



QUEIROZ·MALUF

sociedade de advogados



L.O. BAPTISTA

**ARBITRAGEM DE ACORDO COM O REGULAMENTO DO CENTRO DE ARBITRAGEM E
MEDIAÇÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-CANADÁ**

Procedimento Arbitral CAM-CCBC nº 64/2019/SEC7

VIABAHIA Concessionária de Rodovias S.A
("VIABAHIA" ou "Requerente")

vs.

Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
("ANTT" ou "Requerida")

São Paulo, 26 de março de 2020.

**Petição 1 da Requerente -
Pedidos Cautelares e Jurisdição do
Tribunal Arbitral**

Advogados da Requerente:
Queiroz Maluf Sociedade de Advogados
L.O. Baptista Advogados

Sumário

1. Síntese da pretensão da Requerente	3
2. Jurisdição e Competência do Tribunal Arbitral.....	7
3. Razões para a Manutenção das Medidas Liminares	15
3.1. Demonstração da Probabilidade do Direito (<i>fumus boni iuris</i>).....	16
3.2. Demonstração da presença do <i>periculum in mora</i>	25
3.3. Ausência de <i>periculum in mora reverso</i>	34
4. Abrangência, extensão e efeitos das medidas liminares judiciais	37
4.1. Abrangência das Medidas Liminares sobre os Autos de Infração	37
4.2. As Medidas Liminares não impedem a implementação das revisões aprovadas e do reajuste da TBP	42
5. Pedidos	45

1. Síntese da pretensão da Requerente

1. Em atenção ao estabelecido no **item 9.2** do Termo de Arbitragem, a Requerente apresenta esta manifestação para reiterar: **(i)** a necessidade premente da manutenção e confirmação das medidas liminares judiciais concedidas em favor da Requerente, bem como sua abrangência, extensão e efeitos e **(ii)** a competência e jurisdição do Tribunal Arbitral sobre as controvérsias entre as Partes a respeito do Contrato de Concessão celebrado em 3 de setembro de 2009 (“Contrato” – **RTE-002**).
2. Como esclarecido e definido pela Requerente em suas manifestações de 27 de novembro de 2019 e 28 de fevereiro de 2020, são duas as medidas liminares concedidas em âmbito judicial (“Medidas Liminares”) e em relação às quais a VIABAHIA requer a manutenção e confirmação: **(i)** aquela no âmbito da Cautelar Antecedente (Processo de nº 1023220-63.2019.4.01.3400), a qual originou a presente disputa arbitral e **(ii)** no âmbito do Agravo de Instrumento (Processo de nº 1003068-43.2018.4.01.0000), proferida posteriormente à instauração da arbitragem, a despeito de ter sido interposto em momento anterior¹.
3. Referidos pedidos de tutela de urgência foram necessários em vista dos inadimplementos e arbitrariedades promovidos pela Requerida. A ANTT se omite em relação às necessidades urgentes da Concessão - especialmente os diversos reequilíbrios e revisões necessárias para fazer frente a ações e omissões do da ANTT - e outras questões relacionadas à prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários (art. 6º, da Lei nº 8.987/95), ao mesmo tempo em que impõe à VIABAHIA desenfreadas sanções (multas, penalidades e descontos) indevidas ou relativas a obrigações que não puderam ser cumpridas por fatos alheios à responsabilidade ou risco da VIABAHIA (em boa medida, causados ou agravados pela própria ANTT).
4. A situação chegou ao ponto insustentável de a continuidade da execução de algumas obrigações contratuais e o cumprimento de sanções, sem a devida contrapartida contratual da ANTT, inviabilizarem por completo a Concessão, colocando em risco a prestação do serviço público aos usuários.
5. Diante deste cenário gravíssimo, não houve alternativa à VIABAHIA senão buscar tutela jurisdicional para manter preservada a sobrevivência da Concessão e o cumprimento do Contrato. A manifesta situação emergencial em que se encontrava a VIABAHIA levou ao deferimento das Medidas Liminares com efeitos convergentes e complementares ao determinar, em linhas gerais, a suspensão de obrigações de investimentos da VIABAHIA que não colocassem em risco a segurança do usuário e a abstenção da ANTT em aplicar quaisquer penalidades a respeito, inclusive a de caducidade, bem como reduções tarifárias.
6. Enquanto a decisão relativa à Cautelar Antecedente determinou que a suspensão e a abstenção devam perdurar até a decisão do Tribunal Arbitral sobre o conflito, a decisão do Agravo de Instrumento (por ter sido interposto antes da arbitragem) estabeleceu como limite o cumprimento do Contrato pela ANTT, especialmente no que tange à realização da Revisão

¹O Agravo de Instrumento foi interposto em 31 de agosto de 2017, após decisão proferida no âmbito da ação ordinária (Processo de nº 1009371-92.2017.4.013400).

Quinquenal (a ser discutida ao longo da presente arbitragem). Para facilitar a compreensão, indica-se, na tabela abaixo, o conteúdo de cada decisão vigente:

Medidas Liminares	Objeto da Decisão
Cautelar Antecedente	<p>“até a apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral e/ou até a apreciação do pleito de revisão contratual, a ANTT mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução; ii) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento, inclusive a de caducidade, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado; e iii) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.”</p>
Agravo de Instrumento	<p>Decisão: “defiro o pedido de antecipação dos efeitos da tutela, nos termos do pedido, até ulterior deliberação deste judicial”.</p> <p>Pedido: “suspender a execução das Obrigações de Investimentos tabuladas no item 2 da Seção I do PER, isto é, as “Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório” (Item 2.1 da Seção I), as “Obras e Serviços de Caráter Obrigatório” (Item 2.2 da Seção I) e “Obras Condicionadas” (Item 2.3 da Seção I), bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada (Quadro 4.6 do PER – Doc. 11) e implantação do Sistema de Pesagem indicado no Item 8.6 do PER, preservando incólume todos os demais serviços atinentes à Conservação (Item 2.1.1.4 da Seção I) e aos Sistemas de Operação (Item 2.2.1.4 da Seção I), assim como a exigibilidade de sanções advindas de processos administrativos instaurados pela ANTT relacionados à estas obrigações, passíveis de serem executadas em razão do eventual descumprimento de tais obrigações (que afetam os parâmetros de desempenho estipulados pelo PER), até que haja a conclusão e perfeita exequibilidade da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão sobre cujo processo ainda pende conclusão e decisão da Ré.”</p>

7. A partir do quadro acima, nota-se a convergência e complementaridade das duas decisões. Ambas estabelecem que a ANTT está **impedida** de aplicar **penalidades** sobre a VIABAHIA a respeito de obrigações de investimento, assim como **suspendem** o cumprimento de tais obrigações de investimentos pela VIABAHIA.
8. A Cautelar Antecedente é específica ao tratar da **abstenção** da ANTT de aplicar a pena de **caducidade**, bem como da **inadmissibilidade de nova redução tarifária**.
9. A decisão do Agravo de Instrumento, por sua vez, indica quais são as **obrigações de investimentos** (com a especificação dos itens do Programa de Exploração Rodoviária – “PER”) que estão **suspensas** (e sobre as quais recai a suspensão de aplicação de penalidades) e quais devem permanecer atendidas pela VIABAHIA.
10. Percebe-se, portanto, que o bem jurídico protegido pelas Medidas Liminares é, em última análise, **a sobrevivência e a continuidade da Concessão**, permitindo o cumprimento do Contrato pela VIABAHIA com garantia da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários e afastando as arbitrariedades da ANTT.

11. A manutenção e confirmação destas decisões também é medida imperiosa para garantir o resultado útil desta arbitragem. Afinal, caso seja garantida à ANTT a possibilidade de exigir as obrigações ora suspensas e prosseguir com a aplicação de penalidades, inclusive a de caducidade, sem os reequilíbrios e revisões necessárias ao Contrato (que formam justamente o mérito da presente arbitragem), a VIABAHIA **não** terá condições financeiras e operacionais de seguir na presente Concessão e a premeditada caducidade de seu Contrato será certamente declarada.
12. A situação em que se encontra a VIABAHIA decorre, principalmente, do fato de a ANTT ter a obrigação contratual de promover a revisão da Concessão a cada cinco anos.
13. **Dez anos** se passaram e **nada** foi feito!
14. De um lado, a ANTT continua **inerte** e **inadimplente** em relação às Revisões Quinquenais determinadas contratualmente e, de outro, se utiliza de seu poder sancionador de forma manifestamente arbitrária e indevida, visando claramente a decretação de caducidade da Concessão, em prejuízo à VIABAHIA.
15. Neste contexto, é necessário que o Tribunal Arbitral **confirme** sua **jurisdição e competência** sobre as controvérsias relativas ao Contrato, especialmente no que tange ao objeto do **Agravo de Instrumento** (bem como da ação ordinária de origem), para que, ato contínuo, possa confirmar a **manutenção** da medida liminar concedida em seu âmbito. O **item 2** desta manifestação discorrerá, assim, sobre a jurisdição e competência dos árbitros.
16. No **item 3** desta manifestação, em virtude da relevância das Medidas Liminares, a Requerente procurará esclarecer e comprovar, uma vez mais, as razões para a manutenção e a confirmação das referidas liminares. Além de reiterar o *fumus boni iuris* e o *periculum in mora* da pretensão da VIABAHIA, serão respondidas e refutadas **todas** as alegações apresentadas pela ANTT em sua manifestação de 18 de fevereiro de 2020.
17. Todavia, dada a reiterada conduta abusiva da ANTT, a VIABAHIA ainda se viu obrigada a provocar novamente o Poder Judiciário (ainda **antes** da instituição da presente arbitragem) para **impedir, liminarmente, (i)** o prosseguimento de processo administrativo instaurado pela ANTT que visa a caducidade da Concessão² e **(ii)** a aplicação de novas penalidades pela ANTT e a execução da garantia contratual prestada pela VIABAHIA³.
18. No primeiro caso, por contrariar diretamente a determinação judicial expressa no âmbito da Cautelar Antecedente para que a ANTT se abstinhasse de aplicar penalidades em face da VIABAHIA, "*inclusive a de caducidade*", o juízo **acolheu** o pedido da VIABAHIA e determinou a **suspensão** do referido processo administrativo de preparatório de caducidade⁴, bem como reconheceu prejudicado prazo fixado pela Requerida para apresentação do denominado "plano de cura", previsto no art. 38, § 3º, da Lei nº 8.987/1995, pela Requerente:

² Processo Administrativo nº 50500.321761/2019-58.

³ Processo de nº 1033023-70.2019.4.01.3400, perante a 1ª Vara Cível Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

⁴ Conforme decisão proferida nos autos da Cautelar Antecedente: "*Ante o exposto, em atenção aos termos da decisão constante do Id 79148092, **DETERMINO expressa e imediatamente a suspensão do processo administrativo nº 50500.321761/2019-58, que trata de procedimento preparatório deflagrado com vistas à abertura de processo de caducidade.***" (grifamos). (RTE-003)

“Art. 38. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência antes de comunicados à concessionária, detalhadamente, os descumprimentos contratuais referidos no § 1º deste artigo, dando-lhe um prazo para corrigir as falhas e transgressões apontadas e para o enquadramento, nos termos contratuais.”

19. Já no segundo caso, o pedido foi apresentado em juízo pela VIABAHIA ainda **antes** de ser proferida a decisão no âmbito do Agravo de Instrumento, com o objetivo de frear as arbitrariedades da ANTT, que, a despeito da concessão da Cautelar Antecedente, dava continuidade à aplicação de sanções manifestamente abusivas e indevidas.
20. Após a manifestação da ANTT naquele novo processo judicial instaurado pela VIABAHIA, a medida permaneceu pendente de julgamento até a instituição da presente arbitragem, quando foi então **extinta sem resolução do mérito**, em razão da existência de convenção de arbitragem. Na sentença, o juízo decidiu pela incompetência do Poder Judiciário para julgar a medida, preservando a competência deste Tribunal Arbitral.
21. Para melhor compreensão do aspecto temporal e relação entre os processos discutidos nesta manifestação (processos judiciais e arbitragem), a Requerente apresenta anexa uma **linha do tempo ilustrativa** com os principais atos decisórios (**RTE-004**).
22. O atual risco enfrentado pela VIABAHIA torna-se ainda mais concreto à luz de recentes condutas da ANTT dentro e fora da arbitragem.
23. Neste procedimento, em suas alegações do Termo de Arbitragem, a ANTT se manifestou no sentido de que continuará a adotar atos executórios contra a VIABAHIA, independentemente da arbitragem e das liminares vigentes⁵. Referido intuito ficou claro, inclusive, durante a audiência de assinatura do Termo de Arbitragem⁶ e mesmo após a audiência, por meio de Ofício interno emitido pela Procuradoria da ANTT⁷.
24. Fora da arbitragem, a mesma conduta abusiva se verifica. A ANTT simplesmente se **recusa** a dar seguimento às revisões ordinárias e extraordinárias da Tarifa Básica de Pedágio (“TBP”), impedindo até mesmo seu reajuste monetário, sob o argumento de que as Medidas

⁵ Conforme item 5.5.7 do Termo de Arbitragem: “Os alegados danos ao Poder Concedente e à sociedade devem ser buscados pela União se assim entender cabível, e não pela ANTT, que poderá **lançar mão da prerrogativa de autoexecutoriedade dos seus atos para promover eventuais reequilíbrios contratuais cabíveis e proceder à cobrança de multas eventualmente aplicadas**” (grifamos)

⁶ Vide linhas 419 à 424 das Notas Estenográficas da audiência de assinatura do Termo de Arbitragem: “**Dr. Paulo Roberto M de C. Wanderley [Adv. Reqda.]: Eu não entendi muito bem, porque o doutor falou que tem uma ação cautelar que não foi concedida a liminar e foi extinta por causa da instauração da arbitragem. Dr. Rafael Francisco Alves [Adv. Reqte.]: Isso. Dr. Paulo Roberto M de C. Wanderley [Adv. Reqda.]: Então não tem liminar que impeça a gente de aplicar... de praticar seus atos.**”

⁷ Conforme será detalhado a diante, a ANTT juntou, no Processo Administrativo de nº 50500.377677/2019-99, o Parecer 00001/2020/PF-ANTT/PGF/AGU que, ao tratar dos Autos de Infração suspensos conforme item 9.3 do Termo de Arbitragem, manifestou-se no sentido de prosseguir com novas execuções: “Nada impede também que atos executórios sejam tomados em razão de outros autos de infração cuja exigibilidade não esteja suspensa por qualquer razão”. (grifamos)

Liminares supostamente “impediriam” qualquer alteração na TBP. Trata-se de interpretação manifestamente abusiva da Requerida, visto que a liminar concedida em sede de Cautelar Antecedente foi clara ao impedir apenas **novas reduções**, justamente para preservar os direitos da VIABAHIA, nunca para prejudicá-la.

25. Tendo em vista estas mais recentes condutas da ANTT, a VIABAHIA se vê obrigada a recorrer ao Tribunal Arbitral não apenas para manter e confirmar as Medidas Liminares, mas também para determinar a **extensão, abrangência e efeitos** de cada uma delas, contemplando-se, inclusive, os **Autos de Infração nº 5027, 5082, 5086, 5087**, que são também objeto da presente fase cautelar. Este pedido será detalhado no **item 4** desta manifestação, a qual é concluída com a especificação dos pedidos da VIABAHIA (**item 5**).

2. Jurisdição e Competência do Tribunal Arbitral

26. A controvérsia relativa à jurisdição e competência do Tribunal Arbitral foi trazida pela ANTT em sua manifestação de 18 de fevereiro de 2020, especificamente no item II (com o título “*Preliminarmente: Abrangência da Arbitragem*”).
27. Neste item, ao tratar inicialmente da ação ordinária de origem do Agravo de Instrumento, a ANTT alega que os litígios iniciados antes da inclusão da cláusula compromissória no Contrato (o que ocorreu por meio do Terceiro Termo Aditivo, de 3 de maio de 2019) não estariam sujeitos à jurisdição e competência do Tribunal Arbitral.
28. Ciente da fragilidade de seus argumentos para sustentar a suposta limitação, a ANTT, ao **reconhecer** a relação de ações judiciais em curso com o objeto da presente arbitragem, dispôs-se a **celebrar um compromisso arbitral** a fim de incorporar à presente arbitragem o Agravo de Instrumento (e sua ação de origem), bem como outras ações em curso.
29. Em sua manifestação de 28 de fevereiro de 2020, a VIABAHIA concordou, de boa-fé, com a tentativa de celebração de um compromisso arbitral para encerrar as discussões desnecessárias trazidas pela ANTT, mas **sem prejuízo** das posições, pedidos e defesas da VIABAHIA nesta arbitragem, qualquer que seja o desfecho de tal tentativa.
30. Atualmente, como não é possível saber se referida tentativa se mostrará integralmente frutífera, a VIABAHIA apresenta na presente manifestação, as razões para as quais o Tribunal Arbitral deve confirmar sua jurisdição e competência sobre as ações em curso – isto é, que ainda não transitaram em julgado - relativas ao Contrato e que possuem como partes a VIABAHIA e a ANTT.
31. Em primeiro lugar, a ANTT invoca normas que **não se aplicam à presente arbitragem**, tais como **(i)** a Portaria nº 911, de 10 de dezembro de 2018 (sem citar qualquer dispositivo específico), normativo que regula **atribuições internas** relativas à representação da Requerida e que, por tratar se matéria *interna corporis* do Poder Concedente, **não** pode ser oposta contra a VIABAHIA e **(ii)** as disposições do Decreto nº 10.025, de 20 de setembro de

2019, o qual, nos termos do seu próprio artigo 16⁸, **não** se aplica ao Contrato com a VIABAHIA, por ser **posterior** à celebração da cláusula compromissória.

