

Recebido em 09/11/2021  
Aprovado em 12/01/2022

---

## ARBITRAGEM NO SETOR DE INFRAESTRUTURA: RELATO DO CASO GALVÃO

---

### *ARBITRATION IN THE INFRASTRUCTURE SECTOR: REPORT OF GALVÃO ARBITRATION PROCEEDING*

*Paula Butti Cardoso*

*Procuradora da Fazenda Nacional. Coordenadora do Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União. Mestre e Doutoranda em Direito Processual Civil e Arbitragem pela Universidade de São Paulo.*

*Aristhéa Totti Silva Castelo Branco de Alencar*

*Advogada da União. Membro do Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União. Pós-graduada em Direito Público pelo Instituto de Educação Superior de Brasília e em Advocacia Pública pelo Centro Universitário UNA.*

*Cristiane Cardoso Avolio Gomes*

*Advogada da União. Colaboradora no Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União. Pós-graduada em Direito Público pela Universidade Cândido Mendes.*

**SUMÁRIO:** Introdução. 1. Resumo dos fatos que deram origem à arbitragem. 2. Relatório dos atos do

processo arbitral. 3. Alegações iniciais da requerente; 4. Resposta às alegações iniciais e reconvenção da União. 5. Resposta às alegações iniciais da ANTT. 6. Sentença parcial. 7. Discussão teórica. 8. Conclusão. Referências.

**RESUMO:** Trata-se de artigo que relata o Caso Galvão, no qual se debateu a responsabilidade pela inexecução de obrigações em contrato de concessão de rodovia, que levou à decretação de caducidade. O objetivo é apresentar os fatos que antecederam o requerimento de arbitragem e as sínteses das alegações iniciais, das respostas das Requeridas e da sentença parcial prolatada pelo tribunal arbitral. Ao final, conclui-se que o Caso Galvão ilustra como a arbitragem é um método adequado para solução célere, técnica e segura de conflitos complexos no setor de infraestrutura. Com isso, espera-se que outros conflitos dessa natureza sejam solucionados pela via arbitral, de modo que a arbitragem continue avançando e se consolidando como meio mais adequado para solução de controvérsias nesse setor indispensável para o desenvolvimento nacional.

**PALAVRAS-CHAVE:** Arbitragem. Administração Pública. Infraestrutura. Caducidade. Reequilíbrio Econômico-Financeiro.

**ABSTRACT:** This article reports the Galvão Arbitration Proceeding, in which was debated the responsibility for the non-performance of obligations that led to premature termination of the highway concession contract. The object of this paper is to present the facts that preceded the request for arbitration and the summaries of the statements of the case, the responses of the parties, and the partial arbitral award rendered by the arbitral tribunal. We reached the conclusion that the Galvão Arbitration Proceeding illustrates how arbitration is an adequate method for a fast, technical and secure resolution of complex conflicts in the infrastructure sector. Thus, it is expected that other conflicts of the same nature will be resolved through arbitration, so that arbitration continues to advance and consolidates itself as the most adequate method to solve disputes in this sector, which is essential for national development.

**KEYWORDS:** Arbitration. Public Administration. Infrastructure. Termination. Economic-Financial Rebalance.

## **INTRODUÇÃO**

Desde a edição da Lei nº 9.307/1996 – Lei de arbitragem (Larb) (BRASIL, 1996), a arbitragem vem se firmando como um instrumento privado de resolução de litígios de natureza complexa, que envolvem altos valores e que demandam alta especialidade de todos os profissionais envolvidos.

O fato de a arbitragem se propor a ser um mecanismo para solução de conflitos de maneira célere, com alto grau de especialização, flexibilidade procedimental e segurança jurídica tornou-a especialmente atrativa para o setor de infraestrutura, no qual as controvérsias costumam ser de grande vulto e necessitam de solução técnica, rápida e eficaz, a fim de não paralisar obras essenciais para o desenvolvimento do país.

Com o passar dos anos e devido aos resultados positivos advindos do uso do instituto, há cada vez mais confiança e estímulo ao uso da arbitragem em contratos de infraestrutura, o que justificou a edição de normas específicas para o setor desde o ano de 2015, quando foi editado o Decreto nº 8.465/2015 (BRASIL, 2015) para “dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário”. Posteriormente, este Decreto foi revogado pelo Decreto nº 10.025/2019 (BRASIL, 2019), que passou a dispor sobre as arbitragens não só no setor portuário, como também nos setores de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário, e trouxe disposições atualizadas de acordo com a evolução da prática da arbitragem.

A especialidade dos conflitos que surgem nos contratos de infraestrutura demanda não só a escolha da arbitragem como método adequado para solucioná-los, mas também exige a capacitação de todos os profissionais envolvidos, incluindo árbitros, peritos e advogados que atuam nas causas. Embora a representação por advogado em arbitragem não seja obrigatória (art. 21, §3º, da Larb), nota-se que há grande especialização das bancas privadas de advocacia que atuam no setor, acompanhada de um esforço das advocacias públicas para capacitar seus procuradores para a defesa dos interesses públicos perante os tribunais arbitrais.

Nesse contexto, destaca-se, no âmbito da União, a atuação do Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União (NEA/AGU), criado como um projeto piloto pela Portaria AGU nº 226/2018 (ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO, 2018) e atualmente consolidado de forma permanente pela Portaria AGU nº 320/2019 (ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO, 2019). É interessante notar que a União reconheceu as especificidades práticas da arbitragem e percebeu a necessidade de criar um núcleo destinado apenas a demandas arbitrais em decorrência da

superveniência do denominado Caso Libra (Processo arbitral nº 78/2016/SEC7 do Centro de Arbitragem e Mediação da Câmara de Comércio Brasil-Canadá - CAM-CCBC), que envolvia justamente um conflito na área de infraestrutura, mais especificamente, no setor portuário.

