
**CENTRO DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-
CANADÁ**

VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.
(Requerente)

vs.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
(Requerida)

CRM-0080 03/SET/2019 16:59 000013928

Requerimento de Instauração de Arbitragem

03 de setembro de 2019

VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A. ("VIABAHIA" ou "REQUERENTE"), sociedade por ações, com sede social na cidade de Salvador, Estado da Bahia, Rua do Jaracatiá, 106 – Caminho das Árvores, CEP 41820-665, inscrita no CNPJ sob o nº 10.670.314/0001-55, vem, por seus advogados abaixo assinados, requerer a instauração de PROCEDIMENTO ARBITRAL contra a **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES ("ANTT" OU "REQUERIDA"), autarquia integrante da Administração Federal indireta, com sede em Brasília, Distrito Federal, no Setor de Clubes Esportivos Sul, Trecho 3, Lote 10, Polo 8 do Projeto Orla, nos seguintes termos.**

- I -

DA CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA

1. O pedido de instauração ora apresentado visa a solucionar controvérsia fundada no contrato de concessão referente ao edital de concessão nº 001/2008 da ANTT ("Edital"), que tem por objeto trechos das Rodovias BR 116/BA, BR 324/BA, BA 526 e BA 52 ("Contrato de Concessão").

2. A Cláusula 33 do Contrato de Concessão, inserida pelo Termo Aditivo n. 3, consubstancia a cláusula compromissória abaixo transcrita, elegendo o Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá – CAM-CCBC como competente para processar e julgar litígio dele decorrente, que terá lugar na cidade de Brasília/DF, no idioma português (cláusula 33.1.5) e deverá ser conduzido por 3 árbitros (indicados na forma estabelecida na cláusula 33.1.4.2), conforme a lei brasileira, não podendo ser julgado por equidade (cláusula 33.1.6).

33 Resolução de Controvérsias

33.1 Arbitragem

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

33.1.2 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 e nem sobre o pedido de rescisão do contrato de concessão por parte da Concessionária.

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

33.1.4 A arbitragem será realizada pela Câmara Arbitral escolhida conforme os critérios a serem definidos em ato regulamentar a ser editado pelo Poder Executivo, e far-se-á segundo as regras previstas no regulamento da Câmara escolhida vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

33.1.4.1 Na pendência de edição do referido ato regulamentar, a arbitragem será administrada pela CAM-CCBC, segundo as regras previstas no seu regulamento, vigente na data em que a arbitragem for iniciada.

33.1.4.2 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 e presidirá o tribunal.

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

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

33.1.7 As partes poderão requerer ao Poder Judiciário medidas coercitivas, cautelares ou de urgência, antes da constituição do tribunal arbitral.

33.1.7.1 Caso o regulamento da Câmara Arbitral escolhida, nos termos do item 33.1.4, admita requerimento de medidas coercitivas, cautelar ou de urgência, antes da constituição do tribunal arbitral, a ela poderão peticionar as partes.

33.1.7.2 Após a constituição do tribunal arbitral, sua competência é exclusiva para apreciação dos pedidos de medidas coercitivas, cautelar ou de urgência.

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

33.1.9 Haverá divisão de responsabilidade das Partes pelo pagamento das custas no caso de condenação recíproca. As custas e despesas relativas ao procedimento arbitral, quando instaurado, serão antecipadas pela concessionária e, quando for o caso, serão restituídas conforme posterior deliberação final em instância arbitral.

33.1.10 Em caso de conflito entre as disposições deste contrato de concessão acerca da arbitragem e a resolução da ANTT específica sobre o tema, deve prevalecer esta última.