32. Ainda em relação ao Decreto nº 10.025/2019, a ANTT afirma que sua aplicação à presente arbitragem afastaria a jurisdição do Tribunal Arbitral para apreciar ações judiciais em curso, sendo necessária a celebração de um compromisso arbitral, nos termos do art. 6º do Decreto nº 10.025/2019:

“Art. 6º Na hipótese de ausência de cláusula compromissória, a administração pública federal, para decidir sobre a celebração do compromisso arbitral, avaliará previamente as vantagens e as desvantagens da arbitragem no caso concreto.” (grifos nossos)

33. Pela simples leitura do dispositivo transcrito acima é nítido que a necessidade de celebração de compromisso arbitral só ocorre na ausência de cláusula arbitral. Isto é, só faz sentido se cogitar da necessidade de um compromisso arbitral se as Partes não tiverem ainda contratado a arbitragem. No presente caso, todavia, as Partes já haviam contratado a arbitragem por meio de um aditamento ao Contrato para incluir a cláusula compromissória, **antes** mesmo da edição do Decreto nº 10.025/2019, o que, mais uma vez, demonstra a inaplicabilidade desta norma à presente arbitragem. Em outras palavras, quando referido Decreto foi publicado, a cláusula compromissória **já era existente**, situação oposta ao previsto no dispositivo acima.
34. Segundo, é preciso, inicialmente, investigar o que as **Partes efetivamente acordaram** quando contrataram a arbitragem neste Contrato.
35. Conforme consta do Terceiro Termo Aditivo, a cláusula arbitral foi celebrada pelas Partes de forma **ampla e abrangente** no item 33.1.1, compreendendo as controvérsias relacionadas com o Contrato, apenas com as **restrições expressamente identificadas no item 33.1.2**, conforme se depreende abaixo:

*“33.1.1 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.*

*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.” (grifamos)*

36. Assim, quando as Partes pretenderam limitar a aplicação da cláusula compromissória, o fizeram de maneira **expressa**, como no item 33.1.2 transcrito acima. Como se percebe claramente pelo texto da cláusula, **não** há menção alguma a suposta exclusão de ações judiciais em curso, como agora sustenta a ANTT.
37. Caso fosse do interesse comum das Partes limitar sua aplicação apenas a “controvérsias futuras”, **excluindo** as ações judiciais que já estavam em curso, como alega a ANTT, poderiam tê-lo feito no texto da cláusula arbitral, **o que não ocorreu**.

⁸ “O disposto neste Decreto **não** se aplica às arbitragens que tenham sido objeto de **convenção de arbitragem firmada anteriormente à sua data de entrada em vigor**, exceto quanto ao disposto no art. 14.” (grifamos).

38. O que, de fato, ocorreu foi que as Partes decidiram **contratar** a arbitragem **posteriormente** ao ajuizamento das referidas ações judiciais e o fizeram de forma bastante abrangente, para contemplar “as controvérsias e/ou disputas oriundas ou relacionadas ao Contrato e/ou a quaisquer contratos, documentos, anexos ou acordos a ele relacionados”. Não existe, aqui, nenhuma limitação a “futuras” controvérsias ou a controvérsias que “vierem a surgir”, como tenta fazer crer a ANTT.
39. Essa interpretação atende, inclusive, ao princípio do *favor arbitralis*, conforme ensina Cândido Rangel Dinamarco:

“Na interpretação das convenções de arbitragem com vista a verificar a concreta atribuição da causa a um juízo arbitral, a regra de maior profundidade substancial é a preferência a este, em detrimento da jurisdição do Estado, sempre que haja duas ou mais interpretações aceitáveis. Tal é o favor arbitral, verdadeiro dogma em tema de arbitragem e reiteradamente afirmado pela doutrina especializada, que se reporta ao slogan “na dúvida, pró arbitragem”. O favor arbitralis é a expressão “de um princípio universal que presume a arbitrabilidade do conflito” (Nelson Eizirik). Presumir a arbitrabilidade é aceitá-la enquanto a inarbitrabilidade não vier a ser demonstrada (presunção relativa)”⁹ (grifamos)

40. Na mesma linha, Rômulo Griff Mariani rememora que:

“O STJ já apontou que o único requisito da cláusula compromissória no Direito brasileiro é que ela seja escrita. E escrita que deve ser, certamente não estará imune a interpretações. Como premissa ao exercício interpretativo, um dos vetores de interpretação da cláusula compromissória sustentado em doutrina é o chamado favor arbitralis. Por meio desse “favorecimento” se busca prestigiar o instituto e restringir o quanto possível qualquer interferência estatal, inclusive de modo a evitar que a efetividade da cláusula compromissória sofra embaraço. Segundo essa corrente, em havendo dúvida acerca da cláusula compromissória (existência, extensão, etc.), deve ser privilegiada a interpretação que confira efetividade a ela.”¹⁰ (grifamos)

41. Nesse passo, justamente à luz do princípio do *favor arbitralis*, a jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça é pacífica no sentido de ser a cláusula compromissória suficiente, não sendo necessário sequer a celebração de compromissos arbitrais. Assim, quando há cláusula arbitral cheia (como é o caso do Contrato), está é suficiente para o fim de instituir a arbitragem e conferir jurisdição e competência aos árbitros, sendo o compromisso totalmente dispensável¹¹.

⁹ DINAMARCO, Cândido Rangel. A arbitragem na teoria geral do processo. São Paulo: Malheiros, 2013, p. 93-94.

¹⁰ MARIANI, Rômulo Griff. Note: *Stichting Petrobras Compensation Foundation v. Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras) e outros*, Rotterdam District Court, Case No. C/10/526115 / HA ZA 17-440, 19 September 2018, in: Revista Brasileira de Arbitragem (Bosco Lee and Mange (eds); Mar 2019). Acesso: 25/03/2020.

¹¹ Neste sentido: “A cláusula arbitral, uma vez contratada pelas partes, goza de força vinculante e caráter obrigatório, definindo ao juízo arbitral eleito a competência para dirimir os litígios relativos aos direitos patrimoniais disponíveis, derogando-se a jurisdição estatal. (...) A Corte Especial, reiterando o entendimento de outrora, reconheceu que a cláusula compromissória é apta, por si só, a estabelecer a realização da arbitragem” (STJ, 4ª T., REsp n. 1.465.535, Rel. Min. Luis Felipe Salomão, DJ 22.8.2016, v.u.).

42. Da mesma forma, caso existisse, de fato, uma exigência procedimental interna da ANTT a fim de regular o escopo da cláusula compromissória ou mesmo alguma outra exigência de ordem procedimental envolvendo a arbitragem, tal exigência deveria ser necessariamente incluída e detalhada na cláusula compromissória, expressa e especificamente, **à época de sua celebração**, e não apenas agora, depois de iniciado o procedimento arbitral. Neste sentido, menções vagas e genéricas, na cláusula arbitral, a eventual futura “resolução” ou “ato regulamentar”¹² no âmbito da Administração Pública **não** podem ser aceitas para prejudicar ou limitar os direitos da VIABAHIA, pois sujeitaria esta ao puro arbítrio da Administração Pública. Neste caso, o Estado poderia simplesmente “*mudar as regras do jogo*” posteriormente e impor tal mudança (sobre a arbitragem) à concessionária, o que evidentemente não é admissível.
43. Basta verificar que, ao longo de todo o processo administrativo referente à inclusão da cláusula compromissória ao Contrato (Processo de nº 50500.138330/2017-61 – **RTE-005**), **não houve qualquer discussão, ou mesmo alegação pela ANTT, de que a arbitragem se limitaria apenas a “controvérsias futuras”**.
44. Afinal, como se infere do referido processo administrativo, a alteração contratual se deu com fundamento na Lei nº 13.448/2017, cujos dispositivos igualmente **não** limitam a arbitragem a “controvérsias futuras”, mas abrangem as disputas relativas a direitos patrimoniais disponíveis, mesmo nos casos de **contratos em curso** sem cláusula arbitral:

*“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.*

*§ 1º **Os contratos que não tenham cláusula arbitral, inclusive aqueles em vigor, poderão ser aditados a fim de se adequar ao disposto no caput deste artigo.**”
(grifamos)*

45. A preocupação manifestada no processo administrativo pelos órgãos da ANTT sobre as limitações da cláusula compromissória sempre se referiu ao objeto do item 33.1.2, isto é, de se limitar a direitos patrimoniais disponíveis, mas **nunca** à questão temporal de quando as controvérsias surgiriam ou à suposta exclusão das ações judiciais em curso:

*“Importante também lembrar que **somente pode existir cláusula arbitral versando sobre direitos patrimoniais disponíveis**, conforme afirmação expressa do art. 25 da MP n.º 752/16, o que por sua vez é corolário do princípio administrativo da indisponibilidade dos bens e interesses públicos” (Parecer n. 00778/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, p. 80 do processo administrativo **RTE-005**)*

46. Ainda que não fosse a redação expressa da cláusula arbitral e seu histórico de elaboração, a interpretação defendida pela VIABAHIA é a que permite a solução mais adequada às disputas atualmente existente entre as Partes. Como existem processos judiciais com **objetos semelhantes** ao que será discutido na arbitragem, o “recorte” alegado pela ANTT, se acolhido

¹² Inclusive, no caso da cláusula compromissória inserida no Contrato, a menção a “ato regulamentar” se limita à definição da câmara arbitral, conforme item 33.1.4.

pelos Árbitros, poderia trazer prejuízos ao procedimento arbitral enormes dificuldades quanto à delimitação do objeto da presente arbitragem e, o que é mais grave, traria também o risco de **decisões conflitantes**, dificultando sua plena execução pelas Partes e causando grave insegurança jurídica que afetaria diretamente os atos inerentes à operação da Concessão.

47. Como método de resolução de controvérsias, a arbitragem deve por fim a elas e não eternizá-las. As Partes contrataram a arbitragem neste caso, para **encerrar** disputas, não para criar mais disputas e decisões conflitantes sobre o mesmo contrato.
48. Toma-se como exemplo o próprio **Agravo de Instrumento**.
49. Como mencionado pela Requerente e melhor detalhado no item a seguir, o objeto deste recurso, bem como o de sua ação ordinária, refere-se à não realização, pela ANTT, da Revisão Quinquenal prevista no Contrato e suas consequências para o cumprimento das obrigações de investimentos da VIABAHIA (isto é, o aspecto procedimental de tal Revisão).
50. Na arbitragem, por sua vez, pretende-se discutir, dentre outras questões, os pleitos específicos da VIABAHIA que seriam objeto da Revisão Quinquenal não realizada (isto é, o mérito de tal Revisão), o que não é objeto do Agravo de Instrumento (tampouco da ação ordinária de origem).
51. Como se percebe, embora os objetos não se confundam, há uma **relação** entre esta ação judicial em curso e a presente arbitragem. Afinal, a decisão do juízo estatal sobre a realização da Revisão Quinquenal pode ter consequências sobre os pedidos da VIABAHIA decorrentes de tal revisão, inquestionavelmente sujeitos à jurisdição arbitral e vice-versa.
52. Para constatar esta proximidade, basta verificar a influência que a decisão liminar concedida no âmbito do Agravo de Instrumento possui na presente arbitragem, ao interferir diretamente no cumprimento das obrigações contratuais da ANTT e VIABAHIA.
53. Está-se diante da seguinte situação: anteriormente à cláusula arbitral, a VIABAHIA recorreu ao Poder Judiciário, especialmente com vistas a obter uma medida acautelatória diante dos inadimplementos e arbitrariedades da ANTT. Em momento **posterior**, as Partes decidiram **contratar** a arbitragem com a celebração do Terceiro Termo Aditivo, atribuindo, assim, jurisdição e competência ao Tribunal Arbitral sobre o Contrato. Tal escolha posterior das Partes pela arbitragem deve ser respeitada e cumprida.
54. Neste sentido, a pretensão da ANTT de manter a convivência de ações paralelas, claramente relacionadas, é **prejudicial às Partes e aos dois procedimentos**.
55. Este fato é **reconhecido** pela ANTT em sua manifestação de 18 de fevereiro de 2020, tanto que **ela própria se dispôs a celebrar um compromisso arbitral** a fim de encerrar as discussões e esclarecer, de uma vez por todas, que também integram esta arbitragem as ações judiciais em curso, inclusive, a ação ordinária de origem do Agravo de Instrumento (o que necessariamente abrange seu respectivo recurso)¹³.

¹³ Vide pedido (ii) do parágrafo 87 da manifestação da ANTT de 18 de fevereiro de 2020.

56. A mesma semelhança existente quanto ao Agravo de Instrumento ocorre no tocante a **outras ações judiciais** atualmente em curso envolvendo o Contrato e, como partes, exclusivamente a VIABAHIA e ANTT. Para facilitar o entendimento do Tribunal Arbitral, indica-se, na tabela abaixo, quais são essas ações e respectivos objetos, cujo maior detalhamento e a integralidade dos autos se encontram anexos a esta manifestação (**RTE-006**):

Ações Judiciais	Objeto
Processo nº 1009371-92.2017.4.01.3400 (Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000)	Trata-se de Ação Ordinária e Agravo de Instrumento com pedido liminar ref. Revisão Quinquenal.
Processo nº 1002753-63.2019.4.01.3400	Trata-se de Ação Ordinária ref. Devido Processo Revisional.
Processo nº 1010172-37.2019.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5092.
Processo nº 0013244-54.2016.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 002/2011/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0081953-15.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 002/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0078696-79.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 004/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0035365-13.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 036/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 1006831-03.2019.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente às Notificações de Infração nº 050/2013/GEFOR/SUINF, 0864/2014/GEFOR/SUINF, 0980/2014/GEFOR/SUINF, 019/2015/GEFOR/SUINF, e Autos de Infração nº 5052, 5080, 5081, 5084 e 5091.
Processo nº 0075207-34.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 068/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0009854-13.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 069/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0009853-28.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 1750/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0013814-74.2015.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 447/2013/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0034391-73.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 0922/2014/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0052701-93.2016.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 043/2015/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0036587-79.2016.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente à Notificação de Infração nº 046/2015/GEFOR/SUINF.
Processo nº 0080257-41.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5023.
Processo nº 0078698-49.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5046.
Processo nº 0083441-05.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5047.
Processo nº 0032740-06.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5048.
Processo nº 0075208-19.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente aos Autos de Infração nºs 5049 e 5053.

Processo nº 0082119-47.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5050.
Processo nº 0083441-05.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente aos Autos de Infração nºs 5056 e 5062.
Processo nº 0032740-06.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5064.
Processo nº 0009852-43.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente aos Autos de Infração nºs 5065 e 5067.
Processo nº 9000075-17.2014.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5066.
Processo nº 0013243-69.2016.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5068.
Processo nº 0032741-88.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente aos Autos de Infração nºs 5070, 5074 e 5079.
Processo nº 0013245-39.2016.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5075.
Processo nº 0038177-28.2015.4.01.3400	Trata-se de Ação Anulatória referente ao Auto de Infração nº 5083.

57. Conforme se extrai da análise dos documentos anexos, o prosseguimento destes processos, atualmente em curso no Poder Judiciário, impacta diretamente a presente arbitragem e, por este motivo, a ANTT também reconhece a necessidade de serem discutidas neste procedimento¹⁴, com a ressalva de que devem ser excluídas as ações que “possuem sentença”.
58. A ANTT não apresenta qualquer fundamento jurídico para esta restrição arbitrária, a qual carece de qualquer base técnica e jurídica. Afinal, a existência de sentença não implica o trânsito em julgado da ação judicial, sendo que algumas destas estão em sede recursal.
59. Portanto, entende a VIABAHIA que, não havendo o trânsito em julgado (isto é, ainda existindo a controvérsia entre as Partes), as ações envolvendo o Contrato e as Partes devem ser submetidas à arbitragem.
60. A ANTT, ainda, apresenta transcrições relativas a Ações Cíveis Públicas (“ACPs”) cuja submissão à arbitragem nunca foi sequer cogitada pela VIABAHIA.
61. Nesta passagem, a despeito de reconhecer e requerer que as ACPs sejam excluídas da apreciação pelo Tribunal Arbitral (com o que a VIABAHIA, desde logo, concorda, inclusive porque tais ações envolvem terceiros que não estão submetidos à cláusula arbitral), a ANTT, com o claro objetivo de desviar o foco do Tribunal Arbitral, alega ter a VIABAHIA um “*histórico de atuação pouco cooperativa na resolução dos conflitos*” e, ainda, transcreve longos trechos de decisões judiciais sobre supostos inadimplementos da Requerente.
62. Primeiramente, é a ANTT (e não a VIABAHIA) que não coopera com a resolução de conflitos entre as Partes. Para dar alguns exemplos desta postura a ANTT recusou (i) a celebração de um Termo de Ajustamento de Conduta (“TAC”) a respeito das multas (em boa medida indevidas) aplicadas pela Requerida ao ignorar pedidos da VIABAHIA (**RTE-007**), em sentido

¹⁴ A despeito de apenas mencionar especificamente a ação ordinária de origem ao Agravo de Instrumento, a ANTT deixou claro, no mesmo pedido (ii) do parágrafo 87, que pretende incluir “demais ações”, cujas partes se limitem à ANTT e VIABAHIA.

contrário ao realizado com outras concessionárias da 2ª Etapa de Concessão de Rodovias; **(ii)** proposta de acordo feita pela VIABAHIA em âmbito administrativo (Processo nº 50501.359186/2018-75) para realização da Revisão Quinquenal (**RTE-008**) e **(iii)** proposta de acordo feita pela VIABAHIA no âmbito da ação de origem do Agravo de Instrumento (**RTE-009**). Nestes dois últimos casos, muito embora a ANTT tenha, de início, se manifestado favoravelmente ao recebimento e avaliação de proposta de acordo, posteriormente, negou veementemente e surpreendentemente a tentativa da Requerente. Logo, suas alegações sobre a VIABAHIA são inconcebíveis.

