao item 11 da Ordem Processual nº 5

1. A presente arbitragem foi proposta pela Requerente tendo em vista (i) aplicação inadequada pela ANTT da regra contratual que prevê o Desconto de Reequilíbrio (Fator D), no que toca ao atendimento das metas anuais de duplicação; e (ii) a necessidade de ressarcimento por custos incorridos pela Requerente, por meio da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em decorrência da execução de obras alheias a matriz de risco assumida pela Concessionária.

2. No que tange ao item (i) acima, a Requerente demonstrou que a **sistemática interpretativa** adotada pela Requerida na aplicação do Fator D desconsidera a sistemática do próprio Contrato de Concessão, configurando – aliás, nos moldes do que hoje é praticado pela ANTT -, verdadeiro evento de desequilíbrio contratual para a Requerente.

3. Entretanto, a Ordem Processual nº 5 proferida por este Tribunal Arbitral interpretou a controvérsia e a pretensão da Requerente equivocadamente. No item 11 da mencionada OP, em seu subitem (i), o Tribunal sustentou que uma das questões discutidas pelas partes seria a *“aplicação ou não do chamado “desconto de reequilíbrio”, previsto nas Cláusulas 1.1.1, “xiii”, e 22.6 do contrato (cf. RTE-001) e em seu respectivo Anexo 5 (cf. RTE-015), sobre as revisões ordinárias das tarifas de pedágio que são praticadas na rodovia objeto da concessão, tendo em vista a existência de atraso da Requerida na emissão da licença ambiental necessária ao início das obras”*.

4. Ocorre que essa interpretação da controvérsia, com o devido respeito, encontra-se equivocada.

5. Ao contrário do quanto consta da mencionada Ordem Processual, o cerne da discussão não reside na “aplicação ou não” do Fator D, **mas sim em como se aplicar a regra contratual de modo que a sua finalidade e lógica econômica seja atendida.**

6. Portanto, trata-se de discussão metodológica e de cunho técnico econômico-financeiro. Não se resume, a discussão, à interpretação de cláusula contratual, como tendenciosamente fez crer a Agência ao simplificar a discussão em tela. **O que a Concessionária busca é justamente a correta aplicação metodológica do fator D, ou seja, aplicação das regras contratuais de forma coerente com as suas finalidades.**

7. Questiona-se unicamente a *metodologia interpretativa econômico-financeira* adotada pela ANTT na aplicação do Fator D, que, no entender da Requerente, foi-lhe aplicada de forma equivocada.

8. A causa de pedir e o pedido da Requerente nesta arbitragem, portanto, estão relacionados à aferição *in concreto* dos fatos que caracterizam a relação contratual e as interações destes com as limitações inerentes à matriz de risco da concessão.

9. É isso que se extrai da análise das Alegações Iniciais da Requerente, especialmente no capítulo destinado à demonstração do direito da Requerente ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em que se frisou que o pedido da MGO não é restrito a simples indenização. Veja-se:

171. Conforme todo o explicitado acima, **a aplicação do desconto de reequilíbrio de forma inadequada pela Requerida** impacta diretamente na obtenção de receita pela Requerente, uma vez que a tarifa de pedágio constitui a única forma contratualmente prevista como fonte de receita ordinária (Cf. Cláusula 17.1 do Contrato).

(...)

173. **A situação é agravada quando se considera o impacto da perda de receita refletido ao longo de todo o período da concessão**, os mencionados valores ultrapassam R\$ 74 milhões (RTE-35). **O conseqüente impacto da drástica redução da receita auferida pela Concessionária a todo o arranjo econômico da concessão é inequívoco, visto afetar diretamente o desempenho econômico-financeiro da concessão, ameaçando a**

concretização das premissas econômicas fixadas pelo Edital da licitação que precedeu a presente contratação (RTE-36).

174. Nesse sentido, é indiscutível que a redução ilegal da tarifa básica de pedágio ocasiona prejuízos que extrapolam o valor individualmente considerado da parcela da remuneração da Concessionária indevidamente subtraída pela ANTT, afinal, esse ato refletirá diretamente no fluxo de caixa da Concessão, no custo de capital suportado pela Concessionária, no desenvolvimento de investimentos, em juros e correção monetária.