3. Destaca-se que a presente disputa é indiscutivelmente arbitrável eis que: (i) há autorização legal expressa para que entes da Administração Pública direta e indireta se submetam à arbitragem para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis, nos termos do artigo 23-A da Lei de Concessões (Lei 8.987/1995)¹ e do art. 1º, §1º, da Lei de Arbitragem (Lei 9.307/1996)²; e especificamente quanto a conflitos relativos ao equilíbrio econômico-financeiro de contratos de concessão rodoviária, nos termos do art. 31, §4º, I, da Lei nº 13.448/2017³; (ii) houve acordo expresso e inequívoco das partes pela via arbitral na cláusula compromissória inserida no Contrato de Concessão entre elas celebrado; (iii) os pedidos objeto do presente procedimento arbitral dizem respeito a direitos patrimoniais disponíveis; e (iv) todos os pleitos ora submetidos à arbitragem já foram submetidos à ANTT em sede administrativa, sem que tenham sido objeto das devidas compensações.

- II -

FATOS QUE ORIGINARAM A CONTROVÉRSIA **BREVE DESCRIÇÃO DA NATUREZA E DAS CIRCUNSTÂNCIAS DO LITÍGIO**

4. A Requerente é concessionária das Rodovias BR 116/BA (trecho Feira de Santana – Div. BAVMG), BR 324/BA (trecho Salvador – Feira de Santana), BA 526 (trecho Entr. BR 324 – Entr. BA 528) e BA 528 (trecho Entr. BA 526 – Acesso à Base Naval de Aratu), tendo celebrado o Contrato de Concessão com a ANTT em

¹ Art. 23-A. O contrato de concessão poderá prever o emprego de mecanismos privados para resolução de disputas decorrentes ou relacionadas ao contrato, inclusive a arbitragem, a ser realizada no Brasil e em língua portuguesa, nos termos da Lei no 9.307, de 23 de setembro de 1996. (Incluído pela Lei nº 11.196, de 2005)

² Art. 1º As pessoas capazes de contratar poderão valer-se da arbitragem para dirimir litígios relativos a direitos patrimoniais disponíveis.

§ 1º A administração pública direta e indireta poderá utilizar-se da arbitragem para dirimir conflitos relativos a direitos patrimoniais disponíveis. (Incluído pela Lei nº 13.129, de 2015)

³ Art. 31. As controvérsias surgidas em decorrência dos contratos nos setores de que trata esta Lei após decisão definitiva da autoridade competente, no que se refere aos direitos patrimoniais disponíveis, podem ser submetidas a arbitragem ou a outros mecanismos alternativos de solução de controvérsias. (...)

§ 4º Consideram-se controvérsias sobre direitos patrimoniais disponíveis, para fins desta Lei:

I - as questões relacionadas à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

03/09/2009, como resultado da licitação do Edital, integrante da 2ª Etapa do Programa Federal Fase II de Concessões Rodoviárias do Governo Federal.

5. O Contrato de Concessão possui prazo de 25 anos e tem como objeto, conforme sua Cláusula 2, a *"exploração de 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 do Sistema Rodoviário ("Concessão"), no prazo e nas condições estabelecidos no CONTRATO e segundo os parâmetros de desempenho e especificações mínimas estabelecidas no PER."*

6. Seguindo o estabelecido no ordenamento jurídico brasileiro, o Contrato de Concessão prevê a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro durante todo o prazo contratual.

7. Durante a execução do Contrato de Concessão até o presente momento, a Requerente tem indevidamente suportado efeitos gravosos que vem lhe acarretando onerosidade excessiva. Embora tenham sido objeto de pleitos no âmbito administrativo na forma contratualmente prevista (revisões ordinárias ou extraordinárias e a revisão quinquenal prevista no Contrato de Concessão), tais eventos de desequilíbrio não foram reconhecidos pela ANTT na forma devida à Requerente, que, ao contrário, vem aplicando multas e descontos de reequilíbrio em relação a obrigações que estão sendo discutidas no âmbito de tais revisões.