63. Já os trechos de decisões são **irrelevantes** para esta arbitragem, uma vez que: **(i)** como **reconhece** a ANTT, as ACPs **não** podem ser incorporadas à arbitragem por envolverem a participação de terceiros, como o Ministério Público Federal e **(ii)** nas ACPs, são discutidas responsabilidades perante a coletividade, ao passo que a arbitragem diz respeito à relação contratual (e bilateral) entre VIABAHIA e ANTT.
64. Ainda que assim não fosse, a ANTT ainda **omite** deste Tribunal Arbitral que as sentenças mencionadas ou estão com efeitos suspensos por decisão em segundo grau¹⁵, ou condenam a própria ANTT de forma solidária¹⁶ ou, ainda sequer tiveram seu mérito apreciado pelo juízo competente¹⁷.
65. Cabe, todavia, um esclarecimento adicional quanto à colocação feita pela ANTT de que “as *questões que envolvem essas ações coletivas*” deveriam ser “excluídas” da apreciação do Tribunal Arbitral. A despeito de as ACPs não serem incorporadas à arbitragem, as controvérsias, as questões e os temas que se referem às obrigações de VIABAHIA e ANTT previstas no Contrato, relativas à relação particular das Partes, podem e devem ser submetidos à apreciação dos árbitros, independentemente de serem ou não objeto de ACP.
66. Sobre este ponto, inclusive, não parece haver sequer controvérsia entre as Partes. Mas, como a ANTT parece questionar que esta arbitragem não poderia envolver as mesmas “*questões*” discutidas nas ACPs, conforme trecho transcrito acima - o que **não** faz o menor sentido, em se tratando de processos distintos, com partes distintas e objetos distintos (pedidos e causa de pedir), de tal forma que o julgamento das ACPs não afeta diretamente o julgamento da presente arbitragem -, a VIABAHIA se vê obrigada a formular um pedido declaratório ao Tribunal Arbitral, ainda nesta fase, para eliminar qualquer dúvida a respeito dos limites de sua jurisdição e competência a esse respeito, pedido que pode, inclusive, se tornar prejudicado caso a ANTT, em sua resposta, esclareça que está de acordo com o que foi exposto no parágrafo antecedente.
67. Por fim, cabe reiterar o quanto exposto na manifestação da Requerente de 28 de fevereiro de 2020¹⁸, no sentido de ser **incontroversa** a jurisdição e competência do Tribunal Arbitral sobre a Cautelar Antecedente.
68. Considerando o exposto, no que diz respeito aos limites da jurisdição e competência do Tribunal Arbitral, a VIABAHIA requer que o Tribunal Arbitral **confirme** sua jurisdição e

¹⁵ Por exemplo, a ACP nº 100238-14.2017.4.01.3307 (**RDA-006**)

¹⁶ Por exemplo, a ACP nº 00060049-88.2011.4.01.3304 (**RDA-007**)

¹⁷ Por exemplo, a ACP nº 1002166-29.2019.4.01.3307, como reconhecido pela própria ANTT no parágrafo 20 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020.

¹⁸ Vide parágrafo 13 (i) da manifestação da Requerente de 28 de fevereiro de 2020.

competência para julgamento das **ações judiciais em curso** que envolvam o Contrato e que tenham como partes a VIABAHIA e a ANTT indicadas no parágrafo 56 da presente manifestação, incluindo a Cautelar Antecedente e o Agravo de Instrumento, uma vez que (i) a cláusula arbitral abrange **todas** as controvérsias decorrentes do e/ou relacionadas com o Contrato, independentemente de sua data de ajuizamento, com exceção das restrições expressamente previstas no item 33.1.2 e (ii) referidas ações possuem impacto direto na controvérsia sujeita à presente arbitragem.

69. Na remota hipótese de o Tribunal Arbitral entender que não possui jurisdição sobre todas as ações listadas no parágrafo 56 desta manifestação, a VIABAHIA requer, subsidiariamente, que, ao menos, o Tribunal Arbitral **confirme sua jurisdição e competência para o julgamento do objeto do Agravo de Instrumento (1003068-43.2018.4.01.0000), bem como de sua ação ordinária de origem (1009371-92.2017.4.013400)**, em vista da sua intrínseca relação com a presente arbitragem.
70. No entanto, caso o Tribunal Arbitral decida pela sua ausência de jurisdição e competência nos termos do parágrafo acima, a VIABAHIA requer que o Tribunal Arbitral esclareça, então, que os autos do Agravo de Instrumento e respectiva ação de origem seguirão o seu trâmite perante o Poder Judiciário, ficando **mantida a medida liminar** concedida até ulterior decisão naqueles autos, para não haver solução de continuidade (ou descontinuidade).
71. Por fim, requer a VIABAHIA que o Tribunal Arbitral **declare** que as controvérsias decorrentes de obrigações das Partes previstas Contrato, no que diz respeito à relação contratual que as vincula, ainda que discutidas em âmbito de ACPs, estão sujeitas à competência e jurisdição do Tribunal Arbitral.

3. Razões para a Manutenção das Medidas Liminares

72. A ANTT em sua manifestação datada de 18 de fevereiro de 2020 requereu a revogação, com eficácia *ex tunc*, das tutelas de urgência concedidas à VIABAHIA nos autos da ação Cautelar Antecedente.
73. Para fundamentar tal pedido, a ANTT valeu-se de argumentação que confunde o objeto litigioso a ser julgado nesta arbitragem com aquele a ser submetido à cognição sumária do Tribunal Arbitral, em sede de tutela provisória. Seu principal argumento: a VIABAHIA estaria “*desconsiderando*” o Contrato, valendo-se de tese jurídica a ele “*frontalmente contrária*”¹⁹.
74. Nada disso. Como se perceberá dos itens a seguir, as razões para manutenção das Medidas Liminares em favor da VIABAHIA são, primordialmente, **fundamentadas em disposições expressas do Contrato**, as quais a ANTT insiste em ignorar ou a dar equivocadas interpretações.
75. Cumpre ainda notar que o pedido formulado pela ANTT se refere tão somente às tutelas de urgência concedidas no âmbito da Cautelar Antecedente, não havendo menção à tutela provisória concedida nos autos do Agravo de Instrumento e respectiva ação ordinária. Tal

¹⁹ Vide parágrafos 26 e 27 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020.

exclusão provavelmente se deve ao entendimento da ANTT de que tais processos não estariam englobados pela jurisdição deste Tribunal Arbitral, o que foi refutado no item anterior.

76. Como se demonstrará, a manutenção e confirmação das **duas** Medidas Liminares e a correta delimitação de sua abrangência e extensão, como aqui pleiteado, é **indispensável** não apenas para assegurar a continuidade da Concessão e os investimentos já realizados pela VIABAHIA, como também para compensar, ainda que parcialmente, os efeitos econômicos negativos da desídia da ANTT em promover o reequilíbrio contratual e a readequação das obrigações originalmente previstas no Contrato.
77. A despeito da discussão quanto à jurisdição e competência do Tribunal Arbitral, que será objeto da decisão a ser proferida em 01 junho de 2020, cumpre, neste momento, demonstrar as razões para a manutenção e confirmação das tutelas de urgência concedidas tanto na Cautelar Antecedente como no Agravo de Instrumento, nos termos do pedido formulado pela VIABAHIA em sua manifestação de 27 de novembro de 2019.
78. Assim, passa-se a demonstração da probabilidade do direito (*fumus boni iuris*), bem como o risco para o resultado útil do procedimento (*periculum in mora*) identificados pelo Poder Judiciário ao conceder tais provimentos liminares, a fim de que estes sejam **integralmente confirmados** por este Tribunal Arbitral nos termos do artigo 22-B da Lei nº 9.307/96.

3.1. Demonstração da Probabilidade do Direito (*fumus boni iuris*)

79. Como cediço, o Contrato ora contendido compõe a última fase da 2ª Etapa de Concessões de Rodovias Federais, tendo o ajuste sido firmado em 2009, isto é, no auge do crescimento nacional. Esse Contrato apresentou inovações relevantes tanto na forma de execução das obrigações contratuais, como de controle e garantias à concessionária.
80. Nesse sentido, considerando a experiência com a 1ª Etapa de Concessão de Rodovias, em 24 de setembro de 2008, o Tribunal de Contas da União (“TCU”), por meio do Acórdão nº 2104/2008 (**RTE-010**), discutiu as alterações necessárias ao modelo de concessão das rodovias que hoje são administradas pela VIABAHIA.
81. Naquela oportunidade, o TCU determinou que fossem inseridas no Contrato cláusulas específicas para sua ampla revisão, inclusive em vista das variações do custo de oportunidade (para mais ou para menos) em virtude da situação econômica do Brasil:

“236. Também, pode ocorrer a redução do custo de oportunidade do negócio devido a melhora das variáveis macroeconômicas que afetam o empreendimento.

237. Nesses casos, a lucratividade do empreendimento será maior do que aquela considerada justa para esse tipo de empreendimento. Assim, a apropriação por parte da Concessionária de todo o lucro adicional não condiz com o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Somente parte desse lucro caberia à Concessionária, como incentivo à eficiência. A outra parte deveria ser revertida para a modicidade tarifária, em conformidade com os preceitos da regulação por incentivos.

(...)

240. Também poderá ocorrer um aumento do custo de oportunidade do negócio em virtude da deterioração da situação econômica do País.

241. Desta forma, não seria justo a Concessionária arcar com um aumento desproporcional de seus custos e, também, o investidor deve ter a segurança de que seu investimento será adequadamente remunerado. Assim, a revisão periódica

seria o momento adequado para reestabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento". (grifamos)

82. Exatamente por conta deste contexto histórico de aperfeiçoamento regulatório, o Contrato da VIABAHIA é distinto de todos aqueles que o sucederam nas rodadas de concessões federais seguintes. Dentre as diferenças que tipificam o Contrato, tem-se a extensão e relevância da Revisão Quinquenal (Cláusula 16.5.1 do Contrato).
83. Tal distinção reside na amplitude do objeto da Revisão Quinquenal, como se infere da redação da cláusula 16.5.1 do Contrato:

*"16.5.1 Revisão quinquenal é revisão que será realizada pela ANTT **a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico** preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato."* (grifamos)

84. Assim, a Revisão Quinquenal prevista para a Concessão da VIABAHIA, a despeito do previsto na Resolução 675/2004 (invocada pela ANTT), tem como finalidade propiciar a adequação periódica da Concessão - assim, entendida a relação tripartite entre o Poder Concedente, concessionária e usuários - às necessidades, não apenas do sistema rodoviários, **mas também ao cenário econômico**. Em sua manifestação, **a ANTT ignora o texto expresso do Contrato, sua finalidade e seu histórico de elaboração**.
85. Considerando tal previsão expressa do Contrato, não há dúvidas de que a crise macroeconômica vivenciada desde pelo menos 2014 (cujo impacto à Concessão já foi, inclusive, **reconhecido** pela ANTT), corresponde a evento cujos efeitos devem ser apurados e recompostos a partir do procedimento de Revisão Quinquenal. Explica-se.
86. As perspectivas de crescimento do país que pautaram a modelagem da Concessão (formalizada em 2009), foram substancialmente frustradas anos após o início da execução do Contrato, como reconhecido pela própria ANTT no documento "Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais" (**RTE-011**):

*"Quanto ao cenário macroeconômico da época, apresentava-se bastante favorável, com média de 3,5% de crescimento nos quatro anos que antecedem o momento da licitação dos sete lotes iniciais (2003-2006). Já para o último lote, a média dos quatro últimos anos (2005-2008) sobe para 4% de crescimento. Com o boom de commodities no seu auge, o Brasil melhorava os seus indicadores econômicos, controlando a inflação e imprimindo consistente ritmo de crescimento do produto. A reboque dessas condições e considerando a elasticidade existente, a movimentação de cargas crescia fortemente, propiciando excelentes perspectivas para o programa de concessões, o que se refletiu na taxa interna de retorno dos projetos de 8,95% ao ano. O ofertante que considerasse a série desde 1994 constataria uma média de crescimento de 3% com desvio-padrão de 1,83%. Considerando uma distribuição de probabilidades de uma curva normal, não seriam esperadas quedas anuais superiores a -2,5% em 99,73% dos casos, que dirá por dois anos consecutivos, como se vivenciou em 2015-2016. **Destarte, pode-se inferir que a recente recessão econômica era imprevisível para as concessões leiloadas entre 2007 e 2009.**" (grifamos)*

87. É notório que, a partir de meados de 2014, muito diferente do cenário em que foi celebrado o Contrato, o Brasil passou a enfrentar uma **profunda crise política e econômica** que ocasionou extraordinária retração do PIB nacional, gerando, por sua vez, **imprevisíveis e severos impactos em diversos setores da economia**.
88. Esses catastróficos reflexos da crise econômica são fatos **públicos e notórios** registrados pela imprensa nacional²⁰ e estrangeira da época, a exemplo da revista britânica *The Economist*, que evidenciou a mudança da percepção dos investidores em relação à economia brasileira, por meio da comparação das capas de suas edições de novembro de 2009 (época da celebração do Contrato)²¹ e de setembro de 2013 (previamente à consolidação da crise)²².
89. Nos anos de 2015 e 2016, ainda como resultado da mudança de perspectiva dos investidores estrangeiros em relação à economia brasileira, as principais agências internacionais de avaliação de risco, como *Standard & Poors*, *Fitch Ratings* e *Moody's* **rebaixaram** o *rating* do Brasil²³, que deixou de figurar como um país atrativo para investimentos externos.
90. O fato é que a severa retração econômica iniciada em 2014 **não** consiste em um mero abalo sistêmico ou cíclico, mas sim um **evento extraordinário** ligado especialmente à esfera política nacional²⁴. Foi, de longe, a **piores recessão em décadas!** Por óbvio, o desempenho das concessões rodoviárias não permaneceu incólume a tal evento extraordinário, como **reconhecido pela própria ANTT**.
91. Sim, neste caso, a crise extraordinária e seus severos e imprevisíveis impactos sobre as concessões rodoviárias foram **expressamente reconhecidos** pela **própria Diretoria Colegiada da ANTT**, ao aprovar o estudo e as medidas apresentadas pela SUINF (Memorando nº 87/2018/GAB/ANTT – RTE-012) no estudo “Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais”, constante do Memorando nº 876/2018/SUINF, tendo em vista a **impossibilidade** das concessionárias preverem tamanha crise econômica, “**mesmo nos cenários mais pessimistas**” (RTE-011).

*“Essas inferências estatísticas apontam para uma **forte imprevisibilidade da recessão econômica vivida entre 2015 e 2016**. Quando se toma por base a série histórica desde a estabilização da economia brasileira decorrente do Plano Real, **evidencia-se a impossibilidade de se prever quedas nesse patamar daqueles que assumiram concessões de rodovias federais nesse período. Mesmo nos cenários mais pessimistas que poderiam balizar as propostas econômicas ofertadas nos leilões das rodovias, é pouco provável que se considerasse hipóteses com menos de 0,27% de probabilidade de ocorrência**”.* (grifamos)

²⁰ Vide matéria publicada no Portal G1, em 03/03/2016. <http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/03/pib-do-brasil-cai-38-em-2015.html> Acesso em 21/03/2020.

²¹ Vide matéria publicada no portal eletrônico da revista britânica *The Economist*, em 12/11/2009. <https://www.economist.com/leaders/2009/11/12/brazil-takes-off> Acesso em 21/03/2020.

²² Vide matéria publicada no portal eletrônico da revista britânica *The Economist*, em 28/09/2013. <https://www.economist.com/news/leaders/21586833-stagnant-economy-bloated-state-and-mass-protests-mean-dilma-rousseff-must-change-course-has> Acesso em 21/03/2020.

²³ Vide matéria publicada no Portal G1, em 24/02/2016. <http://g1.globo.com/economia/noticia/2016/02/moodys-tira-grau-de-investimento-do-brasil.html> Acesso em 21/03/2020.

²⁴ Vide matéria publicada no portal eletrônico da BBC News, em 01/12/2015. https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/12/151201_pib_terceirotri2015_ru Acesso em 21/03/2020.