Desde então, o NEA/AGU vem atuando em outros casos de arbitragem em infraestrutura<sup>1</sup>, com destaque para o Caso Galvão (Processo Arbitral nº 23433/GSS/PFF da Câmara de Comércio Internacional - CCI), escolhido para relato no presente artigo.

Portanto, o propósito deste artigo é realizar uma exposição do Caso Galvão, analisando os fatos que antecederam o requerimento de arbitragem e apresentando as sínteses das alegações iniciais, das respostas das partes, da sentença parcial prolatada pelo tribunal arbitral, a fim de demonstrar como a arbitragem resolveu de maneira técnica, célere e segura o conflito que se apresentava.

## 1. RESUMO DOS FATOS QUE DERAM ORIGEM À ARBITRAGEM

Por meio do Edital ANTT nº 001/2014 (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, 2014), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) promoveu licitação para a concessão do direito de exploração de parte da rodovia BR-153/GO, mais especificamente de “trecho de 642,8km da rodovia BR-153 entre o entroncamento da BR 060 em Anápolis, no Estado de Goiás, e o entroncamento com a TO 070 (Oeste) em Aliança do Tocantins”. O leilão de concessão foi realizado levando-se em consideração a proposta elaborada com a menor tarifa de pedágio dentro dos limites previstos no edital<sup>2</sup>.

A Concessionária de Rodovias Galvão BR- 153 S/A (“concessionária Galvão”) sagrou-se vencedora do certame e, em 12 de setembro de 2014, foi celebrado o Contrato de Concessão nº 01/2014 (ANTT, 2014) entre a concessionária e a ANTT, sendo o termo de assunção da concessão celebrado em 31 de outubro de 2014, data em que teve início o período de exploração do sistema rodoviário concedido pelo prazo total de 30 anos.

No entanto, já em seus primeiros anos, a execução do contrato apresentou problemas em razão do descumprimento das obrigações contratuais que compunham a fase de trabalhos iniciais da concessão. À época, a equipe de inspeção responsável pela vistoria das obras relatou “a

1 As informações sobre os demais casos de arbitragem envolvendo a União estão disponíveis em <https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/consultoria-geral-da-uniao-1/nucleo-especializado-em-arbitragem/casos-de-arbitragem-2>. Acesso em 18 jun. 2021.

2 Edital de concessão nº 1/2014 (Apresentado pela Requerente nos autos do Processo Arbitral como Doc. A.02)

situação de não atendimento aos parâmetros de desempenhos previstos na Frente de Recuperação e Manutenção, bem como a de não implantação e não operacionalização das instalações e sistemas da Frente de Serviços Operacionais”<sup>3</sup>. Dessa forma, em meados do ano de 2016, foi instaurado o processo administrativo nº 50500.215567/2016-36 no âmbito da ANTT para “apurar as infrações de natureza grave, puníveis com pena de caducidade, praticadas pela Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 S.A. (...)”<sup>4</sup> (ANTT, 2016). O processo administrativo culminou com elaboração de relatório final no qual foram elencadas todas as irregularidades identificadas na execução do contrato<sup>5</sup>, imputando à concessionária a responsabilidade pelo descumprimento das disposições contratuais e sugerindo à União a decretação de caducidade, com conseqüente extinção do contrato<sup>6</sup>.

Após manifestação da Diretoria Colegiada da ANTT<sup>7</sup>, da área técnica do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (atual Ministério da Infraestrutura)<sup>8</sup> e da Consultoria Jurídica da mesma pasta ministerial<sup>9</sup>, a caducidade foi declarada pelo Presidente da República através do Decreto sem número de 15 de agosto de 2017<sup>10</sup> (BRASIL, 2017). É interessante observar que esse processo de caducidade foi a primeira experiência dessa natureza na história das concessões federais de infraestrutura<sup>11</sup>.

Como conseqüência da caducidade, houve o retorno do sistema rodoviário pela União, que, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), passou a ser responsável pela administração da rodovia e pela execução das obras e serviços que eram objeto do contrato de concessão.

Por sua vez, à concessionária Galvão foi negado o pagamento da indenização referente ao valor dos investimentos vinculados a bens reversíveis, além de ter sido condenada ao pagamento de R\$ 20.141.831,50

3 Item 8 do Parecer Técnico N° 265/2016/COINF-MG/SUINF (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-05)

4 Deliberação ANTT nº 138/2016 (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-04).

5 Para maior detalhamento dos fatores que justificaram a proposta de caducidade, ver Nota Técnica nº 2/2017/CGEA/DOUT/SNTTA-MTPA (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-07)

6 Relatório Final da Comissão Processante (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-08)

7 Deliberação ANTT nº 138, de 23 de junho de 2017, publicada em 26 de junho de 2017 (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-09)

8 Nota Técnica nº 2/2017/CGEA/DOUT/SNTTA-MTPA (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-07)

9 Parecer nº 00500/2017/CONJUR-MTPA/CGU/AGU (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-10)

10 Contrato de Concessão 01/2014 (Apresentado pela Requerente no Processo Arbitral como Doc. A.01)

11 Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais (Apresentado pela Requerente no Processo Arbitral como Doc. A-13).

(vinte milhões, cento e quarenta e um mil, oitocentos e trinta e um reais e cinquenta centavos – valor atualizado até abril de 2017) à União a título de indenização referente ao não pagamento de verba de fiscalização e às multas contratuais aplicadas à concessionária<sup>12</sup>.