10. Dessa forma, a questão ora posta não pode ser resumida em simples “quantificação de eventuais perdas e danos causados à Requerente em razão da aplicação do desconto de reequilíbrio”, mas também à devida demonstração de que a forma pela qual a Requerida vem aplicando o mencionado Fator D causa desequilíbrios contratuais que vão além dos prejuízos já sofridos pela Requerente, capazes de alterar a estrutura econômica da concessão, o que uma perícia técnica econômico-financeira poderá auxiliar esclarecer.

11. E justamente por não se tratar de uma simples análise quanto “a aplicação ou não do chamado ‘desconto de reequilíbrio’” que a Requerente entende que é impossível que se decida o tema por meio de sentença parcial, sem que haja a devida dilação técnica probatória da controvérsia.

12. Vejamos.

II. PREJUDICIALIDADE EM SER PROFERIDA SENTENÇA PARCIAL NESTE MOMENTO – perícia que se prestará para além da quantificação do *quantum debeatur* - análise técnica essencial para constatação do *an debeatur*

13. Conforme definido pelo Contrato, o Fator D é um “*mecanismo preestabelecido e pactuado entre as Partes no Contrato, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro”¹.*

14. A aplicação do Fator D nos contratos de concessões rodoviárias configura uma **nova** ferramenta contratual destinada, a princípio, a compelir os atrasos propositais das

¹ Conforme item 2.7 do Anexo 5 do Contrato.

obrigações de investimentos por parte das Concessionárias, mantendo-se, com a sistemática de atribuição de ônus e bônus pelo desempenho dessas, o equilíbrio contratual.

15. **Evidente que, por se tratar de um fator contratual que busca a conservação da equação econômico-financeira da Concessão, a sua aplicação deve ser respaldada pela análise econômico-financeira dos seus efeitos na estrutura do Contrato de Concessão.**

16. Isso porque, ao se sustentar que o Fator D é um mecanismo contratual preconcebido para manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, não há como se rechaçar a necessidade de avaliação do seu impacto na estruturação econômica da relação contratual, pois uma interpretação da regra contratual afastada das suas premissas técnicas certamente ensejará uma distorção da previsão contratual, não sendo atingido seu objetivo econômico-financeiro.

17. Na esteira do quanto esclarecido acima, a aferição do pleito da Requerente nesta arbitragem deve passar pela análise de *como* se aplicar a regra contratual do Fator D em coerência à sua finalidade contratual econômica e financeira, e sistematicamente analisado o contrato. Novamente, não se busca discutir a possibilidade ou não de sua aplicação – tendo em vista que o Contrato é cristalino e a Concessionária busca respeitá-lo -, mas tão somente se questiona a *forma* pela qual o Fator D, como desconto de reequilíbrio, deve incidir no caso concreto, provando-se que, a forma que a ANTT pretende adotar (e adotou) gera evidente desequilíbrio especialmente econômico do ajuste.

18. Considerando-se, portanto, (i) os eventos contratuais ensejadores da aplicação do desconto de reequilíbrio pelo Fator D; bem como (ii) o impacto e consequência que esta aplicação influirá na equação econômico-financeira do Contrato de Concessão, cujos efeitos se protraem no tempo, denota-se que a questão é evidentemente técnica.

19. Justamente por este motivo que a Requerente defende a necessidade de produção de prova técnica para o deslinde dessa controvérsia, a fim de serem apresentados estudos econômicos para demonstrar o **impacto** da aplicação inadequada do Desconto de Reequilíbrio na matriz econômica da concessão, inclusive quanto à projeção de desenvolvimento tecnológico e ampliação do sistema rodoviário. Ou seja, não se busca discutir tão-somente os prejuízos incorridos (já incorridos), mas também se busca demonstrar que a aplicação do desconto na forma que a ANTT vem fazendo, prejudicará o equilíbrio econômico, e evidentemente também o financeiro, da concessão para todo o restante do prazo contratual.

20. É dizer, os impactos e consequências da aplicação equivocada do Desconto de Reequilíbrio são cumulativos, e apenas uma perícia técnica será apta a demonstrar este deslinde e suas implicações para a estrutura econômica da Concessão.

21. Desta forma, evidente que a prova técnica pretendida pela Requerente não serve apenas para o simples cálculo aritmético de valores a serem indenizados ou reequilibrados em favor da Requerente (*quantum debeat*); mas sim para demonstrar que a aplicação irrestrita do Fator D - como vem sendo feita pela ANTT - causa desequilíbrio na projeção econômica inicial da Concessão (an debeat).