92. Referido estudo, como referenciado no próprio documento, foi elaborado e apresentando em audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em 14 de agosto de 2018 (**RTE-011**). Nota-se, portanto, a relevância do posicionamento apresentado pela ANTT a respeito da crise econômica.
93. Por sua vez, os reflexos desta crise econômica impactaram as concessões rodoviárias especialmente em razão **(i)** da drástica redução do tráfego rodoviário, e da conseqüente queda da receita auferida com a tarifa de pedágio e **(ii)** da abrupta alteração da política de concessão de crédito dos bancos públicos, no presente caso, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”).
94. No tocante ao **item (i)**, novamente, a própria ANTT **reconheceu** o direito das concessionárias à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão da extraordinária queda do volume de tráfego, apresentando inclusive uma simulação do cálculo do reajuste tarifário, conforme consta da Nota Técnica nº 015/2019/GEREF/SUINF(**RTE-013**):

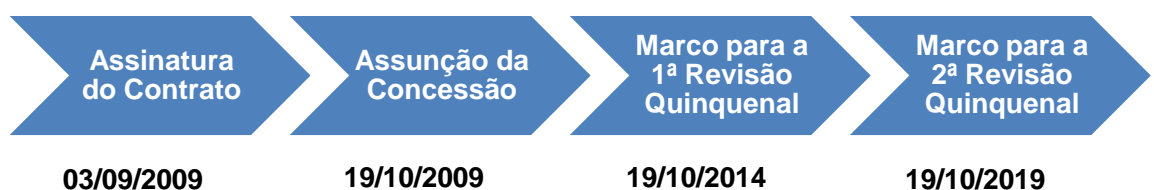
*“Após o reequilíbrio econômico-financeiro, o efeito da atualização da matriz de tráfego no Fluxo de Caixa Original **gerou uma variação positiva de R\$ 0,70985** na Tarifa Básica de Pedágio Vigente, resultante da 7ª RO e 10ª RE, correspondendo ao acréscimo percentual de 25,57%.” (grifamos)*

95. Já quanto ao **item (ii)**, novamente, a Diretoria Colegiada da ANTT **reconheceu** que a alteração da política de concessão de créditos do BNDES **inviabilizou** “o planejamento de execução previamente traçado” pelas concessionárias de rodovias, conforme “Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais” (**RTE-011**). Em suas próprias palavras:

*“Com a recessão dos anos 2015-2016, houve uma redução das projeções de tráfego concebidas nos estudos de viabilidade que pautaram os processos licitatórios realizados. A constatação da mudança de patamar de tráfego foi registrada, inclusive, após a liberação dos empréstimos-ponte, atingindo as condições dos financiamentos de longo prazo. **Dada a incerteza instaurada, os bancos públicos buscaram proteger-se com alterações nas suas políticas operacionais, de forma a tornar mais rigorosos os requisitos para a liberação das tranches de financiamento**”.* (grifamos)

96. Assim como a VIABAHIA demonstrou nos autos das Medidas Liminares, cuja confirmação ora se requer, essa mudança de política de concessão de crédito do BNDES está diretamente relacionada à crise político-econômica, o que gerou um descasamento entre a proporção de investimento a ser aportado pela Requerente com aquele a ser financiado por terceiros, conforme definido originalmente no Plano de Negócios da VIABAHIA.
97. Ainda, em meio às diversas tratativas junto ao BNDES visando a liberação de recursos para a execução das obras objeto do Contrato, verificou-se que a dificuldade na liberação de recursos pelo BNDES não decorria apenas das restrições de crédito em razão da crise econômica, mas também da **impossibilidade** de realocação do crédito já disponível em função do o Contrato de Financiamento firmado, **enquanto seguia pendente a Revisão Quinquenal pela ANTT** e, nela, a necessidade de revisão de obrigações, conforme constou da Carta AST nº 21/2017 (**RTE-014**).

98. Portanto, o que se observa dos itens (i) e (ii) é **o reconhecimento da ANTT** de que a extraordinária crise econômica gerou os **prejuízos de ordem econômica** aos contratos de concessão rodoviária, tanto em razão da queda do volume de tráfego, como em razão da mudança da política de concessão de crédito dos bancos públicos, o que se agravou pela conduta da própria ANTT.
99. Ainda como consequência da drástica mudança das condições econômicas e de financiamento, houve a frustração da expectativa de desempenho financeiro que orientou a licitação da Concessão, gerando uma redução abrupta da capacidade de investimento da VIABAHIA e de cumprimento de obrigações contratuais.
100. Para esta grave situação, o Contrato já previa uma resposta: a avaliação e **recomposição contratual** por meio da **Revisão Quinquenal**, já entre os anos de 2014 e 2015, como **reconhecido pela própria Diretoria Colegiada da ANTT** ao avaliar as possíveis soluções para readequar os contratos de concessão: **“a revisão contratual ampla – incluindo revisões extraordinária e quinquenal – é o único caminho que, de fato, soluciona o problema”** (RTE-011).
101. De igual modo, no já mencionado Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais (RTE-011), a ANTT concluiu que a revisão ampla dos contratos de concessão, afetados profundamente pela crise macroeconômica, é a melhor solução em favor do próprio Poder Concedente e dos usuários:
- “Diante das características das alternativas de solução acima expostas, considera-se que a opção pela **revisão contratual é a que melhor preserva o interesse público**, tendo em vista os menores impactos em termos de prazo para a normalização das concessões, a não geração de despesas extras para o orçamento público, a inexistência de descontinuidade na prestação do serviço, a manutenção de tarifas baixas, a previsão de obras de duplicação obrigatórias e a baixa oneração da capacidade administrativa dos órgãos que estruturam as concessões.”* (grifamos)
102. Ocorre que, a despeito de a própria ANTT **reconhecer** o direito da VIABAHIA à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro causado pela extraordinária crise econômica e ainda indicar que a **revisão contratual ampla prevista no Contrato** é o mecanismo adequado para realizar tal reequilíbrio, **a Revisão Quinquenal nunca foi realizada pela ANTT!**
103. Em outras palavras, mesmo tendo reconhecido *“que a revisão contratual ampla é a solução que melhor atende ao interesse público”*, **a ANTT descumpra sua obrigação contratual de realizar a Revisão Quinquenal há mais de 05 anos**, conforme pode-se observar na linha do tempo abaixo:



104. A despeito da **obrigação contratual da ANTT** de realizar a primeira Revisão Quinquenal até 19 de outubro de 2014, restou à VIABAHIA a iniciativa de requerer, em 29 de setembro de 2016, por meio da correspondência VB-GEC 1275/2016 (**RTE-015**), que a ANTT **promovesse** a Revisão Quinquenal, dando cumprimento à sua obrigação contratual.
105. Por sua vez, a ANTT iniciou o processo administrativo para a concretização da referida revisão **apenas em fevereiro de 2017**, após a Advocacia Geral da União emitir o Parecer nº 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU em que se entendeu pela **obrigatoriedade** da sua realização (**RTE-016**).
106. Fica clara a **omissão** reiterada da ANTT que, já alcançado o marco temporal para a realização da segunda revisão, **sequer avançou na primeira**. Novamente, a ANTT está em mora **há mais de 5 anos** e os problemas que demandam o reequilíbrio só aumentam!
107. Diante da não concretização da Revisão Quinquenal, a VIABAHIA buscou, ao menos, conforme previsto pelo Contrato, ter seu direito ao reequilíbrio econômico-financeiro **reconhecido** no âmbito das Revisões Extraordinárias²⁵. Entretanto, tampouco por meio desses mecanismos, a VIABAHIA logrou êxito ter seu pleito apreciado e, especialmente, ver o Contrato ser reequilibrado.
108. Como consequência da **inadimplência da ANTT**, a Concessão operada pela VIABAHIA se viu em estado de profundo **desequilíbrio**, com a manutenção de obrigações da Concessionária **totalmente descompassada com as reais necessidades dos usuários das rodovias concedidas, bem como com a situação econômica do país**.
109. Vale recordar o texto expresso da cláusula 16.5.1 do Contrato, **descumprida** pela ANTT:
- “16.5.1 Revisão quinquenal é revisão que será realizada pela ANTT a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato.” (grifamos)*
110. Ao violar o direito contratual da VIABAHIA de ter, periodicamente, a adaptação do Contrato às “necessidades advindas do sistema rodoviário” e ao “cenário econômico”, a ANTT sedimentou o desequilíbrio contratual, como previsto pelo art. 10 da Lei 8.987/1995²⁶.
111. Nota-se que a ANTT, no tocante aos vários pleitos da VIABAHIA (especialmente o desequilíbrio resultante da crise extraordinária que impactou a curva de tráfego), passou a **contrariar** sua posição anterior e a negá-los, dentro e fora da arbitragem, alegando que estariam alocados no risco assumido pela concessionária nos termos da cláusula 19.1.2 do Contrato²⁷. Parece ignorar a ANTT, porém, que, afora o caráter extraordinário do evento em

²⁵ Nos termos do Contrato, a Revisão Extraordinária é “revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20” (cláusula 16.6.1).

²⁶ “Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro”.

²⁷ Vide, dentre outros, item III.1 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020.

questão²⁸, os **inadimplementos do Poder Concedente**, como a não realização das revisões contratuais, configuram risco atribuído ao Poder Concedente, pela **matriz de risco do Contrato**, nos termos da cláusula 19.1.3 (iii):

19.1.3 A **Concessionária não é responsável** pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, **cujá responsabilidade é do Poder Concedente**:

(iii) **descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente;**

112. Como se não bastassem os efeitos desta mora inexplicável da ANTT, ela, ciente de que diversas obrigações e parâmetros de desempenho **necessitam** ser revistos no bojo da Revisão Quinquenal - pois não se coadunam mais com a realidade da operação da Concessão - **segue a impor reiteradamente sanções em face da VIABAHIA** pelo descumprimento dessas mesmas obrigações e parâmetros que, concretamente, apenas subsistentes no Contrato pela **desídia da ANTT**.
113. Assim, não bastassem os anos de inquestionável inadimplência, em 06 de dezembro de 2019, **mais de 10 anos após a celebração do Contrato e já alcançado o marco para a conclusão da segunda Revisão Quinquenal, a ANTT emitiu a Resolução nº 5859/2019 alterando por completo o procedimento para realização da Revisão Quinquenal,** ignorando e, em boa medida, **contrariando** a Revisão Quinquenal prevista no Contrato a ponto de esvaziá-la com a inclusão de novas condicionantes.
114. Em outras palavras, mais uma vez, a ANTT tenta “mudar as regras do jogo” no meio da execução do Contrato, como se isso fosse juridicamente possível e aceitável. Não foi isso, todavia, o que as Partes contrataram. Não pode a ANTT pretender simplesmente alterar de forma unilateral as regras e condicionantes previstas para a Revisão Quinquenal e impor tais novas regras e condições à Concessionária, de forma arbitrária, *manu militari*.
115. Ato seguido, em 16 de dezembro de 2019, a ANTT encaminhou à VIABAHIA o Ofício nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-008**) determinando que, com base no procedimento previsto na Resolução nº 5.859/2019, a VIABAHIA apresentasse novamente sua proposta para a Revisão Quinquenal.
116. Em outras palavras: após **mais de 5 anos de inadimplência contratual**, a ANTT pretende agora, **arbitrariamente**, impor à VIABAHIA uma modelagem de Revisão Quinquenal **distinta** daquela prevista originalmente no Contrato, com base em **regras emitidas a posteriori ao seu próprio inadimplemento**, enquanto segue impondo multas de valores exorbitantes e condenando a VIABAHIA a amargar com o **severo desequilíbrio econômico-financeiro**.
117. Os fatos são muito claros: diante da **inadimplência e da total incapacidade** de dar seguimento às revisões previstas no Contrato, a **ANTT decidiu**, unilateralmente, **“mudar as regras do jogo” acordada pelas Partes no Contrato**, com o objetivo de tentar “liquidar” seu inadimplemento – como se isso fosse possível - e **impedir futuras revisões**.

²⁸ Situação que pode ser tida como exemplo de força maior extraordinária, como previsto pela Cláusula 19.1.3.(iv) do Contrato

118. A ANTT ainda tem a audácia de, em sua manifestação de 18 de fevereiro de 2020, alegar que a VIABAHIA “*tem revelado completo desinteresse no prosseguimento da revisão quinquenal*” ao não atender ao pedido de adequar sua proposta de Revisão Quinquenal à Resolução nº 5859/2019. Não houve desinteresse nenhum por parte da VIABAHIA, mas sim a não aceitação da aplicação da referida resolução em detrimento da previsão constante no Contrato, o que, inclusive, será discutido em detalhe nesta arbitragem. O que requer a VIABAHIA é apenas e tão somente a aplicação do Contrato! As respostas apresentadas pela VIABAHIA foram exatamente neste sentido (**RDA-13 e RDA-14**).
119. Essa postura arbitrária da ANTT **viola** os limites da discricionariedade da Administração Pública, uma vez que, de acordo com o art. 29, V e VI²⁹, da Lei 8.987/1995, o Poder Concedente **deve cumprir as disposições contratuais**. Logo, não há margem para exercício de discricionariedade na aplicação da revisão quinquenal, que é expressamente prevista e delimitada pelo contrato.
120. A gravidade da inadimplência e ilegalidade da resistência da ANTT em concretizar as Revisões Quinquenais previstas contratualmente foram **apreciadas e ponderadas pelo Poder Judiciário (conforme sintetizado no parágrafo 6 supra)** que, em processos distintos reconheceu a probabilidade do direito pleiteado pela VIABAHIA:

*“Assim, ciente esta Magistrada da grave crise econômica que assola o País e **considerando a relevância da argumentação da parte autora no tocante ao desequilíbrio contratual entre os litigantes; a ciência da parte ré do impacto do cenário econômico nas concessões rodoviárias; a pendência de análise do pleito administrativo de revisão quinquenal; a possibilidade contratual de serem submetidas as controvérsias decorrentes de tal questão à arbitragem, bem como a manifesta intenção da requerente em se utilizar desse instrumento alternativo de solução de conflitos, há de se deferir a tutela aqui pretendida, a fim de manter as bases contratuais inicialmente estabelecidas, até a deliberação do juízo arbitral sobre a relação jurídico-contratual OU a análise do pleito de revisão já protocolado.**”*
(Cautelar Antecedente nº 1023220-63.2019.4.01.3400 - RTE-003)

*“No caso presente, o contrato de concessão referido, embora firmado em 03/09/2009, portanto há mais de dez anos, ainda não mereceu sequer a primeira revisão quinquenal. **A ausência de análise da Revisão Quinquenal pode trazer graves danos à agravante.** Nesse período, a dinâmica da economia impões alterações ao contexto inicial em fora que firmado o contrato. A ausência de ajustes pode levar a distorções nas referências econômicas que viabilizaram a concessão, em razão da falta de sincronia entre regulamentação e realidade. Como argumenta a empresa, essa distorção contratual advinda da não revisão pode levar ao seu colapso econômico ou mesmo a caducidade do contrato.*

Acrescente-se que, conforme informado pela própria agravada, o procedimento administrativo de revisão quinquenal encontra-se em curso, pelo menos, desde 08/06/2017, ou seja, há mais de dois anos. Dessa forma, ainda que se trate de

²⁹ “Incumbe ao poder concedente: (...) V - homologar reajustes e **proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato; VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão;**” (grifamos)

*procedimento complexo, **a agravante não pode suportar indefinidamente o ônus do não cumprimento da cláusula contratual.*** (Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000 – RTE-0017)

121. Verifica-se que, acertadamente, por meio das Medidas Liminares, o Poder Judiciário, compreendeu que **não poderia a ANTT lançar mão de atos executórios contra a VIABAHIA e, muito menos, concluir pela caducidade da Concessão, enquanto persistente seu estado de flagrante mora**, haja vista a previsão da cláusula 28.2 combinada com a cláusula 19.1.3 do Contrato:

“28.2 A União não poderá declarar a caducidade da Concessão com relação ao inadimplemento da Concessionária resultante dos eventos indicados na subcláusula 19.1.3 acima ou causado pela ocorrência de caso fortuito ou força maior.

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

(iii) descumprimento, pelo Poder Concedente, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao Poder Concedente previstos neste Contrato e/ou na legislação vigente.”

122. Vê-se, ainda, que, como um último recurso para escapar de suas obrigações contratuais, a ANTT alega que a não realização da revisão não traria “*qualquer prejuízo econômico*” à VIABAHIA³⁰. Tal alegação, além de contrariar (i) o que foi contratado, (ii) seu **prévio reconhecimento** do desequilíbrio econômico-financeiro e (iii) a relevância da Revisão Quinquenal para a continuidade do Contrato, corresponde a manifesto atentado aos princípios da segurança jurídica e da boa-fé contratual, no intuito de fazer valer apenas as obrigações contratuais que lhe convém.

123. Por derradeiro, cabe mencionar que a ANTT apresenta seus fundamentos (indevidos) para negar pleitos específicos da VIABAHIA, os quais serão tratados em detalhe ao longo da presente arbitragem. A antecipação dos argumentos pela ANTT visa, de forma clara, **desviar o foco deste Tribunal Arbitral** do que realmente interessa neste momento preliminar do procedimento: a necessidade urgente da **manutenção** das Medidas Liminares frente ao inequívoco direito da VIABAHIA e os graves riscos à sobrevivência a Concessão (conforme **item 3.2** a seguir).