8. Há de se ressaltar que o acúmulo de desequilíbrios sem a devida compensação, assim como de descontos de reequilíbrio e aplicação de multas relacionadas a esses fatos, onerou sobremaneira a Concessão, ao ponto de se vislumbrar a sua inviabilização, na medida em que a Concessionária já não pode arcar com os imprevistos ônus que está sendo obrigada a suportar, inclusive, os investimentos que, de acordo com o Contrato, deveriam ser realizados. Aliás, tal

inviabilidade já foi observada pelo próprio Governo Federal quando da edição da Medida Provisória n. 800/2017.⁴

9. Assim, sem prejuízo da inclusão, até a assinatura do Termo de Arbitragem, de outros pleitos que se encontrem, atualmente, em discussão no âmbito administrativo, o procedimento arbitral que se pretende instaurar buscará a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em vista dos seguintes eventos apurados:

a) Crise econômico-financeira brasileira e seu impacto no Contrato de Concessão

10. Como cediço, a crise econômica de 2014/2016 foi a maior registrada na história brasileira.

11. Referida crise econômica gerou prejuízos à Requerente em razão da forte redução de demanda, da maior dificuldade na obtenção de financiamentos junto aos bancos para execução de obras e serviços e da grande elevação do preço dos insumos, o que provocou aumento substancial dos custos da Concessionária. Com isso, deixou também de ser assegurada a justa remuneração à Concessionária.

12. O TCU, no Acórdão nº 2.461/2015, de relatoria do Min. Augusto Nardes, conhecido como o acórdão que analisou as chamadas "pedaladas fiscais" praticadas pela então presidente Dilma Rousseff, reconheceu que o descontrole de gastos e descumprimento de normas de finanças públicas pelo Governo Federal teriam contribuído para a crise verificada nos anos seguintes. Na mesma linha, foi a

⁴ De acordo com a exposição de motivos da Medida Provisória n. 800/2017, "(...) Com o início dos contratos, ao contrário do que se projetava para a economia brasileira, o que se constatou foi uma grave deterioração das variáveis macroeconômicas no cenário nacional nos últimos anos, com dois anos sucessivos de quedas expressivas no Produto Interno Bruto (PIB), de 3,8% em 2015 e 3,6% em 2016. Esse cenário trouxe restrições à liquidez financeira de outrora, inviabilizando a tomada de empréstimos de longo prazo nas condições veiculadas quando da elaboração do Programa de Investimentos em Logística – PIL. (...) Nesse sentido, além de todas as dificuldades operacionais e técnicas que tal exigência pudesse ocasionar, quando um grande volume de investimentos concentrados em um curto espaço de tempo, no caso as duplicações, é contextualizado com a grave crise econômica, com os problemas enfrentados pelas concessionárias em relação aos financiamentos e à variação da demanda, percebe-se que o projeto fica, de fato, sujeito a uma vulnerabilidade considerável. (...)".

manifestação do Secretário de Macroavaliação Governamental do TCU, Leonardo Rodrigues Albernaz, no âmbito de uma das sessões da Comissão Especial do Impeachment da Presidente Dilma Rousseff, em 14 de junho de 2016.

13. Dessa forma, tendo a crise econômica sido causada, ou ao menos agravada, em grande parte em decorrência de atos do próprio Poder Público, como reconhecido pelo TCU, restou configurado fato do príncipe apto a ensejar o direito da Concessionária à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por força do art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666/93, bem como da Cláusula 20.1.3 do Contrato.

14. Ainda, a crise econômica de 2014/2016 consiste em evento imprevisível, excepcional e extraordinário, configurando hipótese de caso fortuito também apta a ensejar o direito da Concessionária ao reequilíbrio, por força do art. 393, do Código Civil, do art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666/93 e da Cláusula 19.1.3 (iv) do Contrato de Concessão.

15. Além disso, conforme previsto no art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93, bem como entendem a jurisprudência e a doutrina, a Concessionária assume tão somente a álea ordinária dos riscos, de modo que a imprevisibilidade, extraordinariedade e excepcionalidade da crise configurou álea econômica extraordinária.