## 2. RELATÓRIO DOS ATOS DO PROCESSO ARBITRAL

Em razão dos fatos anteriormente expostos, em 2 de fevereiro de 2018, a concessionária Galvão apresentou requerimento de arbitragem em face da ANTT e da União perante a Corte Internacional de Arbitragem da Câmara de Comércio Internacional (CCI). O requerimento foi fundamentado na convenção arbitral inserida na cláusula 37.1 do Contrato de Concessão nº 001/2014, que tem o seguinte teor:

### 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 exime 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.

---

<sup>12</sup> Relatório Final da Comissão Processante, § 205 (Apresentado pela União no Processo Arbitral como Doc. R2-08)

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)  rbitros, cabendo a cada Parte indicar um  rbitro. O terceiro árbitro será escolhido de comum acordo pelos árbitros indicados pelas Partes. A presidência do tribunal arbitral caberá ao terceiro  rbitro. 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. 9 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 condi oes aplicáveis previstos no seu regulamento de arbitragem.

37.1.8 Caso seja necessária a obten ao das medidas coercitivas, cautelares ou de urgência antes da constitui ao do tribunal arbitral, ou mesmo durante o procedimento de media ao, as Partes poderão requerê-las diretamente ao competente órgão do Poder Judiciário. Caso tais medidas se façam necessárias após a constitui ao 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 sucessores.

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

(ANTT, 2014)

O tribunal arbitral   formado por Sergio Nelson Mannheimer ( rbitro Presidente), Anderson Schreiber (Co rbitro indicado pela requerente) e Patrícia Ferreira Baptista (Co rbitra indicada pelas requeridas)<sup>13</sup>.

Após a assinatura da ata de missão, o processo arbitral se desenvolveu com a apresenta ao de alega oes iniciais, respostas às alega oes iniciais, réplicas e tréplicas.

Houve audiência preliminar para apresenta ao do caso, ao fim da qual o tribunal arbitral, acolhendo pedido das partes, decidiu pela bifurca ao

<sup>13</sup> A despeito da prola ao da sentença arbitral parcial, o procedimento está, em curso, em fase de liquida ao.

do procedimento para proferir sentença parcial sobre a questão relativa à causa da caducidade do contrato de concessão e seus efeitos jurídicos.

Acerca da instrução probatória, o tribunal arbitral decidiu ser desnecessária a produção de prova oral requerida pela União, considerando o farto conteúdo probatório já existente nos autos.

Após a apresentação de alegações finais pelas partes, o tribunal arbitral considerou a causa madura para julgamento e proferiu sentença parcial, a qual será mais adiante relatada.

### 3. ALEGAÇÕES INICIAIS DA REQUERENTE

Inicialmente, ao tratar da arbitrabilidade da matéria trazida à arbitragem, a concessionária Galvão esclareceu que:

18. (...) **não se pretende discutir, na presente Arbitragem, a extinção antecipada do Contrato de Concessão por decisão das Requeridas**, mas tão somente obter o reconhecimento (i) do direito da Requerente à indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados que realizou até a extinção do Contrato de Concessão e retomada do Sistema Rodoviário pelo DNIT, (ii) da inexigibilidade das multas administrativas indevidamente aplicadas à Requerente pela Requerida 1 e (iii) afastar qualquer responsabilidade da Concessionária pelos inadimplementos contratuais apontados pelas Requeridas como fundamento da extinção do Contrato de Concessão por caducidade. (grifos no original)

Acerca do mérito de suas pretensões, a concessionária Galvão se insurge contra a decisão da União e da ANTT de imputar à concessionária a responsabilidade pelos inadimplementos contratuais que ensejaram a aplicação de multas administrativas e levaram à extinção do contrato por caducidade<sup>14</sup>.

A concessionária defende que a disponibilização do financiamento (“empréstimo-ponte”) prometido pelas instituições financeiras em documento chamado “Carta de Apoio dos Bancos Públicos” fazia parte das condições essenciais de viabilidade do contrato e que o financiamento não foi concedido devido à crise econômica que atingiu o Brasil a partir do último trimestre de 2014 e cujos efeitos repercutiram nos anos posteriores. No entender da requerente, tal crise econômica, por ter se manifestado no mercado de crédito de maneira superveniente, imprevisível e extraordinária, impediu a contratação do financiamento prometido e se

<sup>14</sup> Alegações iniciais, seção IV.2

caracteriza juridicamente como caso fortuito ou força maior, cujo risco deveria ser alocado ao poder concedente, nos termos da cláusula 21.2.4 do contrato de concessão.

Afirmou, ainda, que a mudança na política de financiamentos públicos para projetos de infraestrutura e o fato de a União não ter atuado de maneira colaborativa para preservação do contrato configura fato da Administração, o que afasta a responsabilidade da concessionária pela não obtenção dos recursos necessários à execução do contrato.

Por esses motivos, considerou ser descabida a alegação de que o risco ordinário pela obtenção do financiamento seria da concessionária, tendo em vista que a alocação contratual dos riscos entre as partes impõe o reconhecimento de que o poder concedente é responsável por viabilizar o acesso aos recursos que tornariam possível a execução do objeto do contrato.

No mesmo contexto de discussão da responsabilidade pela inexecução contratual, a concessionária Galvão também defendeu que é inexigível o pagamento das multas administrativas aplicadas pelo poder público e, subsidiariamente, que o valor das multas não deve ser descontado do cálculo da indenização.

Além de impugnar a sua responsabilização pelos fatos que deram ensejo à caducidade, a requerente também se insurgiu contra a decisão administrativa que negou seu direito à indenização pelos investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados, questionando os fundamentos adotados na decisão à luz da legislação aplicável e das disposições contratuais<sup>15</sup>, e apresentou seus critérios para cálculo da indenização que entende lhe ser devida<sup>16</sup>.