124. De todo o modo, a fim de demonstrar, desde logo, a **fragilidade e improcedência dos argumentos da ANTT**, a VIABAHIA apresenta junto a esta manifestação as **razões** (ainda que de forma sintética) pelas quais são devidos cada um dos pleitos questionados pela ANTT (**RTE-018**).

125. Pelas razões expostas, tanto pela relevância do **inequívoco estado de desequilíbrio contratual** que afeta a relação ora contendida, como pela **inadimplência jamais negada ou justificada da ANTT**, a **manutenção das Medidas Liminares é medida indispensável à preservação da Concessão**, o que desde já se requer a este Tribunal Arbitral.

³⁰ Vide parágrafo 38 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020.

3.2. Demonstração da presença do *periculum in mora*

126. Somado à patente plausibilidade do direito da Requerente, se faz premente o **grave risco** ao qual a VIABAHIA e, especialmente, a continuidade dos serviços públicos por ela prestados estão expostos, na remota hipótese de não serem mantidas as Medidas Liminares concedidas pelo Poder Judiciário. Destacando-se as ameaças concretas de:

(i) **Inviabilização da continuidade da Concessão** e, por consequência, o prejuízo da prestação dos serviços essenciais aos usuários.

(ii) **Decretação da caducidade da concessão** (cujo procedimento administrativo preparatório³¹ - atualmente suspenso - fora instaurado pela ANTT de forma abusiva e premeditada, com prazos exíguos, limitação de informações em clara contradição às Medidas Liminares proferidas), que configura medida inadmissível em vista do inequívoco estado de **mora** da ANTT para com suas obrigações contratuais (dentre elas, o implemento da Revisão Quinquenal prevista na Cláusula 16.5.1 do Contrato) e, ser objeto desta arbitragem justamente o profundo desequilíbrio contratual que afeta a capacidade da VIABAHIA de dar cumprimento integral às obrigações contratuais;

(iii) **Exigência de múltiplas sanções** por descumprimento, por exemplo, de obrigações de investimentos ou de intervenções não essenciais à operação do sistema rodoviário que deveriam ter sido revistas, caso houvesse a ANTT concluído ao menos a 1ª Revisão Quinquenal do Contrato;

(iv) **Acionamento das garantias contratuais**, ainda na pendência da controvérsia sobre a legitimidade e regularidade das sanções impostas pela ANTT à VIABAHIA, reduzindo sua capacidade de crédito e obtenção de novos seguros (ou endossos aos já existentes) e do grupo econômico que integra;

(v) **Inscrição das sanções na Dívida Ativa da União e inclusão da VIABAHIA no CADIN Federal**, fazendo com que a Requerente deixe de estar em situação fiscal regular e, por consequência, fundamente a já manifesta pretensão da ANTT de proceder à decretação da caducidade da Concessão, nos termos do artigo 38, inciso VII, da Lei Geral de Concessões³².

127. Os citados riscos correspondem a consequências que, mais do que comprometer o resultado útil desta arbitragem, têm o condão de ensejar **o fim** da vertente Concessão e da própria VIABAHIA. Isto é, sem que haja a confirmação por este Tribunal Arbitral das Medidas Liminares que impedem a adoção de atos açados e com alto potencial lesivo à Requerente (e aos usuários do sistema rodoviário), **a Concessão e a VIABAHIA não sobreviverão até o término desta arbitragem.**

³¹ Conforme Processo Administrativo nº 50500.321761/2019-58.

³² Art. 38. "A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes. (...) VII - a concessionária não atender a intimação do poder concedente para, em 180 (cento e oitenta) dias, apresentar a documentação relativa a regularidade fiscal, no curso da concessão, na forma do art. 29 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993."

128. Este risco é facilmente apurado, por exemplo, a partir da análise das demonstrações financeiras dos últimos anos da VIABAHIA (**RTE-019**), das quais se infere o declínio acumulado da sua capacidade financeira (cujas causas atribuíveis à ANTT serão detalhadas e oportunamente comprovadas a este Tribunal):

Prejuízos anuais (2016 a 2019 ²)			
R\$ milhões			
2016	2017	2018	2019
(28,4)	(38,3)	(46,1)	(48,9)

Nota (2): valores referente a 2019 não auditados.

Demonstração do resultado operacional – antes de despesas com pagamento de dívidas e com tributação sobre lucro e faturamento (IRPJ, PIS e COFINS)				
R\$ milhões				
Ano	2016	2017	2018	2019 ²
Receita de pedágio	245,9	306,8	346,0	351,0
Tributação sobre serviço	(21,7)	(27,0)	(30,4)	(30,1)
Custo da receita de pedágio (conservação, operação e monitoramento)	(150,7)	(214,5)	(248,0)	(264,9)
Despesas gerais e administrativas	(30,7)	(36,1)	(42,6)	(49,8)
Resultado operacional	49,5	32,6	28,7	11,0

Nota (2): valores não auditados.

Demonstração do resultado – após despesas com pagamento de dívidas e tributação sobre lucro e faturamento (IRPJ, PIS e COFINS)				
R\$ milhões				
Ano	2016	2017	2018	2019 ²
Resultado operacional	49,5	32,6	28,7	11,0
Resultado líquido financeiro (após amortização de dívidas)	(88,3)	(86,1)	(98,7)	(85,3)
Provisões para Imposto de Renda e Contribuições Sociais	10,4	15,2	23,8	25,4
Prejuízo líquido no exercício	(28,4)	(38,3)	(46,1)	(48,9)

Nota (2): valores não auditados.

129. Já as sanções e obrigações que estão suspensas pelas Medidas Liminares somam um montante aproximado de **R\$ 600 milhões**³³!
130. Ora, se a VIABAHIA possui um prejuízo acumulado substancial – resultante do grave desequilíbrio econômico financeiro causado pela ANTT – que dirá se a Requerente vier a ser compelida a cumprir sanções e obrigações que montam **milhões de reais no curto prazo** e que necessitam ser reavaliadas para a continuidade da Concessão? A situação seria simplesmente insustentável.
131. É relevante destacar que a iminência de concretização dos riscos supra apontados, sem que haja a intervenção deste Tribunal Arbitral, é facilmente identificada pela conduta processual da ANTT nesta arbitragem. Nota-se que, em sua Resposta ao Requerimento de Arbitragem, a ANTT apresentou expressamente sua **reconvenção**, que instrumentalizaria, dentre outras pretensões, a exigência das sanções impostas:

“IV. DA RECONVENÇÃO

(...)

21. Por isso, não é possível vincular os pedidos de suposto reequilíbrio financeiro-econômico à Concessionária, que já se aproveita da arrecadação integral das tarifas sem as devidas contraprestações, enquanto descumpra regras contratuais claras e expressas, devendo responder pelas multas as quais incorreu além de uma indenização

³³ Vide, por exemplo, os valores constantes na tabela de obrigações relativas apenas às obras condicionadas apresentada pela ANTT no parágrafo 74 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020. A VIABAHIA desde logo refuta as considerações constante na referida tabela relativas à “inexecução”, uma vez que, como indicado nesta manifestação e será detalhado ao longo da arbitragem, as inexecuções foram resultado das ações, omissões e inadimplementos da ANTT.

ao Poder Concedente e à sociedade em decorrência dos problemas que tem gerado se comparado o nível de inadimplências da VIABAHIA.” (grifamos)

132. Ocorre que, no Termo de Arbitragem, a ANTT **abandonou** a sua reconvenção, ressalvando expressamente que:

“Por fim, **cabe apenas um reparo quanto ao pedido reconvenicional constante da Resposta ao Requerimento de Instauração de Arbitragem.** Os alegados danos ao Poder Concedente e à sociedade devem ser buscados pela União se assim entender cabível, e não pela ANTT, que poderá **lançar mão da prerrogativa de autoexecutoriedade dos seus atos para promover eventuais reequilíbrios contratuais cabíveis e proceder à cobrança de multas eventualmente aplicadas.**” (grifamos)³⁴

133. Ou seja, **a Requerida já manifestou, de forma clara, que passará a adotar, independentemente da arbitragem em curso, atos executórios para a exigência do cumprimento das sanções impostas em face da Requerente.**

134. Em poucas palavras, a ANTT desistiu de pedir a tutela ao Tribunal Arbitral porque **decidiu agir por conta própria**, novamente impondo ao privado, *manu militari*, suas decisões unilaterais, especialmente para “*proceder à cobrança de multas eventualmente aplicadas*”, ainda que esteja em andamento procedimento arbitral endereçado justamente à definição da responsabilidade pelo estado atual da concessão.

135. O que a ANTT está dizendo é que vai cobrar as multas **a qualquer momento**. Pode ser daqui 24 horas, daqui 48 horas... A qualquer momento.

136. Daí a importância da **manutenção das Medidas Liminares por este Tribunal Arbitral**, sob pena de graves prejuízos à VIABAHIA, e de impossível reparação.

137. Assim, diante dessa ameaça expressa da ANTT – que reforça sua pretensão de decretar a caducidade da concessão e compelir a VIABAHIA ao pagamento das sanções pecuniárias cuja adequação, legitimidade e legalidade constituem justamente o objeto da arbitragem -, é inequívoco que o **risco de esvaziamento ou comprometimento do resultado deste procedimento** pela prática de atos unilaterais da ANTT, além do relevante **dano financeiro e comercial** ao qual a VIABAHIA (e seus acionistas) está sujeita, como antecipado acima.

138. Reforça o quanto exposto sobre a temerária conduta da ANTT, o fato de que, supostamente “em cumprimento à decisão judicial” proferida no âmbito da Cautelar Antecedente, que suspendeu a redução tarifária pretendida pela Agência, ela se recusou a reajustar a Tarifa Básica de Pedágio - TBP, sob o fundamento de que a decisão judicial a impedia de alterar as condições econômicas do contrato, tema que será melhor detalhado no **item 4** abaixo.

139. Essa mesma leitura extremista (com claros indicativos de má-fé) da decisão judicial não foi seguida pela ANTT ao emitir, **após** a prolação tanto da citada decisão, quatro Guias de Recolhimento da União (“GRU”) relativas aos autos de infração nº 5027, 5082, 5086 e 5087

³⁴ Item 5.5.7 do Termo de Arbitragem submetida pela ANTT em 4 de março de 2020.

(conjuntamente “Autos de Infração”), exigindo o pagamento das elevadas multas no prazo de 30 (trinta) dias.

140. A arbitrariedade expressa pela interpretação ao seu bel prazer das restrições impostas pelas decisões judiciais (que ora se buscam confirmar) exemplifica a gravidade e **imprevisibilidade** dos atos praticados pela ANTT no bojo da execução do Contrato, situação que **agrava substancialmente os riscos apontados acima**.
141. Nota-se que até mesmo após pactuar com a Requerente perante este Tribunal Arbitral, durante a audiência para assinatura do Termo de Arbitragem havida no dia 12 de março de 2020, um “cessar fogo” em sua atividade executória³⁵, a ANTT, ao fornecer informações à área técnica da Agência sobre o tema, ressaltou que, não obstante o acordado em audiência, “[n]ada impede também que atos executórios sejam tomados em razão de outros autos de infração cuja exigibilidade não esteja suspensa por qualquer razão”.
142. Ou seja, à revelia da garantia à segurança jurídica que deveria pautar a relação contratual em tela, **a ANTT segue atuando de modo imprevisível** a partir de interpretações “criativas” das restrições contratuais e judiciais relativas à atividade executória.
143. Especificamente no que se refere à decretação da caducidade, cabe desde já salientar que, não obstante seja inquestionável o efeito nefasto e o dano irreparável advindo da ação de tal ato pelo Poder Concedente à VIABAHIA (que, sendo uma Sociedade de Propósito Específico - SPE, sucumbirá) e aos usuários do sistema rodoviário (que deixarão de ter acesso aos serviços prestados pela Requerente), o próprio Ministro da Infraestrutura, como veiculado pela imprensa em diversas ocasiões, manifestou inexplicável “urgência” na caducidade da Concessão³⁶.
144. As manifestações do Ministro explicitam não apenas o **grave risco** da decretação da caducidade da Concessão, como também do acionamento desmedido das garantias contratuais.
145. A análise conjunta da abrupta mudança de postura processual da ANTT nesta arbitragem (com o abandono do seu pleito reconvenicional) e a leviana manifestação do Ministro da Infraestrutura, evidenciam com clareza que, não sendo mantidas as Medidas Liminares que obstam a caducidade e o acionamento das garantias contratuais, a Requerida retomará imediatamente as providências para concretizar tais atos executórios.
146. Essa contextualização preliminar já permite concluir pela indispensabilidade deste Tribunal manter incólumes as Medidas Liminares. A fim de substanciar ainda mais a presença patente do *periculum in mora* que fundamenta o pedido da VIABAHIA, passa-se ao detalhamento das consequências irreparáveis que se almeja evitar com o provimento cautelar.

³⁵ Vide linhas 737 a 751 das Notas Estenográficas da audiência de assinatura do Termo de Arbitragem.

³⁶ <https://epoca.globo.com/guilherme-amado/concessao-de-rodovia-na-bahia-gera-impasse-com-deputados-1-24290483>; <http://www.bahianapolitica.com.br/noticias/85251/contrato-da-via-bahia-com-as-brs-116-e-324-na-mira-do-governo-federal.html>; <https://www.metro1.com.br/noticias/bahia/88487.governo-federal-quer-tirar-controle-da-viabahia-sobre-as-brs-324-e-116-diz-coluna>

147. Pois bem. Para surpresa da Requerente, mesmo diante da pendência da conclusão, pela ANTT, da 1ª Revisão Quinquenal (já atrasada em mais de cinco anos), foi instaurado procedimento administrativo para apuração de responsabilidade destinado à decretação de caducidade da concessão pelo Poder Concedente, nos termos da cláusula 28 do Contrato³⁷, que foi conduzido, como já mencionado, até seu ato final de requerer um “plano de cura” das supostas inadimplências, para fins do §3º do art. 38 da Lei 8.987/95 .
148. Como visto acima, essa postura atende à ânsia do Poder Concedente de encerrar, ainda que de forma abrupta e irresponsável, o Contrato ora contendido, para poder seguir um novo modelo contratual, com menos garantias à VIABAHIA. Atoos esses que colocam em **grave risco** a subsistência da Concessão e, por consequência, da concessionária VIABAHIA e toda a cadeia de econômica dela dependente direta ou indiretamente.
149. O **dano coletivo** advindo de uma medida extrema como a decretação de caducidade – que já foi publicamente anunciada pelo Ministro da Infraestrutura -, é deveras saliente no presente caso, haja vista, de um lado, a relevância dos serviços públicos prestados pela VIABAHIA; por outro, o impacto socioeconômico do declínio da empresa, que movimenta uma rede de milhares funcionários, prestadores de serviços, subcontratados e fornecedores em uma região com menos oportunidades de empregos, serviços e geração de riquezas.
150. No âmbito de concessões como a presente, não se pode olvidar que a concessionária atua como agente intermediador entre os interesses e necessidades de todo o espectro de usuários e agentes econômicos atendidos pela infraestrutura, como bem elucida Floriano Azevedo Marques Neto:

“Para além dos administrados, a concessão comum envolve também interesses de outros agentes econômicos. Em muitos serviços públicos concedidos, a cadeia de fornecedores e empregados na prestação (por exemplo, os setores da indústria que produzem conteúdo local ou desenvolvem tecnologia específica) é diretamente interessada nas condições contratuais da concessão. Em concessões de serviços públicos desenvolvidos em ambiente de competição, devem estar articulados e contemplados também os interesses dos competidores, pois as condições de exploração da concessão, muitas vezes, impactam e determinam o mercado relevante.

Há ainda interesses de agentes econômicos a jusante do serviço concedido e que se servem da utilidade objeto da concessão como fator essencial de sua atividade”³⁸.
(grifamos)

151. Isso se dá, pois, como bem esclarece Marçal Justen Filho, o contrato de concessão consiste em uma relação associativa tripartite composta pelo estado concedente, concessionária e sociedade, cujo instrumento contratual tem viés organizacional das atividades desempenhadas para o atendimento de um fim comum. *In verbis*:

“O contrato de concessão apresenta natureza organizacional, por meio do qual se institui uma estrutura de bens e um conjunto de pessoas visando ao desempenho de atividade de interesse comum das partes. Trata-se, portanto, de um contrato plurilateral, de cunho associativo, também em relação ao concessionário. Não é possível assimilar a

³⁷ Processo administrativo nº 50500.321761/2019-58 (RTE-020).