16. Dessa forma, em que pesem os riscos de financiamento, de demanda e de aumento de custos sejam alocados à Requerente, são ressalvadas no próprio Contrato de Concessão a hipótese de caso fortuito e as demais ocorrências previstas em lei, como fato do príncipe e álea econômica extraordinária. Por essa razão, cabível o reequilíbrio contratual, levando-se em consideração a interpretação do Contrato como um todo e a aplicação dos dispositivos legais aplicáveis, referidos acima.

b) Impactos no pavimento decorrente da presença do solo Massapê na BR-324/BA

17. Os estudos geológico, geotécnico e de pavimento contratados pela Concessionária já apresentados à Agência e que serão reapresentados no procedimento arbitral, demonstram que não era possível, à época da licitação, prever o comportamento do solo massapê ou os custos necessários para a manutenção, recuperação e conservação do pavimento construído sobre ele e na mesma linha são os relatórios elaborados por consultora da própria Agência.

18. Dessa forma, com base no art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666/93 e na Cláusula 20.1.3 do Contrato de Concessão, ainda que fosse conhecida a existência do solo massapê no trecho sob concessão, em razão das consequências incalculáveis advindas de seu comportamento, gerando custos vultosos arcados exclusivamente pela Concessionária na tentativa de atender aos parâmetros de desempenho fixados contratualmente, restou configurada hipótese de sujeição imprevista que enseja o direito da Requerente à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

19. Ainda, também em razão do imprevisível comportamento do solo massapê, em que pese a Requerente venha mobilizando vultosos custos na tentativa de atender aos parâmetros de desempenho exigidos contratualmente, eles se tornaram inexecutáveis. Portanto, para além do seu direito ao reequilíbrio, requer a Concessionária a flexibilização dos parâmetros de pavimento nos trechos em que ele é construído sobre o solo massapê.

c) Desgaste do pavimento em função da Lei dos Caminhoneiros

20. Em função do aumento da tolerância de peso bruto transmitido por eixo de veículos, promovida pela Lei Federal nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), o pavimento passou a sofrer acelerada deterioração e, conseqüentemente, houve aumento dos gastos incorridos pela Concessionária com a prestação de serviços de recuperação, manutenção e conservação do pavimento.

21. Embora a Agência tenha reequilibrado valores em 2015, estes não foram suficientes para recompor a equação econômico-financeira do Contrato de Concessão. Tal situação foi ainda agravada recentemente, em razão da prolação do Acórdão nº 290/2018 do TCU, em que a Agência ainda excluiu valores do cronograma físico-financeiro da Concessão, os quais haviam sido anteriormente incluídos, aumentando ainda mais o desequilíbrio contratual.

d) Desconto de Reequilíbrio por Km

22. Destaca a Requerente já ter demonstrado e a própria Agência reconhecido que a sistemática de segmentação da rodovia por km e não por segmentos homogêneos é mais adequada para fins de cálculo do desconto de reequilíbrio. Inclusive, a Agência reconheceu que os Contratos de Concessão da VIABAHIA e da ECO101 são os únicos a preverem tal sistemática.

23. Como já demonstrado pela Concessionária, a segmentação da rodovia por km e não por STH é mais condizente com a realidade do Sistema Rodoviário e melhora a gestão do ativo, na medida em que as intervenções podem ser programadas levando-se em conta os quilômetros mais críticos e não apenas o STH.

24. Sendo assim, pretende a VIABAHIA discutir a possibilidade da referida alteração contratual, já que tal mudança visa a adoção de melhorias no instrumento contratual em razão das necessidades advindas do Sistema Rodoviário, conforme determina a Cláusula 16.5.1.

e) Aumento dos Insumos Betuminosos (CAP)

25. Como apontado anteriormente, a crise gerou diversos prejuízos à VIABAHIA, dentre eles, a substancial elevação do preço dos insumos betuminosos, também em decorrência da mudança da política de preços da Petrobras, o que provocou aumento relevante dos custos para execução das obras e serviços.