Em conclusão, a concessionária Galvão formulou os seguintes pedidos:

vi. O reconhecimento da arbitrabilidade dos pedidos formulados nestas Alegações Iniciais e, conseqüentemente, da jurisdição do Tribunal Arbitral para resolução da presente controvérsia;

vii. A condenação das Requeridas ao pagamento de indenização à Requerente pelos investimentos vinculados a bens reversíveis e não amortizados que realizou, em valor final a ser arbitrado neste procedimento conforme a metodologia apresentada na seção IV.1 destas Alegações Iniciais e no Parecer da GO Associados, devidamente atualizado;

<sup>15</sup> Alegações iniciais, seções IV.1.1 e IV.1.2

<sup>16</sup> Alegações iniciais, seções IV.1.3 e IV.1.4

viii. O reconhecimento de que a inexecução do objeto contratual não se deveu aos supostos inadimplementos imputados à Concessionária pelas Requeridas e que fundamentaram a aplicação de multas administrativas pela ANTT e a decisão das Requeridas de extinguir antecipadamente o Contrato de Concessão por caducidade, e sim à materialização de risco alocado contratualmente e por lei ao Poder Concedente, que desequilibrou a equação econômico-financeira contratual em desfavor da Concessionária, inviabilizando a Concessão;

ix. A declaração da inexistência das infrações que ensejaram a aplicação de multas administrativas à Requerente pela Requerida 1; e

x. A declaração da inexigibilidade do pagamento pela Requerente de tais multas, ou, subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda que as controvérsias sobre a aplicação de penalidades contratuais e seu cálculo não são arbitráveis, o reconhecimento de que o valor de tais multas não deve ser descontado do valor da indenização devida à Requerente.

#### **4. RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS E RECONVENÇÃO DA UNIÃO**

Em sua resposta, a União salientou que, apesar de a ANTT ser a executora do serviço público e a responsável pela fiscalização do contrato de concessão, o ente público possui interesse na execução contratual, tendo em vista que o descumprimento gera frustração da política pública nacional de transportes que é de sua competência<sup>17</sup>.

Quanto ao mérito das alegações iniciais da requerente, a União defendeu que a obtenção de financiamento não era elemento essencial do contrato, tendo em vista que a concessionária se obrigou a executar as obrigações contratuais com recursos próprios, e que o contrato previa em capítulo específico a obrigação da concessionária de obter os empréstimos necessários à exploração do serviço (cláusula 26). Acrescentou que o fato de a concessionária Galvão ter se envolvido no maior escândalo de corrupção do Brasil (com a prisão de dirigentes do grupo econômico), bem como sua posterior recuperação judicial, foram elementos determinantes para que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) negasse o financiamento solicitado. Destacou, ainda, que a não obtenção de empréstimo não pode ser justificativa para proceder à recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato e que eventual discussão acerca do impacto da negativa do empréstimo sobre a

<sup>17</sup> Nos termos do art. 22, IX, da CRFB/88, do art. 35, I, da Medida Provisória nº 870, de 1º de janeiro de 2019, e do art. 1º, I do Decreto nº 9.676, de 2 de janeiro de 2019.

inexecução contratual deve ser direcionada ao BNDES pelas vias adequadas. Com isso, concluiu pela ausência de qualquer responsabilidade do poder público pelo descumprimento do contrato de concessão<sup>18</sup>.

A União também defendeu que não é devida a indenização requerida pela concessionária Galvão, sendo descabida a interpretação ampliativa dos conceitos de “reversão” e de “bens reversíveis” adotada pela concessionária Galvão. Destacou, ainda, que os investimentos em bens reversíveis não amortizados realizados pela concessionária não atenderam às condicionantes legais e negociais para justificar o pagamento de indenização, assim como as operações realizadas com partes relacionadas, que apresentaram inconsistências que afastam a respectiva indenização<sup>19</sup>. Por fim, impugnou a metodologia utilizada pela concessionária para cálculo da indenização<sup>20</sup>.

Na mesma oportunidade em que respondeu às alegações iniciais, a União apresentou reconvenção a fim de obter indenização pelos prejuízos sofridos em razão da extinção antecipada do contrato por culpa da concessionária e sem a realização dos investimentos pelos quais ela havia se obrigado<sup>21</sup>. Confira-se parte da justificativa do ente público para o pleito reconvenicional:

258. Dessa forma, a União tem direito a ser ressarcida, minimamente, pelos gastos que teve e tem de despender para recuperar emergencialmente a rodovia, fazendo-a retornar ao seu status quo, assim considerado aquele existente ao tempo em que a concessionária Galvão assumiu o serviço público. Repise-se: a concessionária venceu a licitação e foi contratada para executar obras e serviços na rodovia, com objetivo de atingir determinado padrão de qualidade; no entanto, não realizou os investimentos acordados, permitindo uma degradação ainda maior das condições do trecho concedido, e devolvendo a rodovia à União em condições muito inferiores às existentes ao tempo do início do contrato.

Em suma, os pedidos formulados pela União em sede de reconvenção foram os seguintes:

(...)

vi. Seja reconhecida a arbitrabilidade dos pedidos formulados na reconvenção apresentada pela União tendo em vista seu caráter patrimonial;

18 Resposta às alegações iniciais e reconvenção da União, capítulo 2

19 Essa matéria é objeto da segunda fase da arbitragem e será resolvida por sentença arbitral final.

20 Resposta às alegações iniciais e reconvenção da União, capítulo 3

21 Resposta às alegações iniciais e reconvenção da União, capítulo 4

vii. Seja a requerente condenada a ressarcir a União pelos prejuízos que lhe causou em razão do seu inadimplemento contratual, no valor de R\$ 96.199.028,17 (noventa e seis milhões, cento e noventa e nove mil, vinte e oito reais e dezessete centavos), atualizado até janeiro/2019, requerendo, ainda, que referido valor seja atualizado pelo IPCA-E até a data do efetivo pagamento pela Galvão;

viii. Sejam descontados os valores não pagos pela Requerente à ANTT a título de Verba de Fiscalização.

## 5. RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS DA ANTT

Em sua resposta às alegações iniciais, a ANTT expôs os descumprimentos de diversas disposições legais e contratuais que caracterizaram a inexecução total do contrato e justificaram a aplicação da penalidade máxima de caducidade<sup>22</sup>.