³⁸ MARQUES Neto, Floriano de Azevedo. Concessões. Belo Horizonte: Fórum, 2015. P. 201.

concessão a um contrato comutativo comum, daqueles que a doutrina privatista qualifica como de câmbio. Essa categoria de contratos, largamente praticada não apenas no âmbito privado mas também no setor público, caracteriza-se pela circunstância de que a prestação a ser executada por uma das partes é o fim visado pela outra. Nesses contratos, o interesse de cada parte é satisfeito por meio da prestação que incumbe à outra. Daí decorre que cada parte se apropria da prestação executada pela outra, com o que se exaure a relação contratual. Tal não se passa na concessão. O concessionário não pretende pura e simplesmente receber uma delegação de prestação de serviço público. Essa prestação é pressuposto do exercício das atividades que incumbem ao concessionário. Nem o poder concedente visa a obter certas prestações materiais executadas pelo concessionário. Todos buscam é produzir o funcionamento de um serviço público, de modo eficiente, satisfatório e lucrativo".³⁹ (grifamos)

152. Bem por isso que a caducidade é medida excepcional, que pressupõe a caracterização reiterada de grave inadimplência **imotivada** por parte da concessionária, o que **não** restou configurado no presente caso. Porquanto, como será comprovado ao longo desta arbitragem, a VIABAHIA, na realidade, **padece há anos com o profundo desequilíbrio da relação contratual** – agravado pela inadimplência da ANTT -, estado que inviabiliza a execução regular de suas obrigações.
153. Ou seja, não há que se falar em inadimplência imotivada hábil a justificar a caducidade já anunciada pelo Concedente.
154. Na mesma linha, como a apreciação da responsabilidade pelo estado atual em que se encontra a Concessão é o objeto por excelência desta arbitragem, permitir o seguimento do procedimento de apuração de responsabilidade implica, concretamente, no esvaziamento deste procedimento arbitral.
155. Tem-se caracterizado, portanto, o risco à efetividade desta arbitragem, que já seria por si fundamento suficiente para a manutenção da decisão judicial proferida nos autos da **Cautelar Antecedente**, pois, como leciona o José Roberto dos Santos Bedaque:

“Assim, com fundamento em respeitadíssima corrente doutrinária, regulou-se a tutela de urgência, cuja concessão pressupõe, além da plausibilidade do direito, o risco de que algum acontecimento, concretamente descrito pelo interessado, possa comprometer a eficácia prática da tutela final. Essa espécie de tutela provisória pode implicar a mera conservação de bens, como a antecipação de efeitos da tutela final. Tudo vai depender das exigências da situação apresentada. A partir dela, define-se a medida apta a preservar a utilidade do resultado final.

O elemento comum nessas modalidades de tutela é a urgência, decorrente do risco de que algum acontecimento, concretamente identificado, possa comprometer a efetividade prática da tutela definitiva. Daí a denominação Tutela de Urgência.⁴⁰
(grifos nossos)

³⁹ JUSTEN Filho, Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São Paulo: Dialética, 2003.

⁴⁰ BEDAQUE, José Roberto dos Santos. Tutela provisória considerações gerais. In O novo Código de Processo Civil: questões controvertidas. São Paulo: Atlas, 2015.

156. De forma similar, é essencial a manutenção da **suspensão** da exigibilidade das Obrigações de Investimentos tabuladas no item 2 da Seção I do PER, isto é, as “Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório” (Item 2.1 da Seção I), as “Obras e Serviços de Caráter Obrigatório” (Item 2.2 da Seção I) e “Obras Condicionadas” (Item 2.3 da Seção I), bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada (Quadro 4.6 do PER – Doc. 11) e implantação do Sistema de Pesagem indicado no Item 8.6 do PER, preservando incólume todos os demais serviços atinentes à Conservação (Item 2.1.1.4 da Seção I) e aos Sistemas de Operação (Item 2.2.1.4 da Seção I) e, por consequência, a **suspensão** da exigibilidade das **sanções** aplicadas pela ANTT por suposto descumprimento destas obrigações, tal como **deferida** pela decisão monocrática proferida no **Agravo de Instrumento**.
157. Afinal, caso mantida a exigibilidade dessas obrigações e das sanções impostas pela ANTT, cria-se uma brecha para a formação de um verdadeiro ciclo vicioso, em que a ANTT – **mesmo em inquestionável mora** -, segue impondo o cumprimento de obrigações, que são sabidamente defasadas, por uma concessionária que enfrenta os efeitos de um grave desequilíbrio econômico-financeiro; culminando, conseqüentemente, na construção de um cenário de inadimplência que dará fundamento para a concretização da ansiedade pela decretação da caducidade da concessão.
158. Essa situação fica evidente quando se pondera que, ao não cumprir as sanções impostas e exigidas pela ANTT - caso mantidas -, a VIABAHIA estará sujeita à **inclusão no CADIN** e as multas serão **inscritas na Dívida Ativa da União**, o que implicará na imediata perda da condição de regularidade da VIABAHIA. Por seu turno, uma vez constatada a irregularidade da Requerente, a ANTT terá fundamentos jurídicos para atender a demanda (política) tão almejada de decretação caducidade da Concessão, visto o disposto no artigo 38, incisos II, IV, V e VI, da Lei Geral de Concessões⁴¹:
159. Portanto, a manutenção da suspensão da exigibilidade das obrigações **não essenciais** à prestação regular do serviço público relativo à operação do sistema rodoviário em tela, bem como das sanções impostas pela ANTT, corresponde à cautela deveras condizente com a complexidade da matéria submetida a esta arbitragem e da gravidade dos efeitos advindos da (praticamente certa) adoção de atos executórios pela ANTT em face da VIABAHIA.
160. Não bastasse o impacto causado pela possibilidade de inscrição das sanções na Dívida Ativa da União - DAU e inclusão da VIABAHIA no CADIN, a ANTT, ainda, **pode vir a acionar o seguro-garantia**, conforme previsto na cláusula 11.5.2 do Contrato.
161. Ocorrendo tal fato, verdadeiro caos econômico e comercial será instaurado, com potencial lesivo à VIABAHIA e suas acionistas. Isso porque, a VIABAHIA enfrentará a **ampliação do**

⁴¹ Art. 38. “A inexecução total ou parcial do contrato acarretará, a critério do poder concedente, a declaração de caducidade da concessão ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições deste artigo, do art. 27, e as normas convencionadas entre as partes.

II - a concessionária descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes à concessão;

IV - a concessionária perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço concedido;

V - a concessionária não cumprir as penalidades impostas por infrações, nos devidos prazos;

VI - a concessionária não atender a intimação do poder concedente no sentido de regularizar a prestação do serviço;”

risco de crédito no mercado e, por consequência indissociável, o aumento do valor do prêmio exigido quando das renovações do seguro exigido.

162. Ou seja, em virtude da indevida execução de multas abusivas pela ANTT, a VIABAHIA (assim como seus controladores) terá a confiança de seus parceiros no mercado de seguros e financeiro abalada, com, no mínimo, o dispêndio de maiores recursos para a contratação de garantias e crédito no mercado securitário em geral.
163. Em última análise, esta situação redundará na **diminuição (ainda mais drástica) da capacidade financeira da VIABAHIA para investimento no próprio sistema rodoviário concedido.**
164. Mas não é só. O acionamento açodado do seguro-garantia pela ANTT, consubstanciado na mera comunicação do sinistro, corresponde a dano que **transcende a esfera patrimonial e comercial da Requerente**, na medida em que tem o potencial de atingir a capacidade de obtenção de seguros e linhas de crédito também por seus **acionistas**.
165. Esse efeito ocorre, pois, a partir da notificação do “sinistro” (leia-se: não pagamento justificado das exorbitantes multas aplicadas contra a VIABAHIA) pela ANTT à seguradora, esta comunicará aos demais agentes do mercado securitário acerca da ampliação do risco de crédito do próprio grupo controlador da VIABAHIA, que passará a sofrer, conseqüentemente, restrições ao seu acesso tanto a seguros, como a financiamentos.
166. Com isso, na hipótese de qualquer empresa do grupo econômico do qual a VIABAHIA é integrante necessitar obter um dado seguro, no momento da **subscrição do risco a ela atrelado**, será computada a sinistralidade suscitada indevidamente pela ANTT.
167. Desse modo, mesmo com fundamentos concretos para a insurgência da VIABAHIA quanto ao pagamento das sanções (e própria exequibilidade das obrigações tidas como descumpridas), sem que haja uma decisão jurisdicional suspendendo a exigibilidade destas enquanto persistir a discussão processual, a VIABAHIA será tomada injustamente como devedora inadimplente, afetando até mesmo o risco de crédito de suas controladoras.
168. A manutenção das suspensões deferidas pelo Poder Judiciário, portanto, mostra-se indispensável para a própria preservação da Concessão e desta arbitragem, salientando que sua negativa importará não apenas em danos à VIABAHIA e à efetividade deste procedimento, como à própria **continuidade da prestação do relevante serviço público** que vem sendo prestado aos usuários do sistema rodoviário operado pela VIABAHIA.
169. A pretensão acautelatória da VIABAHIA, ademais, está em consonância com o disposto no *caput* do art. 20 da atual redação da LINDB⁴², na medida em a situação ora submetida a este Tribunal pressupõe a **ponderação**, concreta e consequencial, dos efeitos nefastos da adoção de atos arbitrários por parte dos agentes que compõem a ANTT (destinados à exigência das sanções de tão elevado valor) à continuidade da operação da Concessão.

⁴² Art. 20. “Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.”

170. Essa particularidade caracterizadora da situação fática no presente caso (em especial os efeitos sobre a própria operação do sistema rodoviário concedido), deve ser ponderada na apreciação do pedido ora submetido pela Requerente, que almeja justamente **evitar os danos advindos de decisões superficiais e açodadas que a Requerida já anunciou nesta arbitragem e na mídia nacional que praticará.**
171. Nesse sentido, é válido mencionar a elucidação feita por Marçal Justen Filho ao comentar o citado artigo 20 da LINDB:

“Diante da dificuldade do caso, pode ocorrer de a autoridade optar por uma decisão superficial, que não reflete a complexidade do problema, nem traduz uma avaliação efetiva quanto à solução mais adequada.(...)Toda decisão fundada em normas gerais e abstratas pressupõe um processo de ponderação relacionado de modo inafastável com o universo fático existente. Isso exige considerar as consequências práticas de uma decisão, inclusive para evitar a consumação de danos irreparáveis aos próprios valores invocados como fundamento para decidir”.⁴³

172. Assim, as circunstâncias fáticas que evidenciam as **graves consequências** advindas da manutenção da possibilidade de adoção de atos executórios pela ANTT, nesta fase em que pende relevante discussão sobre a regularidade das sanções que passarão a ser exigidas, corroboram a necessidade de serem **confirmadas** as medidas acautelatórias deferidas pelo Poder Judiciário em prol da manutenção da Concessão.

3.3. Ausência de *periculum in mora* reverso

173. Na sua manifestação datada de 18 de fevereiro de 2020, **a ANTT não refuta o *periculum in mora* apresentado pela VIABAHIA** que levou ao deferimento das Medidas Liminares. Nem seria possível, já que as colocações feitas pela Requerente em sede judicial e agora na arbitragem são **indiscutíveis**, muito por conta da própria conduta da ANTT. Desse modo, o *periculum in mora* da VIABAHIA é **fato incontroverso**.
174. Sustenta, por outro lado, que a manutenção das decisões judiciais acarretaria situação de suposto “*periculum in mora* reverso” de “violação à ordem administrativa”, na medida em que impediria a ANTT de adotar atos de gestão e fiscalizar eventuais descumprimentos contratuais por parte da VIABAHIA.
175. Além disso, alega a ANTT que a suspensão do procedimento de apuração de responsabilidade e, por consequência, da decretação de caducidade, afetaria a União, que não figura como parte desta arbitragem.
176. Por fim, arremata a Requerida com a tentativa de minimizar os reais efeitos da declaração indevida da caducidade, por meio do argumento de que “*em caso de eventual derrota da Agência no presente processo arbitral, a Concessionária poderá ser indenizada integralmente*”.

⁴³ JUSTEN FILHO, Marçal. Art. 20 da LINDB - Dever de transparência, concretude e proporcionalidade nas decisões públicas. **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, p. 13-41, nov. 2018. ISSN 2238-5177. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/77648/74311>>. Acesso em: 11 Mar. 2020. doi:<http://dx.doi.org/10.12660/rda.v0.2018.77648>.

*de todos os prejuízos sofridos, não havendo que se falar em risco de insolvência do Tesouro Nacional. Desse modo, fica evidente que a medida liminar concedida trouxe evidente perigo de irreversibilidade dos danos causados à sociedade, devendo ser revista pelo Tribunal Arbitral no presente momento”.*⁴⁴

177. Sem razão as superficiais alegações da ANTT, as quais, **de nenhum modo**, indicam qualquer urgência, perigo de dano ou risco ao resultado útil da arbitragem.
178. Ao contrário do que tenta fazer crer a Requerida, as Medidas Liminares **não** inviabilizam o exercício das atividades de gestão e fiscalização da Concessão, tampouco importaram na imunização da VIABAHIA das consequências advindas de descumprimentos contratuais lesivos à operação regular da Concessão. Na realidade, as decisões tão somente **resguardaram a continuidade da operação das atividades da Requerente**, evitando seu colapso e a inviabilização do serviço público por ela desempenhado.
179. Portanto, as decisões partiram exatamente do dano excessivo ao qual a VIABAHIA e os usuários do sistema rodoviário estavam sujeitos diante dos atos arbitrários e açodados que vinham sendo praticados pela ANTT, que, ademais, **está inadimplente há anos com sua obrigação basilar de promover a Revisão Quinquenal do Contrato**.
180. Apenas por esse motivo não haveria que se falar no seguimento do procedimento de apuração de responsabilidade e decretação caducidade, tampouco de aplicação de penalidades atreladas a obrigações que estão sujeitas a alteração pela Revisão Quinquenal. Entretanto, o argumento da Requerida se mostra ainda mais desarrazoado quando se tem em mente que a “ordem administrativa” por ela suscitada como em risco, na realidade, deve ser interpretada como um dos vieses da ordem pública.
181. A ordem pública, por sua vez, pressupõe a salvaguarda à segurança e economia, uma vez ser função estatal prezar pela manutenção da harmonia social. Isso significa, no caso concreto, que a ordem administrativa **não** pode ser tomada como absoluta, impondo-se seu cotejo à indispensável **preservação da segurança e ordem econômica**, que pendem em prol das Medidas Liminares que ora se busca sejam confirmadas por este Tribunal.
182. Como esclarece José Anacleto Abduch Santos, embora a ordem pública seja exemplo claro de conceito jurídico indeterminado, é certo que sua conceituação concreta pressupõe a análise da realidade empírica:

*“A noção de ordem pública integra o rol dos conceitos jurídicos indeterminados, aqueles deliberadamente deixados pelo legislador para determinação contextual e reflexa. Vale dizer, **ao transferir a conceituação para outra instância que não a instância legiferante, retirando da lei formal o ônus de apresentar um conceito predeterminado de ordem pública, o legislador admite não ser possível distanciar a noção da realidade empírica (contexto social, jurídico e econômico no qual está inserida a situação material a ser identificada como integrante do espaço da ordem pública)**.*

Embora indeterminado o conceito, a noção de ordem pública comporta um mínimo de determinação que possibilite a aferição, pelo contraste, de ser ou estar um bem ou valor

⁴⁴ Conforme parágrafo 78 da manifestação da Requerida de 18 de fevereiro de 2020.

*jurídico inserido no seu âmbito para o fim de receber a proteção estatal. Ordem pública, para uma estabelecer um referente metodológico determinado, é o espaço no qual estão inseridas questões, aspectos e matérias — transcendentais do espaço privado-, que, ao sofrerem influência de ações e condutas originadas de relações jurídicas produzidas no seu âmbito ou fora dele produzem conseqüências e reflexos jurídicos, positivos ou negativos, sobre bens e valores de interesse público.*⁴⁵ (grifamos).

183. Essa conclusão tem como fundamento a constatação de que ambas as decisões **ponderaram** os efeitos concretos e imediatos advindos da decretação da caducidade da concessão e/ou da viabilização da exigência de apenamentos sucessivos e deveras controversos, tanto aos usuários – que ficariam desguarnecidos dos serviços prestados pela VIABAHIA -, como pela cadeia econômica por ela movimentada.
184. Nesse sentido, mostra-se extremamente temerária a alegação da ANTT de que uma simplória indenização futura bastaria para compensar os prejuízos exorbitantes correspondentes ao declínio da Concessão em tela. Ao sustentar tamanho absurdo, a Requerida ignora que uma concessão do porte como a operada pela VIABAHIA, que contempla quatro rodovias de extrema relevância à mobilidade viária no Estado da Bahia, é uma entidade econômica complexa, responsável pela **manutenção de milhares de empregos diretos e indiretos, movimentação de diferentes fornecedores e prestadores de serviços que se relacionam com a dinamicidade da Concessão.**
185. Além disso, o irresponsável argumento da ANTT desconsidera que, entrando em colapso a Concessão, os **serviços serão interrompidos**, o que acarretará verdadeiro caos no arranjo viário baiano, com **conseqüências catastróficas à organização logística do Estado**. Tais efeitos da decretação de caducidade foram considerados pela própria ANTT⁴⁶ na oportunidade em que concluiu ser a Revisão Quinquenal a melhor solução para resolver os problemas enfrentados pelas concessionárias e atender aos interesses públicos. A conduta da ANTT, além de equivocada, contraria suas próprias alegações anteriores.
186. Por fim, cabe destacar que as decisões judiciais, em especial a proferida no Agravo de Instrumento, **delimitam** a suspensão em favor da VIABAHIA às obrigações relacionadas aos serviços **não essenciais ao desempenho da concessão** (itens 2.1, 2.2, 2.3, 4.6 8.6 do PER), mantendo incólumes as obrigações de conservação (essencial) e operação (itens 2.1.1.4 e 2.2.1.4 do PER). Ou seja, o alarmismo da ANTT **não** tem lastro na realidade dos fatos e tampouco está a VIABAHIA “liberada” de cumprir suas obrigações.
187. Além disso, mesmo com as Medidas Liminares, a ANTT continua detentora da competência fiscalizatória, isto é, pode continuar a registrar as ocorrências e a supervisionar as obrigações da VIABAHIA. Está impedida, todavia, apenas de **aplicar e exigir** o cumprimento de sanções e obrigações, assim como prosseguir com o processo de caducidade, em razão da sua

⁴⁵ SANTOS, José Anacleto Abduch. A Lesão à Ordem Pública como Fundamento de Suspensão dos Efeitos de Medida Liminar e de Sentença. *Revista Brasileira de Direito Público - RBDP* Belo Horizonte, n. 11, ano 3 Outubro / Dezembro 2005. Disponível em: <<http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=33307>>. Acesso em: 21 mar. 2020.