26. A crise econômica de 2014/2016 consistente em evento imprevisível, excepcional e extraordinário, configurou hipótese de caso fortuito apto a ensejar o direito da Concessionária ao reequilíbrio, por força do art. 393, do Código Civil, do art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666/93 e da Cláusula 19.1.3 (iv) do Contrato de Concessão, considerando o severo aumento dos insumos.

27. Além disso, como apontado acima, conforme previsto no art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93, bem como entendem a jurisprudência e a doutrina, a Concessionária assume tão somente a álea ordinária dos riscos, de modo que a imprevisibilidade, extraordinariedade e excepcionalidade da crise, bem como dos reajustes nos preços dos insumos promovidos pela Petrobras, configuraram álea econômica extraordinária, transferindo o risco ao Poder Concedente, de modo a ensejar o direito da VIABAHIA à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

28. Ainda, como já apontado acima, o TCU, no Acórdão nº 2.461/2015, reconheceu que o descontrole de gastos e descumprimento de normas de finanças públicas teriam contribuído para a crise verificada nos anos seguintes, de modo a reconhecer a crise como fato do príncipe apto a ensejar o direito da Concessionária ao reequilíbrio, por força do art. 65, II, d, da Lei Federal nº 8.666/93.

29. Dessa forma, em que pese o risco de aumento de custos seja alocado à VIABAHIA, são ressalvadas no próprio Contrato de Concessão as hipóteses de caso fortuito e as demais ocorrências previstas em lei. Portanto, o reequilíbrio contratual é cabível levando-se em consideração a interpretação do contrato como um todo e a aplicação dos dispositivos legais aplicáveis, referidos acima.

f) Readequação das obras de ampliação de capacidade

30. O Contrato de Concessão prevê a realização das obras condicionadas ao volume de tráfego, previstas na Cláusula 9.5 do Contrato e item 2.3, Seção I, do PER, que devem ser executadas quando atingido um gatilho de investimentos, expresso pelo fluxo de veículos bidirecionais. No caso das obras de duplicação da BR-116/BA, tal

gatilho é de 6.500 (seis mil e quinhentos) veículos em cada um dos subtrechos discriminados no item 2.3.1.2.1 do PER.

31. Entretanto, como vem demonstrando a Concessionária administrativamente, a obrigação é inexecutável do ponto de vista técnico-operacional e econômico-financeiro, e, por força da Cláusula 34.3.1 do Contrato de Concessão, que prevê expressamente a necessidade de substituição de cláusulas consideradas ou declaradas nulas, inválidas, ilegais ou inexecutáveis, deve ser substituída.

32. Destaca-se que a própria Agência, no Memorando nº 478/2017/GEFOR/SUINF, reconheceu a inexecutabilidade técnico-operacional da obrigação de execução das obras condicionadas tal como originalmente formulada, e o então Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil entendeu ser inadequado o modelo contratual da VIABAHIA.

33. Para além disso, a crise econômica brasileira e a dificuldade na liberação de recursos junto ao BNDES, afetou a execução de obras, principalmente as de grande vulto, como é o caso das obras de ampliação de capacidade, tornando-as também economicamente inexecutáveis.

34. No mais, a Concessionária já apresentou, à Requerida, estudos que demonstram a inadequação do gatilho, por partir de premissas genéricas, exigir nível de serviço superior ao necessário para atender às necessidades dos usuários da rodovia e dividir em segmentos homogêneos trechos com características heterogêneas.

35. Nesta linha, a proposta de revisão dos gatilhos constantes dos estudos técnicos já apresentados na via administrativa pela Concessionária, foi no sentido de buscar a readequação do modelo de gatilhos de investimento do Contrato de Concessão, com base na fixação de nível de serviço condizente com as necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do atual cenário econômico nacional, por meio de modelo de priorização e escalonamento das obras de ampliação de capacidade que assegure a fluidez de tráfego e segurança dos usuários, adotando-se como parâmetro a

versão mais recente do *Highway Capacity Manual - HCM* e outros benchmarkings internacionais.