22. No entender da Requerente, o desequilíbrio contratual apenas será mitigado (conforme o pedido constante das alegações iniciais):

(1) pela indenização da Requerente, por meio da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, nos moldes das Cláusulas 22.3 e 22.4 do Contrato, pelos prejuízos incorridos com a indevida aplicação do desconto de reequilíbrio na tarifa básica do pedágio a partir da 2ª Revisão Ordinária (e até onde perdurar), especialmente a restituição do valor subtraído da tarifa básica, impacto no fluxo de caixa da Concessão e demais consectários decorrentes da subtração do valor das tarifas praticadas desde 2017; **mas também, e tão importante quanto,**

(2) a partir do reconhecimento da necessidade de adoção, para a aferição do atendimento às metas estabelecidas pelo Item 3.2 do PER, da data da liberação da Licença de Instalação pela ANTT (cf. Cláusula 10.3.2 e Item 3.2.1.1 do PER) e, como consequência, igualmente o reconhecimento da inaplicabilidade do desconto de reequilíbrio como vem sendo realizada (como adoção da data-base originalmente fixada no Contrato para o início das atividades relativas à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias).

23. Assim, a prova técnica pretendida servirá para demonstrar que a adoção destes métodos servirá para recompor a equação econômico-financeiro da Concessão – não apenas para os custos incorridos, como também para preservar a projeção econômica inicial da avença, evitando-se agravamentos do desequilíbrio para o período restante da Concessão.

24. Muito embora em um primeiro momento pareça que a questão debatida é eminentemente contratual – de verificação de aplicação objetiva ou não das hipóteses de incidência do Fator D -, imperioso destacar que a análise vai além. Com efeito, as consequências e efeitos da aplicação do Desconto de Reequilíbrio pelo Fator D, como vem sendo feita pela ANTT, pressupõem a análise estritamente técnica – isso porque a preservação da *lógica* por trás da metodologia de aplicação do Fator D e o alcance de seu objetivo dependem de uma vasta análise econômica.

25. Importante destacar, ademais, que a Agência Reguladora Requerida, no curso do período que vai do requerimento desta arbitragem até este momento, manifestou-se com regularidade sobre o tema em tela, e ao encontro com o quanto esposado pela Concessionária Requerente neste petição e manifestações prévias. Isso porque, na esfera administrativa, a ANTT reconhece que a avaliação desse mecanismo, e, principalmente, da (in)adequação da forma como ele vem sendo aplicado, **pressupõe a análise econômica e financeira dos seus efeitos na estrutura do Contrato de Concessão.**

26. Explica-se.

27. Diante da aplicação do desconto de reequilíbrio pela ANTT, um método inovador com o qual a própria Agência não estava familiarizada, mostrou-se necessária a reavaliação da forma/metodologia de como a aplicação do Fator D vinha ocorrendo nesses contratos, haja vista a constatação, por parte da própria Agência, de que a sua aplicação poderia desequilibrar os contratos que possuem a previsão de utilização. Ou seja, a Requerida reconheceu a necessidade de se adotarem medidas administrativas para promoverem verdadeiro aperfeiçoamento regulatório no tocante à aplicação do Desconto de Reequilíbrio (e demais fatores contratuais, como os fatores C, X, D e Q).

28. E esse aperfeiçoamento regulatório, é dizer, não significaria descumprimento do contrato ou aplicação de outra metodologia não prevista contratualmente, mas tão somente a adequação das previsões contratuais.

29. Diante disso, a própria Agência (ao menos suas áreas técnicas) reconheceu que as divergências sobre como seria a forma adequada de apuração e aplicação do Fator D residem na má-interpretação do mecanismo contratual. Isso se observa do teor da Nota Técnica nº 95/2019/GERIF/SUINF (RTE-58), emitida em 25.02.2019, em que a ANTT admite que o modelo de aplicação do Fator D atualmente previsto nos contratos de concessão é limitado, pois tende a simplificar inadvertidamente a realidade concreta.

30. Afinal, não se pode olvidar que o Fator D constitui um dos componentes de interferência na fórmula paramétrica da revisão tarifária anual e, sendo a tarifa a única fonte ordinária de receita da Concessão, a forma como ele é aplicado tem reflexo direto na viabilidade do arranjo econômico contratado entre as partes.