⁴⁶ Vide página 30 do documento **RTE-011**: “Assim, resta evidente que a revisão contratual no seu sentido amplo, que combine os conceitos de revisão extraordinária e de revisão quinquenal, permitindo, assim, reequilibrar os contratos e ajustar a concessão às reais necessidades da rodovia em termos de investimentos, é inegavelmente a única alternativa que, de fato, soluciona o problema, traduzindo da melhor forma o interesse público envolvido.”

manifesta mora que, atualmente, macula o Contrato com grave desequilíbrio econômico-financeiro.

188. Portanto, não possui qualquer cabimento a alegação de que as atividades de gestão e fiscalização da ANTT seriam comprometidas quando confirmadas as Medidas Liminares concedidas acertadamente pelo Poder Judiciário.
189. Como se não fosse suficiente todo o exposto, afastado está o alegado *periculum in mora reverso*, seja pela existência do próprio seguro-garantia como instrumento hábil à assegurar o pagamento na eventualidade (remota) de manutenção das multas após a conclusão da arbitragem, seja pela própria vultuosidade da pretensão da VIABAHIA em face da ANTT – que se converterá em crédito ao final do procedimento arbitral.
190. Portanto, resta evidente a **ausência** de *periculum in mora reverso* suscitado pela Requerida, e a indispensabilidade de serem **confirmadas** as tutelas concedidas pelo Poder Judiciário no tocante às Medidas Liminares.

4. Abrangência, extensão e efeitos das medidas liminares judiciais

191. Como anunciado no início desta manifestação, as condutas recentes da ANTT após as Medidas Liminares, por serem deveras abusivas e arbitrárias - ao ponto de violarem expressamente o comando judicial vigente -, tornam necessário e urgente o pronunciamento deste Tribunal Arbitral sobre a abrangência, extensão e efeitos destas decisões.

4.1. Abrangência das Medidas Liminares sobre os Autos de Infração

192. Como exposto, a VIABAHIA se socorreu do Poder Judiciário com vistas a **impedir** a concretização de atos arbitrários e com alto potencial lesivo à continuidade da Concessão, tendo obtido provimentos liminares que, em suma, suspenderam a exequibilidade das sanções impostas pela ANTT, o trâmite do processo de apuração de responsabilidades e a decretação de caducidade, bem como a redução tarifária.
193. Essas acertadas decisões judiciais têm como fundamento comum a **ponderação do estado de mora perene da ANTT** para com sua obrigação de promover a Revisão Quinquenal prevista na cláusula 16.5.1 do Contrato que, como visto, teria o condão de **equalizar** o Contrato tanto no aspecto econômico-financeiro, como técnico.
194. Não obstante a clara conversão dessas demandas judiciais (e verdadeira relação de complementação entre as Medidas Liminares), não se pode ignorar que os pedidos foram formulados em **momentos distintos** ao Poder Judiciário, assim como, as particularidades de cada uma das decisões liminares concedidas em favor da VIABAHIA, detalhadas acima.
195. Vê-se que, efetivamente, as decisões judiciais albergam a suspensão da adoção de atos de natureza executória pela ANTT, impedindo que esta leve a cabo medidas açodadas como o acionamento de garantias contratuais, inscrição das sanções na DAU, redução da tarifa de pedágio e, principalmente, concretização da caducidade da concessão.

196. É relevante esclarecer que esses provimentos judiciais (que se almeja sejam confirmados por este Tribunal Arbitral) **não** consistem, como maliciosamente tentou fazer crer a ANTT em sua manifestação datada de 18 de fevereiro de 2020, na concessão de “imunidade” à VIABAHIA. Muito pelo contrário! As decisões judiciais, de forma acertada, se limitaram a suspender os atos executórios ou que tenham o condão de esvaziar o objeto desta arbitragem, isto, ainda, adstrito às obrigações não essenciais à operação da concessão.
197. Tanto é assim que a VIABAHIA, mesmo após a concessão das Medidas Liminares, deu plena continuidade às atividades inerentes à conservação e operação das rodovias concedidas, promovendo, inclusive, diversas ações sociais (**RTE-021**).
198. Ou seja, as decisões liminares:
- (i) **não** obstam o poder fiscalizador e gerencial da ANTT, muito menos sua função como ente regulador;
 - (ii) **não** implicam prejuízo ao regular e adequado desenvolvimento dos serviços públicos aos usuários das rodovias concedidas, vez que mantiveram incólumes as obrigações essenciais para o desempenho da Concessão;
 - (iii) **atendem ao interesse público** primário vinculado à continuidade dos serviços públicos prestados pela Concessão; e
 - (iv) **ponderaram** precisamente a mora contratual da ANTT.
199. Mesmo diante da clareza da abrangência e dos limites das decisões judiciais que ora se busca que sejam confirmadas por este Tribunal Arbitral, a ANTT passou a adotar interpretações imprevisíveis, ora ampliando os efeitos dos comandos judiciais, ora restringindo-os.
200. São exemplos dessa nova forma de atuação da ANTT (interpretar decisões judiciais como melhor lhe aprouver) a negativa de reajuste tarifário considerando as revisões ordinária e extraordinária já aprovadas pela Requerida (**item 4.2** abaixo), e a exigência de pagamento das multas cominadas nos Autos de Infração nº 5027, 5082, 5086 e 5087, que foram objeto de pedido cautelar ajuizado pela VIABAHIA antes da instituição da arbitragem (“Cautelar Multas”)⁴⁷ e que foi extinto pelo Poder Judiciário em 15 de fevereiro de 2020 em virtude da existência da cláusula compromissória⁴⁸.
201. **Especificamente no que toca à exigência repentina das altas sanções pecuniárias impostas arbitrariamente em face da VIABAHIA**, convém inclusive dar um passo atrás, para esclarecer a cronologia dos fatos (exposta na linha do tempo anexa à presente manifestação – **RTE-004**) e o entendimento da VIABAHIA sobre a extensão das cautelares vigentes: a Cautelar Multas foi ajuizada pela VIABAHIA antes de ser obtida a liminar no âmbito do Agravo de Instrumento. Com a obtenção da liminar no Agravo de Instrumento, com determinação judicial expressa e abrangente para que a ANTT se abstenha de aplicar quaisquer penalidades relativas às obrigações nela identificadas, a VIABAHIA entende que também está incluída aí a exigibilidade dos Autos de Infração.

⁴⁷Processo de nº 1033023-70.2019.4.01.3400.

⁴⁸ “Nesse cenário, e verificada a existência de pressuposto processual extrínseco negativo, é de rigor, pois, acolher a questão preliminar a alegação de existência de convenção de arbitragem e, conseqüentemente, julgar extinto o processo, sem resolução de mérito, nos termos do art. 498, VII, CPC. E extinto o processo, perde objeto o pedido de reconsideração formulado pela parte autora na petição de id. 143832359”. (grifamos)

202. Em outras palavras, a liminar do Agravo de Instrumento é **abrangente** o suficiente para contemplar também a exigibilidade dessas multas aplicadas pela ANTT que eram objeto da Cautelar Multas, ora **extinta** sem apreciação do mérito. A referida liminar abarca todos os itens do PER relativos a investimentos e obras de manutenção e recuperação com as quais se relacionam os Autos de Infração.
203. Todavia, a ANTT continua controvertendo este tema e, o que é ainda pior, reiterou em seus pedidos no Termo de Arbitragem que pretende, desde logo, executar as multas aplicadas⁴⁹, simplesmente ignorando a liminar proferida no Agravo de Instrumento, o que torna manifesta a necessidade deste Tribunal também **esclarecer a extensão desta decisão (ao confirmá-la) sobre os Autos de Infração**, para assegurar o resultado útil desta arbitragem e evitar que a VIABAHIA sofra danos irreparáveis ou de difícil reparação.
204. Fortalece a pretensão da VIABAHIA, ainda, o fato de os processos administrativos instaurados pela ANTT quanto aos citados Autos de Infração padecerem de graves vícios, como demonstrado pela VIABAHIA na petição inicial da ação judicial por ela ajuizada a fim de obstar a execução de tais sanções (**RTE-022**).
205. De forma a poupar repetições ao que já fora apresentado pela Requerente, apresenta-se, de forma resumida, as razões que maculam cada um dos Autos de Infração:

Auto de Infração	Razões da Improcedência
5027/2012	<ul style="list-style-type: none"> • Prescrição Intercorrente • Impossibilidade de cumprimento • Violação da hierarquia da ANTT • Violação ao princípio da tipicidade • Ausência de previsão de penalidade para a conduta da VIABAHIA
5082/2014	<ul style="list-style-type: none"> • Prescrição Intercorrente • Violação aos princípios da motivação contraditório e ampla defesa • Atendimento às determinações da ANTT • Desproporcionalidade e falta de razoabilidade da multa
5086/2014 e 5087/2014	<ul style="list-style-type: none"> • Prescrição Intercorrente • Desproporcionalidade e falta de razoabilidade da multa • Violação dos princípios constitucionais da atuação da Administração Pública

206. Chama-se especial atenção à ocorrência de **prescrição intercorrente** sobre os quatro Autos de Infração, nos termos do artigo 1º, § 1º da Lei Federal nº 9.873/99⁵⁰, e artigo 70, parágrafo único do Anexo da Resolução ANTT nº 5.083/16⁵¹. A planilha abaixo, retirada da inicial da Requerente, deixa clara tal ocorrência:

⁴⁹ Vide item 5.5.7 do Termo de Arbitragem.

⁵⁰ Art. 1º, §1º: “*Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de **três anos**, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação, se for o caso*”.

⁵¹ Art. 70, §1º: “*§1º Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de **3 (três) anos**, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada, sem prejuízo da apuração da responsabilidade funcional decorrente da paralisação*.”

Auto de Infração	Data - Recurso	Data - Decisão	Período transcorrido
AI 5027	25/04/2013	14/08/2019	4 anos e 3 meses
AI 5082	09/03/2015	12/07/2019	4 anos e 4 meses
AI 5086	27/03/2015	14/08/2019	4 anos e 4 meses
AI 5087	25/05/2015	15/07/2019	4 anos e 1 mês

207. Cabe destacar que a aplicação do instituto da prescrição intercorrente em processos administrativos, com o consequente **pericimento da pretensão punitiva estatal** (prevista no dispositivo legal mencionado acima), nos casos em que há a ausência de atos concretos de cunho decisório ou de impulsão instrutória **por mais de 03 (três) anos**, é reconhecida pela jurisprudência judicial, como se extrai dos excertos a seguir transcritos:

“ADMINISTRATIVO. ANULAÇÃO DE AUTO DE INFRAÇÃO. AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO - ANP. PROCESSO ADMINISTRATIVO. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. LEI 9.873/99, ART. 1º, § 1º. AUSÊNCIA DE CAUSA INTERRUPTIVA. PRESCRIÇÃO RECONHECIDA. APELAÇÃO E REMESSA PREJUDICADAS 1. Apelação interposta pela ANP contra sentença que afastou a alegação de prescrição intercorrente e julgou procedente o pedido de anulação de auto de infração lavrado contra a parte autora. 2. Nos termos do art. do § 1º do art. 1º da Lei 9.873/99, "incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, cujos autos serão arquivados de ofício ou mediante requerimento da parte interessada...". 3. Restou demonstrado nos autos que o despacho invocado como marco interruptivo do prazo prescricional não caracteriza ato de instrução ou de movimentação do processo administrativo, porquanto se trata de mero encaminhamento, sem cunho decisório, além de não haver ordenado qualquer ato de instrução. Precedentes (TRF1, AC 0006216-35.2016.4.01.3400, Desembargadora Federal Daniele Maranhão Costa, Quinta Turma, e-DJF1 18/04/2018; TRF1, AC 0004793-13.2015.4.01.3000, Desembargador Federal Kassio Nunes Marques, Sexta Turma, e-DJF1 09/03/2018) 4. Desconstituído o caráter instrutório do despacho, não possui o expediente o condão de afastar a inércia da Administração no caso concreto, porquanto não se amolda ao previsto na Lei 9.873/99, nem representa, a rigor, nenhum ato inequívoco que importe em apuração do fato, nos termos do art. 2º, II, do mesmo diploma legal, hipótese a ensejar a prescrição da pretensão punitiva do Estado na esfera administrativa. 5. Entre a data da apresentação da defesa por parte da empresa atuada (13/11/2000) e a data em que apresentado despacho saneador com conteúdo decisório (18/08/2004) evidencia-se o transcurso de prazo superior a 3 (três) anos. 6. Considerando que a ANP já se pronunciou, em sua contestação, sobre a alegação de prescrição intercorrente, o reconhecimento da prejudicial de mérito por esta Corte não ofende o princípio da não surpresa (prestigiado pelo CPC em seus artigos 9º e 10), tampouco a determinação de que a prescrição e a decadência não sejam reconhecidas antes que se dê às partes oportunidade de se manifestarem (CPC, art. 487, parágrafo único). 7. Prescrição intercorrente reconhecida. Processo extinto com resolução de mérito (CPC, art. 487, II), prejudicadas a apelação da ANP e a remessa oficial.” (AC 0020044-79.2008.4.01.3400, Desembargadora Federal Daniele Maranhão Costa, TRF1 - Quinta Turma, e-DJF1 25/10/2019)

“ADMINISTRATIVO. APELAÇÃO. PRELIMINAR PRESCRIÇÃO DA PRETENSÃO JUDICIAL. REJEITADA. INFRAÇÃO AMBIENTAL. IBAMA. PARALISAÇÃO DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO. PRAZO PRESCRICIONAL. LEI 9.873/99. AUSÊNCIA DE CAUSA INTERRUPTIVA. ÔNUS DA ADMINISTRAÇÃO. MANUTENÇÃO DO MÉRITO DA SENTENÇA. DECLARAÇÃO DA PRESCRIÇÃO

INTERCORRENTE TRIENAL. CABIMENTO DE HONORÁRIOS ADVOCATÍCIOS A DPU. PROVIMENTO DO APELO.

(...)

3. Se o processo administrativo relativo a apuração das infrações ambientais quedou-se paralisado por interregno superior a três anos, deve ser reconhecida a prescrição na forma intercorrente, independentemente do motivo da inércia estatal.

4. A prescrição deve ser concebida como garantia ao administrado, de maneira que a comprovação da ocorrência de qualquer das causas interruptivas previstas na lei é ônus da Administração - parte titular do direito de punir - o que não ocorreu na hipótese.

5. O despacho de mero expediente, que sequer impulsiona efetivamente o processo durante seu trâmite na esfera administrativa, não configura causa interruptiva do prazo prescricional, eis que a norma legal exige a prática de ato inequívoco que importe apuração do fato ilícito. Precedentes.

(...)

7. Apelação, da parte autora da ação, conhecida, e provida para condenar o IBAMA - parte requerida e vencida nesta lide - ao pagamento de honorários sucumbenciais à DPU, que assiste o autor. Apelação do IBAMA conhecida e desprovida.” (TRF1, AC 0004793-13.2015.4.01.3000, Desembargador Federal Kassio Nunes Marques, Sexta Turma, e-DJF1 09/03/2018).