A agência também defendeu a inconsistência dos argumentos da concessionária relativos ao pedido de indenização, por terem sido incluídos serviços não indenizáveis, e argumentou que, mesmo nos serviços que seriam indenizáveis, a concessionária apresentou incongruências em seus registros que afastam a possibilidade de ressarcimento<sup>23</sup>.

A ANTT também considerou ser inadmissível o pedido da concessionária de suspensão da exigibilidade das multas administrativas transitadas em julgado e demais encargos devidos pela requerente, sendo certo que, além dessas rubricas, a concessionária deve indenizar a União pelos danos causados ao sistema rodoviário<sup>24</sup>.

Por fim, reiterou os argumentos de que a responsabilidade pela aquisição de financiamentos e empréstimos era da concessionária e que a não obtenção dos créditos não pode ser caracterizada como caso fortuito, força maior ou álea administrativa<sup>25</sup>.

## 6. SENTENÇA PARCIAL

A sentença parcial foi proferida pelo tribunal arbitral em 10 de setembro de 2020, isto é, pouco mais de dois anos após a apresentação do requerimento de arbitragem.

<sup>22</sup> Resposta às alegações iniciais da ANTT, capítulo III

<sup>23</sup> Resposta às alegações iniciais da ANTT, capítulo V

<sup>24</sup> Resposta às alegações iniciais da ANTT, capítulos VI e VII

<sup>25</sup> Resposta às alegações iniciais da ANTT, capítulo VIII

Como anteriormente mencionado, houve consenso entre as partes quanto ao pedido de bifurcação do procedimento para que houvesse a prolação de sentença parcial com o objetivo específico de definir a responsabilidade pela inexecução contratual. Nesse contexto, os árbitros consignaram que:

207. (...) a sentença parcial tem por finalidade apontar a PARTE que deu causa à inexecução do Contrato, definindo as responsabilidades e os efeitos dela advindos. Saliente-se que o ato que decretou a caducidade não é questionado por nenhuma das PARTES na presente arbitragem. (grifamos)

O tribunal arbitral também reconheceu a arbitrabilidade objetiva<sup>26</sup> dos pleitos deduzidos pela concessionária Galvão em suas alegações iniciais e pela União em sua reconvenção, considerando a “evidente natureza patrimonial desses pedidos, diretamente relacionados ao Contrato firmado” (§ 215).

Feitas estas delimitações, os árbitros iniciaram a análise do mérito da discussão sobre a responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações contratuais. No ponto, observaram que:

236. (...) a REQUERENTE não contesta que, no momento em que declarada a caducidade da concessão da BR-153, de fato, não tinha mais capacidade para cumprir o Contrato nos termos originalmente firmados.

237. No entanto, atribui sua incapacidade à ocorrência de evento extraordinário e imprevisível (caso fortuito ou força maior) e à caracterização de Fato da Administração por parte das REQUERIDAS, circunstâncias capazes de eximi-la de culpa pela extinção do Contrato por caducidade.

Para resolução dessa celeuma, o tribunal arbitral considerou relevante a análise da matriz de riscos contratual<sup>27</sup>, a fim de verificar a delimitação previamente pactuada acerca da responsabilidade de cada contratante pelos riscos assumidos, notadamente pela obtenção do financiamento que a concessionária Galvão considerou indispensável para execução das obras. Nesse sentido, os árbitros destacaram as disposições das cláusulas 21 e 26 do contrato de concessão, abaixo transcritas em parte:

<sup>26</sup> Sentença parcial, capítulo VII.2

<sup>27</sup> Sentença parcial, capítulo VII.4

## 21 Alocação de Riscos

21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:

[...]

21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

[...]

21.4. A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato venham a se materializar.

## 26 Financiamento

26.1 A Concessionária é a única e exclusiva responsável pela obtenção dos financiamentos necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato.

[...]

26.3 A Concessionária não poderá invocar qualquer disposição, cláusula ou condição dos contratos de financiamento, ou qualquer atraso no desembolso dos recursos, para eximir-se, total ou parcialmente, das obrigações assumidas no Contrato.

À luz dessas disposições, especialmente da subcláusula 26.3, o tribunal arbitral observou que:

246. (...) o risco financeiro relacionado a financiamentos ou mesmo ao atraso no desembolso de recursos foi integralmente alocado à REQUERENTE, que não poderia invocá-lo para justificar atraso ou inadimplemento de suas obrigações.

Assim, os árbitros entenderam ser plenamente aplicável o princípio do *pacta sunt servanda* para reconhecer a força obrigatória das disposições

contratuais que alocaram com a concessionária o risco pela obtenção do financiamento. No mesmo sentido, ressaltaram que o contrato veda expressamente a possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na hipótese de materialização de quaisquer dos riscos assumidos pela concessionária (cláusula 21.4), como é o caso do risco do financiamento.

A respeito da Carta de Apoio dos Bancos Públicos<sup>28</sup>, os árbitros observaram que ela era apenas uma declaração de intenções, sem caráter vinculante, e que o próprio documento advertia que a efetiva concessão do empréstimo estava sujeita à análise de crédito por parte do agente financiador. No ponto, o tribunal arbitral extraiu dos documentos juntados aos autos os motivos invocados pelo BNDES para não conceder o empréstimo-ponte à concessionária Galvão:

267. Com efeito, nos documentos A-28 e R2-87, trazidos ao procedimento pela REQUERENTE e pela REQUERIDA 2, respectivamente, o BNDES expôs os motivos pelos quais não concedeu o financiamento à REQUERENTE. Nesses documentos, o BNDES esclareceu que o empréstimo-ponte não foi concedido porque “o rating atribuído ao Grupo Econômico (...) sofreu substancial downgrade”, resultado do “envolvimento do Grupo Galvão na Operação Lava-Jato”, bem como em razão do pedido de recuperação judicial datado de 25.03.2015, que “constitui-se em fato impeditivo à concessão de crédito ao referido grupo econômico”.

