

**CORTE INTERNACIONAL DE ARBITRAGEM DA  
CÂMARA DE COMÉRCIO INTERNACIONAL**

**REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM**

apresentado por

**CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A.**  
*(Requerente)*

em face de

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES**  
e  
**UNIÃO FEDERAL**  
*(Requeridas)*

São Paulo, 11 de dezembro de 2019



4/5

Av. Pres. Juscelino Kubitschek, nº 510  
8º andar | CEP 04543-906 | São Paulo, SP  
tel.: +55 11 3074 6000

Avenida Franklin Roosevelt, nº 115  
4º andar | CEP 20021-120 | Rio de Janeiro, RJ  
tel.: +55 21 2272 9300

SCS, Quadra 09, Lote C - Torre C, Sala 504 - Asa Sul  
Edifício Parque Cidade Corporate | CEP 70308-200  
Brasília, DF | tel.: +55 61 3410 4700

contato@wald.com.br

## I – INTRODUÇÃO

1. O presente Requerimento de Arbitragem ("**Pedido de Arbitragem**") é apresentado em nome de **CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A. ("MSVIA"** ou "**Requerente**"), nos termos do art. 4º e seguintes do Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional ("**Regulamento**").

## II – AS PARTES

### II.1 – A REQUERENTE

2. A Requerente é a **CONCESSIONÁRIA DE RODOVIA SUL-MATOGROSSENSE S.A. ("MSVIA")**, pessoa jurídica de direito privado inscrita no CNPJ sob o nº 19.642.306/0001-70, com sede na Avenida Zilá Corrêa Machado nº 5.600, CEP 79.065-660, Bairro Moreninha, Campo Grande/MS, endereço eletrônico [admcontrato.msvia@grupoccr.com.br](mailto:admcontrato.msvia@grupoccr.com.br).

3. A Requerente será representada na presente arbitragem pelos seguintes advogados<sup>1</sup>:

**Arnoldo Wald** ([aw@wald.com.br](mailto:aw@wald.com.br))

**Arnoldo Wald Filho** ([awf@wald.com.br](mailto:awf@wald.com.br))

**Mariana Tavares Antunes** ([marianata@wald.com.br](mailto:marianata@wald.com.br))

**Riccardo Giuliano Figueira Torre** ([riccardo@wald.com.br](mailto:riccardo@wald.com.br))

**Letícia Zuccolo P. da Costa Daniel** ([leticiaz@wald.com.br](mailto:leticiaz@wald.com.br))

**Marcela Melichar Suassuna** ([marcelams@wald.com.br](mailto:marcelams@wald.com.br))

**Ana Luiza de Alcântara Ferreira** ([ana.luiza@wald.com.br](mailto:ana.luiza@wald.com.br))

**WALD, ANTUNES, VITA, LONGO E BLATTNER ADVOGADOS**

Avenida Pres. Juscelino Kubitschek 510, 8º andar

São Paulo/SP, CEP 04543-906

Tel.: + 55 11 3074-6000, Fax: + 55 11 3074-6048

4. Toda e qualquer correspondência física e eletrônica dirigida à Requerente deverá ser enviada a todos os seus advogados, de acordo com os dados indicados acima.

---

<sup>1</sup> Procuração e documentos constitutivos (Anexo M-1).

## II.2 – AS REQUERIDAS

5. As Requeridas são a **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (“ANTT” ou “Agência”)**, autarquia federal com sede no Setor de Clubes Esportivos Sul - SCES, trecho 03, lote 10, Projeto Orla Polo 8, Brasília/DF, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 04.898.488/0001-77, endereço eletrônico [ouvidoria@antt.gov.br](mailto:ouvidoria@antt.gov.br), e a **UNIÃO FEDERAL (“UNIÃO”)**, pessoa jurídica de direito público interno, inscrita no CNPJ sob o nº 00.394.411/0001-09, pelos fatos e motivos que passa a expor.

## III – BREVE SÍNTESE DOS FATOS QUE DÃO ORIGEM À PRESENTE ARBITRAGEM

### III.1. – DESEQUILÍBRIO DA CONCESSÃO

6. A Requerente, sociedade de propósito específico integrante do Grupo CCR, sagrou-se vencedora do certame licitatório organizado pela ANTT, no âmbito da 3ª Etapa do Programa de Concessões do Governo Federal, para a operação, reforma e administração do trecho da Rodovia Federal BR-163/MS, dando origem ao Contrato de Concessão celebrado em 12.03.2014 (“Contrato de Concessão”)<sup>2</sup>.