36. Dessa forma, pretende a Concessionária discutir a possibilidade da alteração do gatilho, de acordo com critérios mais técnicos e com a finalidade de adaptá-lo ao cenário econômico, assim como a possibilidade de que a ANTT altere as características das obras a serem executadas para fins de atendimento ao gatilho, com base no que dispõe a Cláusula 34.3.1 e ante à necessidade de adaptar o Contrato de Concessão às reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, como determina a Cláusula 16.5.1 do Contrato de Concessão.

g) Atraso na Abertura das Praças de Pedágio

37. Como previsto no Contrato, um dos requisitos para o início da cobrança tarifária consistia na conclusão dos Trabalhos Iniciais discriminados no PER, que, em princípio, deveriam ser encerrados até o dia 20.04.2010.

38. No entanto, por circunstâncias diversas, alheias à vontade da Concessionária, não foi possível concluir referidas obras dentro do prazo determinado.

39. Os atrasos na conclusão e no recebimento dos Trabalhos Iniciais implicaram a postergação do início da cobrança tarifária, sem culpa da Concessionária, por diversas razões: i) atrasos na conclusão e no recebimento dos Trabalhos Iniciais; ii) excesso de chuvas no período; iii) greve dos trabalhadores da construção civil; iv) Restrição de horários imposta pela PRF; v) demora da ANTT para receber os Trabalhos Iniciais; vi) atrasos na conclusão das obras de implantação das praças de pedágio; vii) atraso na Aprovação dos Projetos das Praças de Pedágio; e viii) atraso na emissão de Decretos de Utilidade Pública.

40. Em razão de tais atrasos, repita-se, alheios à gerência da VIABAHIA, a Concessionária foi impedida de dar início ao percebimento de receita no prazo inicialmente estimado. Dessa forma, cabível a recomposição do equilíbrio econômico-

financeiro do Contrato decorrente do atraso na abertura das praças de pedágio, por força das Cláusulas 19.1.3, (i), (iii) e (iv).

h) Conclusão

41. Assim, sem prejuízo da inclusão de outros eventos que impactaram o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em desfavor da Requerente e necessários aprimoramentos contratuais, são estes os prejuízos que justificam o presente requerimento de instauração de procedimento arbitral, para que seja a Requerida compelida a proceder com o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total estimado de aproximadamente R\$ 3.000.000.000,00 (três bilhões de reais), na data base de dezembro/2005.

- III -

CONCLUSÃO E REQUERIMENTO

42. Diante do exposto, comprovado o recolhimento da Taxa de Registro (**doc. 01**) requer-se a instauração do Procedimento Arbitral, determinando-se a notificação da Requerida nos termos do artigo 4.3 do Regulamento do CAM-CCBC, bem como a realização de seus posteriores termos.

43. Informa-se que a Requerente será representada nesta arbitragem pelos advogados abaixo indicados, integrantes do escritório Queiroz Maluf Sociedade de Advogados, conforme instrumento de mandato ora apresentado (**doc. 02**), sendo que, para fins de recebimento das comunicações, notificações ou intimações de atos procedimentais, deve prevalecer o último endereço acima indicado.


LETÍCIA QUEIROZ DE ANDRADE, inscrita na OAB/SP sob o nº 147.544,
leticia@queirozmaluf.com.br; e

FÁBIO MALUF TOGNOLA, inscrito na OAB/SP sob o nº 235.376,
fabio@queirozmaluf.com.br.

44. Acompanha este pedido a cópia do Contrato de Concessão (doc. 03) e do Termo Aditivo n. 03 (doc. 04).

São Paulo, 03 de setembro de 2019.

LETÍCIA QUEIROZ DE ANDRADE
OAB/SP Nº 147.544


FÁBIO MALUF TOGNOLA
OAB/SP Nº 235.376