31. Ilustra o impacto à estrutura econômico-financeira da concessão, a previsão constante do Anexo V no sentido de que, por exemplo, mesmo diante da execução 90% da meta anual, o desconto seria aplicado de forma integral, surtindo efeitos ao longo de todo o

ano em que a tarifa reduzida será aplicada. Isso, ainda que a totalidade seja alcançada na sequência.

32. **No caso em tela**, essa aplicação se torna ainda mais gravosa quando se pondera que a Concessionária vive um **impedimento contínuo de atingimento das metas anuais, reduzidas a semestrais** - fato que, nos termos do próprio Anexo V é vedado.

33. Ademais, com isso a Concessionária igualmente fica impossibilitada de atingir os eventos para acréscimo de reequilíbrio na tarifa básica de pedágio pela antecipação de obras, uma vez que o mesmo Fator D contempla duas faces: a primeira destinada à quantificação do *desconto de reequilíbrio* diante do eventual descumprimento de parâmetros de desempenho ou obras de ampliação; e a segunda que enseja o *acrécimo de reequilíbrio* na tarifa básica de pedágio, na hipótese de antecipação de obras pelo contratado.

34. As consequências dessa interpretação econômica distorcida do Fator D foram apuradas por meio de **Análise de Impacto Regulatório** (RTE-59). Com efeito, a Agência ora Requerida afirmou ser necessário promover *“a melhoria do modelo de reequilíbrio de forma a tornar justo para as concessionárias”*². Leia-se:

Considerando que o método de reequilíbrio, através da utilização de fatores, é inédito para a Agência, ou seja, não havia sido aplicado nas concessões anteriores, durante a implementação das primeiras revisões tarifárias dessas concessionárias, no ano de 2015/2016, verificou-se que o contrato de concessão se apresentava omissos em alguns casos, principalmente no que tange ao Fator C, Fator D e Fluxo de Caixa Marginal. Dessa forma o problema a ser solucionado está relacionado com a existência de omissões no contrato.

² Toda a documentação mencionada está devidamente postada no sítio eletrônico da ANTT, e pode ser consultada pelo seguinte endereço eletrônico:

<https://participantt.antt.gov.br/Site/AudienciaPublica/VisualizarAvisoAudienciaPublica.aspx?CodigoAudiencia=373>

O modelo de equilíbrio econômico financeiro dos contratos de concessão de rodovias, é uma simulação do fluxo de caixa real da concessionária. Porém, deve-se observar que esse modelo é limitado e é uma simplificação da realidade, dessa forma a intenção dessa agenda regulatória é promover a melhoria do modelo de reequilíbrio de forma à tornar justo para as concessionárias e para os usuários os efeitos tarifários (ou outro se houver), decorrentes das alterações de encargos nos contratos de concessões. Assim, não há uma falha de mercado a ser solucionada, e sim um esclarecimento de certas lacunas do contrato.

35. Assim, tem-se que a própria Agência Requerida reconhece que a interpretação metodológica econômica atual da forma de aplicação do Fator D **constitui um potencial evento de desequilíbrio**, merecendo ser revista, a fim de ponderar aspectos da realidade concreta da execução contratual, impedindo, com isso, o próprio desvirtuamento do mecanismo.

36. E frisa-se, que, para isso, é indispensável a análise econômica da Concessão como um todo, a fim de se demonstrar que é necessário realizar uma alteração da forma pela qual esse desconto vem sendo aplicado.

37. E, tendo isso em vista, o próprio Procurador-Geral em exercício da ANTT, em 6 de julho de 2019, reconheceu que muito embora a aplicação do Fator D envolva interpretação de cláusulas contratuais, a sua análise ultrapassa a esfera da simples análise de direito, sendo diretamente relacionada à área técnica. É o que se extrai do parecer nº 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (RTE-60). Veja-se:

“17. Em que pese essa argumentação - bastante plausível, a nosso ver, a instrução técnica do TCU cingiu-se à interpretação literal, gramatical do dispositivo. **Ocorre que a interpretação literal é, sem desmerecê-la, apenas o primeiro estágio hermenêutico, a partir do qual o intérprete há de valer-se também da interpretação lógico-sistemática na busca do sentido estrutural e proposicional da regra contratual de forma a compatibilizar seus desígnios aos demais comandos do contrato.**

18. Parece-nos que foi isso o que a SUINF fez; avançou no processo interpretativo, **reconhecendo falho se restringir à mera literalidade do**

dispositivo, para adotar nova forma de cálculo do desconto de reequilíbrio; nesse momento, pretende fazê-lo por meio de norma geral e abstrata, disciplinada em resolução, previamente submetida ao controle e participação popular, objeto destes autos.