7. Logo após o início da concessão, a MSVIA foi obrigada a suportar uma série de eventos, alheios à sua responsabilidade, que alteraram as premissas e as bases da contratação, desequilibrando a concessão. Os eventos são, em síntese, os seguintes:

- (i) **A modificação das condições de financiamento dos investimentos prometidos pelo Governo Federal e apresentadas pela ANTT**, que serviram para que a Concessionária apresentasse sua proposta. O BNDES financiaria 70% (setenta por cento) do volume de investimentos da concessão, mas esse percentual caiu para apenas 40% (quarenta por cento);
- (ii) **O atraso no processo de licenciamento ambiental da rodovia**, que cabia ao Poder Concedente. Houve demora de mais de 1 (um) ano além do previsto para sua conclusão, que, aliás, ocorreu de forma parcial, onerando mais a Concessionária, que foi obrigada a arcar com custos mais elevados das obras;
- (iii) **O aumento extraordinário dos insumos asfálticos** fornecidos pela Petrobras em 87% (oitenta e sete por cento) em relação aos preços da época em que a MSVIA assumiu a

---

<sup>2</sup> Anexo M-2.



concessão, sendo que o pleito de reequilíbrio na esfera administrativa vem sendo sistematicamente negado pela ANTT;

- (iv) A crise econômica que assolou o Brasil entre 2015 e 2016 trouxe uma das maiores recessões da história do País, tanto que a própria ANTT elaborou um diagnóstico com as alternativas para a queda de desempenho das concessões rodoviárias federais, dentre as quais a realização de *“uma ampla revisão contratual, reconhecendo a superveniência da crise”*.<sup>3</sup>

8. Mesmo diante desse grave panorama, inequivocamente desequilibrado em desfavor da MSVIA, a ANTT nada fez. E a situação ficou ainda mais insustentável a partir da edição da Lei dos Caminhoneiros.

### III.2. – ALTERAÇÃO LEGISLATIVA E REGULAMENTAR SUPERVENIENTE

9. A Lei nº 13.103/15 (“Lei dos Caminhoneiros”) aumentou a tolerância máxima na pesagem dos veículos de carga, gerando o aumento do desgaste da pista e, via de consequência, a multiplicação dos custos com a manutenção da via.

10. Com efeito, o Código de Trânsito Brasileiro (“CTB”) veda a circulação com excesso de peso, admitindo, contudo, percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN (CTB, art. 231, V, parágrafo único c/c art. 323).

11. Quando da apresentação da proposta que culminou na celebração do Contrato de Concessão, vigia a Resolução CONTRAN nº 258/2007<sup>4</sup>, que previa o seguinte em relação à **tolerância máxima de peso**:

- (i) **5%** (cinco por cento) sobre os *“limites de pesos regulamentares para o Peso Bruto Total Combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT)”*, para suprir a incerteza de medição do equipamento (art. 5º); e, em caráter transitório,
- (ii) **7,5%** (sete e meio por cento) sobre *“os limites de peso bruto transmitidos por eixo de veículos a superfície das vias públicas”*, tolerância essa que à data da apresentação da proposta feita

<sup>3</sup> Anexo M-3.

<sup>4</sup> *“Regulamenta os arts. 231, X e 323 do Código Trânsito Brasileiro, fixa metodologia de aferição de peso de veículos, estabelece percentuais de tolerância e dá outras providências”*.

pela MSVIA, deveria vigorar apenas até 31/12/2013 (art. 17, conforme alterado pela Resolução CONTRAN nº 430/2013)<sup>5</sup>.

12. Pouco tempo após a apresentação da proposta, e posteriormente à celebração do Contrato, não apenas a Resolução CONTRAN nº 467/2013 estendeu a tolerância por eixo (de 7,5%) até 31/12/2014, como também foi editada nova regulamentação --- a Resolução CONTRAN nº 489, de 05.06.2014 --- **umentando** consideravelmente o limite de tolerância **transmitido por eixo**, que passou de **7,5% para 10%** sobre os veículos que não excedessem o limite de 5% sobre peso bruto total.

13. Sobreveio, então, a mencionada Lei dos Caminhoneiros, ratificando o aumento (art. 16). A Lei foi posteriormente regulamentada por meio da Resolução CONTRAN nº 526, de 24.04.2015, que alterou a Resolução CONTRAN nº 258/2007, e revogou expressamente a Resolução nº 489/14.

14. A alteração legal e regulamentar trouxe **significativo impacto para as concessionárias de rodovias**, que foi reconhecido expressamente pela própria ANTT, pelo Poder Judiciário e também pelo Tribunal de Contas da União (TCU), conforme será pormenorizadamente demonstrado neste procedimento arbitral.