Assim, o tribunal arbitral constatou que as razões invocadas pelo BNDES para negar o financiamento dizem respeito a fatos relacionados apenas com a concessionária, não motivados pela crise econômica iniciada em 2014 e intensificada nos anos de 2015 e 2016.

Sobre o mesmo assunto, os árbitros rechaçaram, ainda, a possibilidade de que a referida crise econômica caracterizasse motivo de caso fortuito ou força maior que pudesse transferir a responsabilidade para o poder concedente<sup>29</sup>, considerando que:

287. (...) o impacto sobre o Contrato não deriva da crise econômica, mas sim da não obtenção do financiamento, risco que, conforme já visto, as PARTES expressamente atribuíram à Concessionária em seu instrumento contratual (cláusulas 26.1 e 21.4 do Contrato).

<sup>28</sup> Sentença parcial, capítulo VII.5

<sup>29</sup> Sentença parcial, capítulos VII.6 e VII.7

Da mesma forma, consideraram que a crise econômica não pode ser enquadrada como evento imprevisível e extraordinário para fins de reequilíbrio contratual, na medida em que, à época da assinatura do contrato, o cenário econômico brasileiro já apresentava sinais de recessão. Desse modo, o tribunal arbitral entendeu que caberia à concessionária comprovar o advento do fato extraordinário e imprevisível posterior à celebração do contrato que tornasse suas obrigações excessivamente onerosas, o que não restou demonstrado no caso concreto.

A respeito da possível ocorrência de fato da Administração<sup>30</sup>, o tribunal arbitral não encontrou provas de que a União possuísse alguma ingerência que resultasse na não concessão do empréstimo-ponte. Nesse sentido, o tribunal destacou o fato de que o financiamento foi concedido pelo BNDES a outras concessionárias também participantes da 3ª etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais, o que indica que a decisão gerencial do BNDES foi movida pela análise de risco financeiro, não por mudança na política pública de mútuo supostamente promovida pela União.

Sobre possível descumprimento do dever de cooperação pelo poder concedente, os árbitros destacaram que:

323. (...) a REQUERENTE passou a inadimplir o Contrato praticamente desde o seu marco zero (docs. R2-04 a R2-08), circunstância que inviabilizou qualquer solução por parte das REQUERIDAS visando à manutenção da concessão, eis que a CONCESSIONÁRIA, logo nos primeiros meses de Contrato, já demonstrou não dispor de recursos financeiros suficientes para os necessários investimentos.

Os árbitros consideraram, ainda, legítima a recusa da ANTT em adotar o Plano de Segurança Rodoviária (“PSR”) proposto pela concessionária Galvão, uma vez que ele não preenchia os requisitos necessários de atendimento ao interesse público, e afirmaram que não havia dever de renegociar o contrato com base nas Medidas Provisórias 752/2016 e 800/2017.

Após concluir que as inexecuções das obrigações contratuais foram causadas pela incapacidade econômica, técnica e operacional da concessionária Galvão, o tribunal arbitral passou a analisar as consequências da extinção contratual, notadamente quanto à indenização por bens reversíveis requerida pela concessionária e aos pleitos reconventionais formulados pela União.

---

30 Sentença parcial, capítulo VII.8

Sobre a indenização, o tribunal arbitral decidiu que, mesmo que a requerente tenha dado causa à extinção do contrato por caducidade, ela faz jus à indenização prevista no art. 36 da Lei nº 8.987/95 e na subcláusula 32.7 do contrato. No entanto, os árbitros frisaram que “esta indenização **restringe-se aos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados**” (§ 339 – grifos no original) e acrescentaram que:

342. (...) a fase seguinte desta arbitragem servirá para que, entre outros, seja estabelecido (i) quais bens devem ser considerados reversíveis para os fins do Contrato, de modo que (ii) se possa apurar quais investimentos deverão ser objeto de indenização.

Ademais, os árbitros observaram que do montante da indenização devem ser abatidas as multas administrativas, as quais são devidas pela concessionária em razão da inexecução contratual, já reconhecida nos capítulos anteriores da sentença arbitral. Os árbitros também autorizaram o abatimento do valor das verbas de fiscalização não quitadas, bem como dos prejuízos comprovadamente causados à União em razão do inadimplemento contratual, tal como autorizado pela cláusula 32.7.2 do contrato, os quais deverão ser apurados na liquidação que terá lugar na segunda fase da arbitragem.

Ao final, a sentença arbitral teve o seguinte dispositivo:

353. Diante do exposto, o Tribunal Arbitral, por unanimidade, decide:

(i) acolher os pedidos formulados pela REQUERENTE no item 222, “vi”, de suas Alegações Iniciais, e pela REQUERIDA 2 no item 355, “vi”, de sua Reconvencção, para reconhecer a arbitrabilidade objetiva dos pedidos formulados;

(ii) julgar improcedente o pedido formulado pela REQUERENTE no item 222, “viii”, de suas Alegações Iniciais e procedente o pedido formulado pela REQUERIDA 2 no item 355, “i”, de sua Reconvencção, para declarar a validade do ato de declaração de caducidade do Contrato de Concessão e reconhecer a responsabilidade exclusiva da Concessionária pela inexecução do objeto contratual;

(iii) julgar prejudicados os pedidos deduzidos pela REQUERIDA 2 no item 355, “iv” e “v”, de sua Reconvencção, tendo em vista o acolhimento do pedido principal formulado no item 355, “i”, da mesma manifestação;

(iv) julgar parcialmente procedente o pedido deduzido no item 222, “vii”, das Alegações Iniciais da REQUERENTE, para condenar as REQUERIDAS ao pagamento de indenização à Concessionária pelos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados, em valor a ser liquidado na segunda fase do presente procedimento arbitral;