19. É preciso dizer ainda que quando asseveramos que a questão aqui debatida é técnica - muito embora envolva interpretação e alcance de cláusula contratual, o que seria de fato função atribuída a este órgão de assessoramento jurídico - é porque **as consequências e efeitos práticos de sua aplicação, a preservação da lógica da metodologia e o efetivo atingimento da finalidade do instituto do Fator D pressupõem elementos, constatações, cálculos e aferição de ordem sim estritamente técnica.**"

38. Ou seja, não apenas a Requerente, mas também a própria ANTT reconhecem que, a fim de se apurar se a aplicação do Fator D na forma pela qual a Requerida o fez causou (ou não) desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, **é necessário analisar a estrutura econômica do Contrato de Concessão e, os impactos da aplicação do Fator D nessa formatação.** Apenas assim estar-se-á aferindo, concretamente, se esse mecanismo contratual está sendo aplicado de forma adequada ao atendimento da sua *finalidade*.

39. A questão sobre a forma de aplicação do Fator D, portanto, é evidentemente **técnica econômica, não estando limitada à apuração meramente financeira de perda de receita por parte da Concessionária. De fato, o que se deve analisar – e justifica o pedido de prova técnica formulado pela Requerente MGO – é a estrutura econômica do ajuste contratual e a relação do Fator D nesta.**

40. Nesse passo, a análise técnica econômico-financeira aprofundada, cuja indispensabilidade ora se reitera, será crucial para, antes de qualquer discussão sobre volume dos prejuízos financeiros suportados pela Concessionária, responder aos questionamentos que são, de fato, o cerne da presente controvérsia sobre a metodologia de aplicação do Fator D. A saber:

(a) A Concessionária foi, de algum modo e/ou em que proporção, beneficiada pela postergação do início da obra em função do atraso na emissão da LI? E, supondo que este benefício tenha sido real, ele equivale aos efeitos do Fator D aplicado atualmente?

(b) Confirmação se a aplicação do Fator D, pela metodologia atual da ANTT, tem ensejado a cumulação de efeitos ao longo das revisões ordinárias.

(c) Se seria possível a Concessionária superar o atraso do Poder Concedente para concluir as obras no prazo originalmente previsto com o mesmo nível de investimentos projetado inicialmente? Se sim, o custo desse movimento no cronograma é equivalente à suposta economia experimentada pela companhia quando da postergação da obra? Por fim, notado o desequilíbrio, desde a forma de como o desconto de reequilíbrio é aferido, até sua compensação financeira (impacto na receita), como poderia, esse mecanismo, ser equalizado no cerne do regramento contratual?

41. Estes questionamentos evidenciam que a produção da prova técnica **econômico-contábil** (financeira) é, no presente caso, mandatória, na medida em que permitirá exatamente aferir o **impacto** da aplicação inadequada do Desconto de Reequilíbrio na matriz econômica da Concessão. A prolação de sentença parcial de mérito neste momento, assim, evidenciaria o distanciamento do Tribunal Arbitral do quanto pretendido na presente arbitragem, o que poderia caracterizar limitação ao contraditório pleno.

42. Diante do quanto exposto, a Requerente se vale desta manifestação para, além de esclarecer alguns aspectos a este Tribunal sobre o pedido da Requerente e sobre a aplicação do Fator D pela Requerida, em especial em face de trabalhos técnicos internos da Agência que reconhecem que a sistemática ora utilizada causa prejuízo à Concessão, reiterar o pedido de que **seja realizada prova técnica, especialmente a prova técnica econômica, mostrando-se contrária à prolação de sentença parcial neste momento processual.**

Submetida em 5 de setembro de 2019.

Ane Elisa Perez
OAB/SP 138.128

Floriano de Azevedo Marques Neto
OAB/SP 112.208

Carolina Smirnovas Quattrocchi
OAB/SP 304.877

Patricia Trompeter Secher
OAB/SP 375.521