### III.3. – AS ILEGALIDADES DO PROCESSO ADMINISTRATIVO NA ANTT

15. A situação acima relatada obrigou a Requerente a pleitear junto à ANTT o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão. Em razão disso, enviou inúmeras correspondências à Agência Reguladora<sup>6</sup>, ocasião em que detalhou – inclusive com a apresentação de estudo técnico, que quantificou os impactos causados pela mudança legislativa e regulamentar em R\$ 421.347.029,00 com a pista existente e R\$ 743,3 milhões, se considerada a futura pista duplicada<sup>7</sup> – e solicitou a instauração de processo administrativo visando à recomposição contratual.

---

<sup>5</sup> Até 31.12.2008, inicialmente. Prazo posteriormente postergado em resoluções subsequentes (Resolução nº 301, de 18.12.2008; Resolução nº 328, de 14.08.2009, de 14.08.2009; Resolução nº 337, de 17.12.2009; Resolução nº 353, de 24.06.2010; Resolução nº 365, de 24.11.2010; Resolução nº 403, de 26.04.2012; Resolução nº 430, de 22.01.2013; e Resolução nº 467, de 11.12.2013. Nesta última, o prazo final de extensão foi fixado para o dia 30.06.2014, após a celebração do Contrato de Concessão).

<sup>6</sup> Anexo M-4.

<sup>7</sup> Anexo M-5.



16. O citado estudo técnico, porém, jamais foi analisado pela ANTT, que aguarda, desde então, a conclusão de estudos próprios encomendados junto à UFRGS.
17. Por ocasião da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária, publicada no Diário Oficial no dia 12.09.2016, a ANTT adotou, preliminarmente, o valor de R\$ 421.519.698,94 – muito próximo dos valores pleiteados pela MSVIA.<sup>8</sup>
18. Naquela ocasião, a ANTT utilizou metodologia de cálculo com base em estudo solicitado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) à Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC<sup>9</sup>, o qual apontou que a Lei dos Caminhoneiros aumentou os custos de restauração das rodovias brasileiras em 10,5%.
19. Ocorre que, em 21.02.2018, o TCU, em caso diverso envolvendo outra Concessionária que não a própria Autora, determinou que a ANTT não poderia utilizar o CMG do DNIT como base de cálculo para fins de reequilíbrio das concessões<sup>10</sup>.
20. Mesmo assim, a ANTT, por meio da Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária (SUINF), modificou radicalmente seu posicionamento anterior e emitiu a Nota Técnica SEI nº 1863/2019/GEFIR/SUINF/DIR (“Nota Técnica”), em 24.06.2019<sup>11</sup>.
21. Nela, a ANTT informou que, enquanto estava em elaboração a pesquisa feita pelo Laboratório de Pavimentação (LPAV) da Universidade Federal do Rio Grande do Sul sobre os impactos do pavimento, continuaria sendo adotada, de forma provisória, a estimativa de 10,5% de aumento com base no estudo do DNIT, mas com base nos valores previstos no EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) referente ao lote 6 da 3ª etapa do Programa Federal de Concessões, e com aplicação de deságio de 52,74% sobre a proposta vencedora do certame, sem fundamentação do porquê da aplicação do aludido deságio.

---

<sup>8</sup> Anexo M-6.

<sup>9</sup> Anexo M-7.

<sup>10</sup> Anexo M-8.

<sup>11</sup> Anexo M-9.

22. A despeito das graves inconsistências da Nota Técnica, devidamente apontadas pela Requerente em agosto de 2019<sup>12</sup>, a Agência decidiu, em sessão colegiada iniciada em 12.11.2019 e concluída em 26.11.2019 (“Deliberação 1.025”)<sup>13</sup>:

- (i) aplicar o chamado “Fator C”, que é um fator contratual de reequilíbrio em prol do Poder Concedente [Cláusula 1.1.1(xix) do Contrato], e
- (ii) acolher provisoriamente o entendimento da Nota Técnica, enquanto não são concluídos os estudos técnicos da UFRGS, para reduzir a Tarifa Básica de Pedágio em 53,94% a partir de 00h00 do dia 30.11.2019, mesmo reconhecendo, expressamente, que o EVTEA não é adequado para calcular o reequilíbrio no caso da Requerente.