(v) julgar procedentes os pedidos formulados pela REQUERIDA 2 nos itens “ii” e “viii”, do parágrafo 355 de sua Reconvenção e parcialmente procedente o pedido formulado no item “vii” do mesmo parágrafo da manifestação, para condenar a REQUERENTE ao pagamento (a) das multas administrativas aplicadas pela REQUERIDA 1, ainda não quitadas, (b) dos valores não pagos a título de verba de fiscalização e (c) das perdas e danos comprovadamente sofridas pela REQUERIDA 2 com extinção da concessão por caducidade, tudo a ser liquidado na segunda fase do presente procedimento arbitral;

(vi) esclarecer que a metodologia a ser adotada para a apuração da indenização devida à REQUERENTE pelos investimentos vinculados a bens reversíveis ainda não amortizados e para o cálculo das multas, verbas de fiscalização e perdas e danos devidas às REQUERIDAS será definida na segunda fase do procedimento arbitral, momento em que será apreciado o pedido formulado pela REQUERIDA 2 no item “iii” do parágrafo 355 de sua Reconvenção;

(vii) estabelecer, desde já, que os valores apurados por força do acolhimento dos pedidos discriminados nos itens “ii”, “vii” e “viii” do parágrafo 355 da Reconvenção apresentada pela REQUERIDA 2 poderão ser compensados com eventual indenização a ser quantificada em favor da REQUERENTE na segunda fase desta arbitragem, na forma do item “iii” do parágrafo 335 desta Sentença Arbitral Parcial;

(viii) julgar improcedentes os pedidos formulados pela REQUERENTE nos itens “ix” e “x” do parágrafo 222 de suas Alegações Iniciais, para deixar de declarar (a) a inexistência de infrações contratuais incorridas pela Concessionária e (b) a inexigibilidade das multas administrativas aplicadas pela Requerida 1;

## 7. DISCUSSÃO TEÓRICA

Após o relato do caso, passamos a tecer breves considerações sobre os atos do procedimento arbitral à luz de algumas lições da doutrina especializada de arbitragem.

Como visto, a matéria de fundo envolvia a apuração da responsabilidade pela inexecução contratual que levou à caducidade da concessão e, nesta medida, questões técnicas e sensíveis que exigiram a análise, por exemplo, da matriz de risco contratual para verificação das responsabilidades assumidas por cada parte na execução das obras e serviços contratados.

Pelo relato dos atos procedimentais, verificou-se que a controvérsia foi dirimida de maneira célere, uma vez que, a despeito da complexidade da discussão, entre o requerimento de instauração de arbitragem e a prolação da sentença parcial houve o decurso de pouco mais de dois anos. Assim, confirmou-se um dos fatores de destaque para uso da arbitragem em contratos administrativos do setor de infraestrutura, conforme observam Irene Patrícia Nohara e Danilo Vieira Vilela (2019, p. 31):

São dois motivos básicos que tornam a arbitragem atraente aos contratos administrativos: (a) a celeridade na resolução dos conflitos; e (b) a especialidade.

O emprego da arbitragem garante maior rapidez na decisão. Se o contrato administrativo for revisto na via judicial, isso pode levar anos, dadas as prerrogativas da Fazenda. Também esperar tanto para que haja o reequilíbrio judicial pode ser fatal, na prática, para a continuidade do negócio.

Também houve demonstração da flexibilidade procedimental, que é fator igualmente relevante da arbitragem salientado por Bruno Lopes Megna (2019, p. 169):

[...] a principal diferença do processo arbitral (e de cada processo arbitral) para o processo judicial é que aquele proporciona, com máxima largueza, a flexibilidade necessária para se *adequar* o método de solução de disputas às características *particularizadas* de cada conflito. (grifos no original)

Tal característica ficou evidente no caso analisado, sobretudo porque as partes pactuaram pela bifurcação do procedimento para que se decidisse primeiro a questão da responsabilidade pelo descumprimento contratual para, na fase seguinte, proceder à apuração da eventual indenização devida à concessionária, descontadas as multas e indenização a ser apurada em favor do poder público.

No mesmo sentido, nota-se que houve adequação da instrução probatória, pois, diante da farta documentação, o tribunal arbitral dispensou a produção de outros meios de prova.

Além disso, as partes apresentaram de maneira ampla as suas alegações, que foram objeto de detida análise pelo tribunal arbitral, a fim de dirimir qualquer dúvida sobre a responsabilidade pela inexecução contratual. Com efeito, a leitura do conteúdo da sentença parcial demonstra o alto grau de tecnicidade e especialização do julgamento proferido pelos árbitros, o que confirma a escolha de julgadores especialistas na matéria como uma das vantagens da arbitragem, consoante ressaltam Sérgio Mannheimer, José Antônio Fichtner e André Luis Monteiro (2018, p. 53):

O universo dos envolvidos no litígio possivelmente sairá ganhando (...) com um corpo de árbitros que possa, efetivamente, conhecer em profundidade aquela área do conhecimento e contribuir, assim, para a melhor solução do litígio. *A familiaridade do árbitro com a matéria objeto do conflito permite não só a prolação de decisões melhores sob o ponto de vista técnico – reduzem-se as chances de erro – como também de decisões mais rápidas*, o que evidentemente, aponta no sentido dos interesses maiores da justiça.

O conteúdo da sentença parcial também permitiu que a segunda fase do procedimento arbitral pudesse ter seu escopo restringido e que fossem simplificados os cálculos necessários para a liquidação. Do ponto de vista da defesa do interesse público, a mobilização de equipe especializada, tanto jurídica como técnica, mostrou-se decisiva. Com efeito, verificou-se, na prática, o resultado positivo decorrente da adequação da Administração Pública à realidade da arbitragem, necessidade já reconhecida pela doutrina, conforme ilustra a opinião de Arnold Wald e Riccardo Giuliano Figueira Torre (2019):

Em 2007, o Ministro Toffoli assumiu o cargo de Advogado-Geral da União e fez questão de ampliar os horizontes em prol do emprego de instrumentos mais eficazes na consecução de justiça material, sugerindo que se pensasse em “instrumentos de solução de conflitos que aproximem a Advocacia-Geral da União e o Poder Judiciário dos cidadãos e do setor produtivo do país, estabelecendo-se a distribuição de uma justiça horizontal, em que as partes envolvidas se submetam à decisão por elas negociada”.