23. Em decorrência da Deliberação 1.025, o reequilíbrio, outrora fixado provisoriamente em R\$ 421 milhões, foi reduzido para R\$ 64 milhões conforme a Nota Técnica. A Requerente, então, ajuizou a Tutela Cautelar Antecedente n.º 1039786-87.2019.4.01.3400, distribuída à 8ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal, com o objetivo de suspender os efeitos da Deliberação 1.025, impedindo que a ANTT altere a condição tarifária da concessão até a definição do correto, necessário e indispensável reequilíbrio econômico-financeiro nesta arbitragem (“Ação Cautelar”)<sup>14</sup>.

24. Ato contínuo, aquele MM. Juízo rejeitou o pedido de tutela de urgência<sup>15</sup>, decisão que foi objeto do Agravo de Instrumento n.º 0002451-662019.4.01.0000 (“Agravo”), protocolado em 30.11.2019, no plantão judiciário, haja vista que a tarifa reduzida já havia começado a vigorar. Acertadamente, a Des. Maria do Carmo Cardoso, Corregedora Regional da Justiça Federal da 1ª Região, deferiu 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” (“Liminar”).<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Anexo M-10.

<sup>13</sup> Anexo M-11.

<sup>14</sup> Anexo M-12.

<sup>15</sup> Anexo M-13.

<sup>16</sup> Anexo M-14.



25. Oportunamente, a Requerente apresentará manifestação reiterando as razões para a manutenção da Liminar por este Tribunal, nos termos do artigo 22-B da Lei nº 9.307/96.

#### **IV – A MATÉRIA DA PRESENTE ARBITRAGEM**

26. Ante o exposto, a presente arbitragem terá por objetivo, em linhas gerais:

- (i) a **confirmação da Liminar** concedida pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região para manter **suspensos os efeitos da Deliberação 1.025 da ANTT**, devendo as bases econômico-financeiras do Contrato de Concessão permanecer inalteradas até o julgamento final do mérito deste procedimento arbitral, sem a aplicação de quaisquer penalidades administrativas ou contratuais pela Agência Reguladora; e
- (ii) no mérito, (ii.1) a **declaração** do desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, (ii.2) a **condenação** da ANTT a proceder à revisão do Contrato, readequando-o às condições atuais da concessão mediante o pagamento de indenização à Requerente, 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 TBP reduzida; e (ii.3) a **condenação** das Requeridas a reembolsarem à Requerente todas as custas e despesas incorridas com a presente arbitragem.

27. A Requerente reserva o direito de especificar, modificar e complementar seus pedidos, bem como o de formular novos pleitos, inclusive aqueles de natureza cautelar, com a apresentação detalhada de seus argumentos em amparo às suas pretensões, por ocasião da Ata de Missão.

#### **V – A CLÁUSULA COMPROMISSÓRIA**

28. A cláusula 37 do Contrato de Concessão estabelece a arbitragem como forma de solução de controvérsias, instituída e processada de acordo com o Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional, nos seguintes termos:



***“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.***

***(...)***

***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”.***

**VI – COMENTÁRIOS SOBRE SEDE, IDIOMA E LEI APLICÁVEL À ARBITRAGEM**

29. Ainda nos termos da cláusula compromissória, a sede da arbitragem será Brasília/DF, devendo o procedimento ser conduzido em língua portuguesa e o litígio decidido de acordo com o direito brasileiro, sendo vedado o julgamento por equidade. Confira-se:

***“37. Resolução de Controvérsias***

***(...)***

***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”.***

**VII – INDICAÇÃO DE ÁRBITRO E DO VALOR DO LITÍGIO**

30. Segundo a cláusula compromissória (37.1.6), *“o tribunal arbitral será composto por 3 (três) árbitros, cabendo a cada Parte indicar um árbitro”.* Com relação ao terceiro árbitro, *“será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes”*, sendo que *“[a] presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro árbitro”.*

31. Assim, em atendimento ao art. 12.4 do Regulamento, a Requerente indica como coárbitro o Dr. Carlos Alberto Carmona, que possui endereço profissional na Av. Brigadeiro Faria Lima, 1478, 19º andar, cj. 1901, CEP 01472-900, São Paulo/SP, cujo *curriculum vitae* se encontra em anexo<sup>17</sup>,

---

<sup>17</sup> Anexo M-15.

pugnando, desde já, pela confirmação da indicação pelo Secretário Geral, nos exatos termos do artigo 13.2 do Regulamento.

32. Por fim, em observância ao art. 3(d) do Regulamento, a Requerente estima os seus pleitos em **R\$ 357.000.000,00 (trezentos e cinquenta e sete milhões de reais)**, sem prejuízo da sua oportuna revisão por ocasião da assinatura da Ata de Missão, e aguarda, na forma do art. 1º do Apêndice III do Regulamento, o recebimento de instruções da Câmara para efetuar o pagamento da Taxa de Registro.