O ápice, por assim dizer, que deu concretude a este movimento no âmbito da AGU aconteceu no final de 2018, quando foi editada a Portaria n.º 226/18 para criar o núcleo especializado em arbitragem(...). O art. 13 do Decreto n.º 10.025 ratifica que a União e seus entes

serão representados por membros da AGU, frisando a importância do trabalho desenvolvido pelo núcleo especializado.

Por fim, nota-se que a sentença parcial não foi objeto de ação anulatória, o que demonstra que a arbitragem também garante a segurança jurídica de que a solução dos árbitros foi definitiva para pacificar o conflito.

## 8. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, conclui-se que o Caso Galvão ilustra como a arbitragem é um método adequado para solução de conflitos complexos no setor de infraestrutura.

Tendo este caso como exemplo, espera-se que outros conflitos dessa natureza sejam solucionados na via arbitral, de modo que a arbitragem continue avançando e se consolidando como meio adequado para solução de controvérsias nesse setor indispensável para o desenvolvimento nacional.

Ao mesmo tempo, espera-se que a Administração Pública como um todo não apenas lance mão desse meio de resolução de controvérsias, mas ao mesmo tempo se organize e se prepare para a sua efetiva utilização, com mobilização de equipes técnicas e advogados especializados, na melhor defesa do interesse público.

## REFERÊNCIAS

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO. *Portaria nº 226, de 26 de julho de 2018*. Institui o Núcleo Especializado em Arbitragem da Advocacia-Geral da União no Estado de São Paulo (NEA-SP) e organiza, neste âmbito, a representação extrajudicial da União. Diário Oficial da União, Brasília, 27 jul. 2018. Disponível em: [https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/34380066/do1-2018-07-27-portaria-n-226-de-26-de-julho-de-2018-34380050](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/34380066/do1-2018-07-27-portaria-n-226-de-26-de-julho-de-2018-34380050). Acesso em 24 jun. 2021.

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO. *Portaria nº 320, de 13 de junho de 2019*. Institui o Núcleo Especializado em Arbitragem. Boletim de Serviço ano XXVI nº 24, Brasília, 17 jun. 2019. Disponível em: [https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/consultoria-geral-da-uniao-1/arquivos/190613\\_portaria\\_agu\\_320\\_de\\_13\\_de\\_junho\\_de\\_2019\\_-\\_institui\\_o\\_nucleo\\_especializado\\_em\\_arbitragem\\_-\\_edi.pdf](https://www.gov.br/agu/pt-br/composicao/consultoria-geral-da-uniao-1/arquivos/190613_portaria_agu_320_de_13_de_junho_de_2019_-_institui_o_nucleo_especializado_em_arbitragem_-_edi.pdf). Acesso em 24 jun. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. Edital de concessão nº 1/2014. *Concessão para exploração da rodovia BR 153/TO/GO*.

Disponível em: [http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/2696/Lote\\_3.html](http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/2696/Lote_3.html). Acesso em 24 jun. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. *Contrato de concessão para exploração da rodovia BR 153/TO/GO*. Disponível em: [http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/2696/Lote\\_3.html](http://3etapaconcessoes.antt.gov.br/index.php/content/view/2696/Lote_3.html). Acesso em 24 jun. 2021.

BRASIL. Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996. Dispõe sobre a arbitragem. *Diário Oficial da União*, Brasília, 24 set. 1996. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19307.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19307.htm). Acesso em 24 jun. 2021.

BRASIL. Decreto nº 8.465, de 8 de junho de 2015. Regulamenta o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, para dispor sobre os critérios de arbitragem para dirimir litígios no âmbito do setor portuário. *Diário Oficial da União*, Brasília, 9 jun. 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8465.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Decreto/D8465.htm). Acesso em 24 jun. 2021.

BRASIL. Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de 2019. Dispõe sobre a arbitragem para dirimir litígios que envolvam a administração pública federal nos setores portuário e de transporte rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroportuário, e regulamenta o inciso XVI do caput do art. 35 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, o § 1º do art. 62 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e o § 5º do art. 31 da Lei nº 13.448, de 5 de junho de 2017. *Diário Oficial da União*, Brasília, 23 set. 2019. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/D10025.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D10025.htm). Acesso em 24 jun. 2021.

BRASIL. Decreto de 15 de agosto de 2017. Declara a caducidade da concessão de titularidade da Concessionária de rodovias Galvão BR-153 SPE S.A – BR 153 / GO; TO. *Diário Oficial da União*, Brasília, 16 ago. 2017. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/dsn/Dsn14487.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/dsn/Dsn14487.htm). Acesso em 24 jun. 2021.

FICHTNER, José Antônio; MANNHEIMER, Sergio Nelson; MONTEIRO, André Luis. *Teoria geral da arbitragem*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

MEGNA, Bruno Lopes. *Arbitragem e Administração Pública: fundamentos teóricos e soluções práticas*. Belo Horizonte: Fórum, 2019.

NOHARA, Irene Patrícia; VILELA, Danilo Vieira. Arbitragem em contratos de infraestrutura celebrados com a Administração Pública: desenvolvimento e energia. *Revista dos Tribunais*. São Paulo, vol. 9, abr./jun. 2019, p. 23-44.

WALD, Arnold; TORRE, Riccardo Giuliano Figueira. *Arbitragem na administração pública: da segurança jurídica à atração do capital estrangeiro*. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2019-set-25/opinio-arbitragem-seguranca-juridica-capital-estrangeiro>. Acesso em 23 ago. 2021.