São Paulo, 11 de dezembro de 2019.

  
ARNOLDO WALD

  
MARIANA TAVARES ANTUNES

  
RICCARDO GIULIANO FIGUEIRA TORRE

  
LETÍCIA ZUCCOLO P. DA COSTA DANIEL

  
MARCELA MELICHAR SUASSUNA

  
ANA LUIZA DE ALCÂNTARA FERREIRA



**LISTA DE DEFINIÇÕES**

<b>REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM</b>	
<b>TERMO</b>	<b>DEFINIÇÃO</b>
<b>Ação Cautelar</b>	Tutela Cautelar Antecedente n.º 1039786-87.2019.4.01.3400, distribuída à 8ª Vara Federal Cível da Seção Judiciária do Distrito Federal
<b>Agravo</b>	Agravo de Instrumento n.º 0002451-662019.4.01.0000, distribuído à 6ª Turma do TRF-1ª Região
<b>ANTT</b>	Agência Nacional de Transportes Terrestres
<b>CONTRAN</b>	Conselho Nacional de Trânsito
<b>Contrato de Concessão</b>	Contrato de Concessão celebrado entre as Partes em 12.03.2014
<b>CTB</b>	Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997)
<b>Deliberação 1.025</b>	Deliberação iniciada em 12 de novembro de 2019 e concluída em 26 de novembro de 2019, em que a ANTT determinou a redução da Tarifa Básica de Pedágio em 53,94%
<b>DNIT</b>	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
<b>EVTEA</b>	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
<b>Lei dos Caminhoneiros</b>	Lei nº 13.103 de 2 de março de 2015
<b>Liminar</b>	Decisão 9361152, proferida pela Des. Maria do Carmo Cardoso em 30.11.2019
<b>MSVIA</b>	Concessionária de Rodovia Sul-Matogrossense S.A.

<b>Nota Técnica</b>	<b>Nota Técnica SEI nº 1863/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 24 de junho de 2019</b>
<b>Pedido de instauração de arbitragem</b>	<b>Requerimento de Arbitragem</b>
<b>Regulamento</b>	<b>Regulamento de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional</b>
<b>União</b>	<b>União Federal</b>



**LISTA DE ANEXOS**

<b>REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM, DE 5.12.2019</b>	
<b>ANEXO</b>	<b>DOCUMENTO</b>
<b>Anexo M-1</b>	Procuração e atos constitutivos
<b>Anexo M-2</b>	Contrato de Concessão celebrado em 12.03.2014
<b>Anexo M-3</b>	Diagnóstico e Alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais, elaborado pela ANTT
<b>Anexo M-4</b>	Carta PR 000064/2015 de 8 de setembro de 2015; Carta PR 000066/2016 de 12 de abril de 2016; e Carta PR 000204/2017 enviada em 12 de dezembro de 2017
<b>Anexo M-5</b>	Estudo do Efeito das Alterações na Legislação de Tolerância de Cargas Rodoviárias, elaborado pela MSVIA em abril de 2016
<b>Anexo M-6</b>	Nota Técnica nº 028/2016/GEINV/SUINF, de 17 de agosto de 2016
<b>Anexo M-7</b>	Análise do impacto financeiro das propostas de peso por eixo da ANFAVEA e do MERCOSUL, utilizando Modelo HDM-4, de março de 2014
<b>Anexo M-8</b>	Acórdão nº 290/2018 do TCU
<b>Anexo M-9</b>	Nota Técnica SEI nº 1863/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 24 de junho de 2019
<b>Anexo M-10</b>	Carta PR 000292/2019 de 9 de agosto de 2019; e Carta PR 000357/2019
<b>Anexo M-11</b>	Deliberação nº 1.025 de 26 de novembro de 2019; Ata Notarial do 15º Tabelião de Notas do Município de São Paulo/SP, de 12 de novembro de 2019; e Ata Notarial do 15º Tabelião de Notas do Município de São Paulo/SP, de 27 de novembro de 2019.
<b>Anexo M-12</b>	Petição inicial da Ação Cautelar n.º 1039786-87.2019.4.01.3400

<b>Anexo M-13</b>	Decisão proferida na Ação Cautelar n.º 1039786-87.2019.4.01.3400, que rejeitou a liminar
<b>Anexo M-14</b>	Decisão 9361152, proferida nos autos do Agravo de Instrumento nº 0002451-662019.4.01.0000, concedendo a antecipação da tutela recursal
<b>Anexo M-15</b>	<i>Curriculum Vitae</i> do Dr. Carlos Alberto Carmona