208. Além disso, a documentação acostada na petição inicial daquela cautelar judicial, ora acostada também aos autos desta arbitragem (**RTE-022**), expõe não apenas uma ou outra, **senão várias (e sérias) violações de regras e princípios de direito material e processual.** Não apenas as garantias processuais mais básicas da VIABAHIA foram violadas, como também os preceitos vigentes no âmbito do direito público e as garantias e prerrogativas materiais da VIABAHIA que deveriam ter sido respeitadas pela ANTT.
209. Salta aos olhos o fato de, nestes Autos de Infração, a ANTT ter imposto à VIABAHIA **prazos extremamente exíguos, às vezes, prazo de 12 horas, com critérios de contagem questionáveis!** É muito curioso (e lamentável) o Poder Público tentar impor *manu militari* ao privado prazos unilaterais que ele mesmo, Poder Público, jamais conseguiria cumprir!
210. Importante ressaltar que a VIABAHIA não está se negando a discutir o mérito dos pontos trazidos pela ANTT (por exemplo, eventuais questões em torno de investimentos e obras, as quais, novamente, a VIABAHIA entende que estão cobertas e abrangidas pelas liminares judiciais) e de atender o que estiver de acordo com a lei e o Contrato.
211. Muito pelo contrário, o que pede a VIABAHIA é justamente a oportunidade ter esta discussão de mérito dentro das garantias mínimas do contraditório e da ampla defesa, isto é, dentro de um processo perante uma autoridade com poder jurisdicional, sem que a VIABAHIA tenha que ficar “sangrando” com **multas exorbitantes** impostas unilateralmente, antes que possa inclusive ser ouvida minimamente a respeito do que está sendo alegado.
212. De fato, chama muito a atenção **os valores exorbitantes das multas** aplicadas pela ANTT, sem qualquer razoabilidade mínima. Se as multas forem executadas, o único efeito será **prejudicar ainda mais a VIABAHIA**, que já está em situação delicada considerando o estado atual desta concessão em razão dos atos e omissões da ANTT.
213. É preciso haver um limite para a pretensão punitiva da Administração Pública. Punir de forma absolutamente desproporcional o privado que já está em situação crítica não atende em nada ao interesse público. Também por esta razão a VIABAHIA foi bem sucedida em obter as

liminares judiciais para que a ANTT parasse de prejudicar ainda mais a Concessionária, se forma desmedida, infundada e injustificada.

214. Tudo indica que o objetivo da ANTT, na verdade, é obter receita e “fazer caixa”, multas exorbitantes contra as concessionárias, fazendo-as sangrar e inviabilizando ainda mais o estado já frágil das atuais concessões rodoviárias. Exatamente como ocorre neste caso!
215. Por esses motivos de mérito e reiterados os argumentos de *periculum in mora* indicados no **item 3.2** acima, VIABAHIA requer, subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral não entenda que os Autos de Infração estão abrangidos pela liminar proferida no âmbito do Agravo de Instrumento, que seja **determinada** a imediata **suspensão** da **exigibilidade** Autos de Infração, com a **abstenção** da ANTT de tomar qualquer ato contra a Requerente a respeito, incluindo a **abstenção** de executar a garantia contratual prestada pela Requerente e/ou inscrição no CADIN, até a conclusão desta arbitragem.

4.2. As Medidas Liminares não impedem a implementação das revisões aprovadas e do reajuste da TBP

216. As condutas abusivas da ANTT também provocam a necessidade de este Tribunal Arbitral esclarecer e decidir sobre a abrangência, extensão e efeitos das Medidas Liminares, especialmente no que tange a decisão proferida no âmbito da **Cautelar Antecedente**, como se passa a explicar.
217. Nos termos Contrato, a TBP está sujeita: **(i)** ao reajuste anual, conforme cláusula 16.3 e subcláusulas; **(ii)** à Revisão Ordinária, conforme cláusula 16.4 e subcláusulas; **(iii)** à Revisão Quinquenal, conforme cláusula 16.5 e subcláusula e **(iv)** à Revisão Extraordinária, conforme cláusula 16.6 e subcláusula.
218. O reajuste tarifário é aquele realizado **anualmente**, conforme fórmula prevista na cláusula 16.3.3 do Contrato, com o objetivo de **incorporar à tarifa a variação do índice IPCA**⁵². A despeito do procedimento previsto para aprovação pela ANTT, por ser um reajuste **essencial** para garantir a **atualização monetária da tarifa**, o próprio Contrato **autoriza** a VIABAHIA a proceder ao reajuste em caso de omissão da ANTT⁵³.
219. A Revisão Ordinária, por sua vez, também é realizada **anualmente** com o objetivo de *“incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, conforme disposto na subcláusula 17.6”*, conforme clausula 16.4.1.
220. A Revisão Quinquenal, já explicada anteriormente, possui um aspecto muito mais amplo e deveria ser realizada pela ANTT, nos termos da cláusula 16.5.1, a cada cinco anos. Como já demonstrado, esta revisão **nunca** foi realizada pela ANTT.

⁵² Conforme cláusula 16.3.2: “A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores **os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste**” e 16.3.3: “Tarifa de Pedágio será **reajustada para incorporar a variação do IPCA**, devendo ser calculada **anualmente**, para cada categoria de veículo, pelas seguintes fórmulas (...)” (grifamos)

⁵³ Conforme cláusula 16.3.6: “A partir do 5º dia a contar da data-base do reajuste, **fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste”. (grifamos)

221. Por fim, a Revisão Extraordinária, nos termos da cláusula 16.6.1, é aquela “decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro”⁵⁴ e não possui uma periodicidade definida. Em outras palavras, **ocorrida(s) a(s) situação(ões) ensejadora(s) de reequilíbrio econômico-financeiro**, as Partes devem avaliar e promover o correspondente reajuste tarifário após a aprovação da ANTT nos termos da cláusula 20 e subcláusulas do Contrato.

222. Desde sua celebração, o Contrato passou por 8 reajustes anuais, 8 Revisões Ordinárias, 11 Revisões Extraordinárias e **nenhuma** Revisão Quinquenal, conforme linha do tempo abaixo:



223. Desde meados de 2019, está em curso junto à ANTT a 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária iniciada pela VIABAHIA (**RTE-023**), na qual são discutidos, afóra o reajuste anual da TBP, pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro da VIABAHIA, entre outras discussões acerca da inclusão de investimentos.

224. Na ocasião, apenas a inclusão no PER da Passarela de pedestre no Km 446+000 da rodovia BR-116/BA foi **aprovada** no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária pela Gerência Técnica da ANTT (**RTE-024**)⁵⁵.

225. No entanto, de forma absolutamente abusiva e arbitrária, a ANTT se **recusa** a concluir e implementar as referidas revisões - mesmo quanto aos itens de reequilíbrio econômico-financeiro já **aprovados** - e, o que é mais grave, a **aprovar o reajuste tarifário anual**.

226. Como justificativa, a ANTT invoca o disposto na decisão liminar proferida no âmbito da **Cautelar Antecedente**. Segundo a Requerida, a determinação judicial para que a “a ANTT mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução”, impediria qualquer “modificação tarifária”, até mesmo sua atualização monetária. Nas palavras da ANTT:

“Como visto acima, extrai-se que atualmente resta esta Autarquia Federal impedida a realização e qualquer alteração das bases econômico financeiras do Contrato de

⁵⁴ “É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20” (grifamos)

⁵⁵ Vide página 24 da Nota Técnica nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-024**). “117. Por conta disso e considerando sobretudo às questões afetas à segurança viária, propõe-se a inclusão de 01 (uma) passarela de pedestre no Contrato de Concessão e PER da ViaBahia, conforme exposto abaixo:
Item Novo (6.1.2.2.7) – Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 446+000 da BR-116/BA – Fazenda Gavião (Antônio Cardoso)”

*Concessão nº 001/2008, sendo a determinação expressa para manter a condição tarifária vigente, o que não discrimina hipótese de reajuste ou revisão. Assim, consoante decidido pelo Juízo Arbitral (o que não ocorreu até a presente data), ou apreciado o pleito de revisão quinquenal pela ANTT (o que tem sido obstado pela própria Concessionária), deve ser mantida inalterada a condição tarifária do contrato” (Ofício SEI nº 3350/2020/SUINF/DIR-ATT, de 19 de fevereiro de 2020 – **RTE-025**)*

227. A interpretação da ANTT sobre a decisão liminar é totalmente **equivocada e abusiva**, na medida em que a favorece indevidamente e causa enorme prejuízo à VIABAHIA e à prestação de serviços aos usuários. Diferentemente do que alega a ANTT, a decisão judicial foi sim clara ao discriminar as condições tarifárias: **não pode haver “nova redução”**, incluindo a **não aplicação** de “penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento”.
228. Ou seja, a despeito de não tratar expressamente sobre o reajuste e revisões contratuais (o que sequer seria necessário em vista de sua essencialidade), a decisão é expressa ao limitar que a condição da tarifa, para “manter as mesmas bases econômico-financeiras contratuais”, deve se permanecer **sem nova redução**.
229. A expressão “*sem nova redução*” não comporta maiores dificuldades de interpretação: **não pode haver redução da TBP**, sob qualquer forma, abrangendo multas, penalidades e, em especial, o **desconto de reequilíbrio** previsto no Contrato (cláusula 20.6 e subitens), cujo efeito direto é a redução da TBP⁵⁶.
230. A Cautelar Antecedente, ao determinar que a ANTT **não reduza** as tarifas de pedágio, adotou como fundamento justamente os reflexos da mora da Requerida para o desenvolvimento regular das obrigações da VIABAHIA, atendendo a situação periclitante em que a VIABAHIA se encontrava no momento da propositura da ação cautelar.
231. Isso porque, ao tempo do pedido judicializado, ANTT acabara de determinar nova redução tarifária de aproximadamente 10% (apoiada em penalidades e descontos de reequilíbrios), que seria efetivada nos próximos dias, conforme a conclusão da Deliberação da Diretoria Colegiada realizada em 20 de agosto de 2019 (item 2.2.2 da Pauta da 823ª Reunião da Diretoria da ANTT – **RTE-026**), nos termos da Nota Técnica SEI nº 2271/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 19 de julho de 2019 (**RTE-027**).
232. Logo, não há dúvidas de que a decisão judicial buscou proteger a condição tarifária de qualquer forma de redução.
233. Quanto às revisões e reajustes, é importante recordar que, como já mencionado, **a TBP está defasada há anos**, especialmente em razão das **omissões da ANTT** em promover os devidos reequilíbrios e revisões previstas no Contrato. Logo, as “bases econômico-financeiras” já não estão mantidas e, não fosse a determinação judicial para que a ANTT se abstenha de realizar novas reduções, a situação atual beiraria o verdadeiro colapso.

⁵⁶Conforme cláusula 20.6.3: “O percentual do Desconto de Reequilíbrio de cada ano será deduzido da Tarifa Básica de Pedágio na forma indicada na subcláusula 16.3.3”.

234. Além disso, o reajuste anual e implementação das Revisões Ordinária e Extraordinária, no tocante aos pedidos e reequilíbrio já **aprovados**, são **essenciais** para “manter as mesmas bases econômico-financeiras contratuais” determinadas pelo juízo estatal. Afinal, o “congelamento” tarifário pretendido pela ANTT **impediria até mesmo a atualização monetária da TBP** o que é inadmissível, pelo Contrato e pela lei⁵⁷, e muito prejudicial para a Concessão, que já se encontra em situação deficitária.
235. Conforme os limites delineados pela decisão liminar no âmbito do Agravo de Instrumento, a VIABAHIA mantém o cumprimento das **obrigações de conservação e operação**, as quais serão **severamente prejudicadas** pela conduta absurda da ANTT de “congelar” a TBP, prejudicando, em última análise, **a prestação dos serviços aos usuários das rodovias**. Sem os reajustes e as revisões da TBP (a qual, no atual valor, não remunera a Concessão de forma adequada), há **grave risco** de a VIABAHIA não conseguir cumprir estas obrigações essenciais que podem afetar a **segurança** dos usuários.
236. Recorda-se que a TBP constitui a **única forma** ordinária de obtenção de receita pela VIABAHIA para a operação do sistema rodoviário, o que torna ainda mais gravosa a restrição pretendida pela ANTT. Isso porque, impõe-se, sem qualquer análise das consequências econômico-financeiras à subsistência da concessão, uma redução significativa na justa expectativa de receita.
237. O Tribunal Arbitral **não** pode permitir que a ANTT faça **uso indevido de uma decisão liminar proferida com a finalidade de garantir a continuidade da Concessão e impedir as ações arbitrárias de uma ANTT manifestamente inadimplente**.
238. Diante do exposto, requer a VIABAHIA que **esclareça** a extensão, abrangência e efeitos da decisão liminar proferida no âmbito da Cautelar Antecedente, **determinando** que a ANTT **(i) se abstenha** de realizar **qualquer nova redução tarifária**, sob qualquer forma, incluindo o desconto de reequilíbrio previsto no Contrato; **(ii) conclua**, a **9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária**, nos termos do Contrato, promovendo o imediato reajuste anual e reequilíbrio econômico-financeiro do pleito já aprovado.

5. Pedidos

239. Ante todo o exposto, requer-se que este Tribunal Arbitral:

- (i) Em relação à **Cautelar Antecedente**, **mantenha** e **confirme** os efeitos da decisão liminar proferida, a fim de assegurar que, **até que seja proferida sentença por este juízo arbitral**, a ANTT:
- (a) **mantenha** as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, **sem nova redução**;

⁵⁷ Como visto, a Lei 8.987/1995 em seu artigo 29 determina o cumprimento das revisões e reajustes tarifários previstos contratualmente: “*Incumbe ao poder concedente: (...) V - homologar reajustes e **proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato**; VI - **cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares do serviço e as cláusulas contratuais da concessão**;*”



- (b) **esclareça** que o deferimento do item (i.a) acima **não** afasta o dever contratual da ANTT de promover as Revisões Ordinárias e Extraordinárias e, em especial, a aplicação do reajuste tarifário anual, no prazo devido, **determinando** que a ANTT **1. se abstenha** de realizar qualquer nova redução tarifária, sob qualquer forma, incluindo o desconto de reequilíbrio previsto no Contrato; e **2. conclua, imediatamente, a 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária**, nos termos do Contrato, promovendo o imediato reajuste anual e reequilíbrio econômico-financeiro do pleito já aprovado.
- (c) **abstenha-se** de aplicar penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento, inclusive a de caducidade, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado;
- (d) como consequência do item (i.c) acima, **mantenha suspenso o processo administrativo nº 50500.321761/2019-58**, que trata de procedimento preparatório deflagrado com vistas à abertura de processo de caducidade; e
- (e) **abstenha-se** de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no Contrato.
- (ii) Em relação ao **Agravo de Instrumento** e ação ordinária de origem, que **declare** sua **competência e jurisdição** para apreciar seu objeto, **mantendo** e **confirmando** os efeitos da decisão liminar proferida até **que seja proferida sentença por este juízo arbitral**, a fim de:
- (a) **Suspender** a execução das Obrigações de Investimentos tabuladas no item 2 da Seção I do PER, isto é, as “Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório” (Item 2.1 da Seção I), as “Obras e Serviços de Caráter Obrigatório” (Item 2.2 da Seção I) e “Obras Condicionadas” (Item 2.3 da Seção I), bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada (Quadro 4.6 do PER – Doc. 11) e implantação do Sistema de Pesagem indicado no Item 8.6 do PER, **preservando** incólume todos os demais serviços atinentes à Conservação (Item 2.1.1.4 da Seção I) e aos Sistemas de Operação (Item 2.2.1.4 da Seção I);
- (b) **Suspender** a exigibilidade de sanções advindas de processos administrativos instaurados pela ANTT relacionados à obrigações indicadas no item (ii.a) acima, passíveis de serem executadas em razão do eventual descumprimento de tais obrigações (que afetam os parâmetros de desempenho estipulados pelo PER);
- (c) Na hipótese de o Tribunal Arbitral decidir pela sua falta de jurisdição e competência sobre o Agravo de Instrumento e respectiva ação de origem, **determine** que os referidos autos sigam seu trâmite perante o Poder Judiciário, **esclarecendo que está mantida a medida liminar** concedida até ulterior decisão naqueles autos.
- (iii) No tocante aos **Autos de Infração nº 5027, 5082, 5086, 5087**, a VIABAHIA requer também a **confirmação** de que a **exigibilidade** dos Autos de Infração está **suspensa** por força da decisão liminar judicial proferida nos autos do Agravo de Instrumento, sendo por ela **abrangida**, até a conclusão desta arbitragem.

- (a) Subsidiariamente ao item (iii) acima, na remota hipótese de não ser acolhido o pedido anterior, que **determine** a **suspensão** da **exigibilidade** das sanções advindas dos Autos de Infração, incluindo encargos de mora, com a **abstenção** da ANTT de tomar qualquer ato contra a Requerente, incluindo a **abstenção** de executar a garantia contratual prestada pela Requerente e/ou inscrição no CADIN e Dívida Ativa da União, até a conclusão desta arbitragem.
- (iv) **Reconheça e declare** sua competência e jurisdição para a apreciação dos objetos das ações listadas no parágrafo 56, autorizando, conforme previsto no Item 9.11 do Termo de Arbitragem, que a Requerente adite os pedidos formulados no Item 5.4.25 do Termo de Arbitragem.
- (v) **Declare** que as controvérsias decorrentes de obrigações das Partes previstas Contrato, ainda que envolva questões que também são discutidas em âmbito de ACPs, estão sujeitas à **competência e jurisdição do Tribunal Arbitral**.

Termos em que pede deferimento.

Letícia Queiroz de Andrade

Fábio Maluf Tognola

Fernando Marcondes

Rafael Francisco Alves

Alberto Sanz Sogayar

Lígia Espolaor Veronese

Robinson Sakiyama Barreirinhas

Mariana de Melo Sanches

Deise da Silva Oliveira

Ana Carolina Chamon

Caiã Lopes Caramori

Lista de Anexos

Manifestações anteriores ao Termo de Arbitragem	
Requerimento de Arbitragem	
Doc.01	Comprovante de pagamento da Taxa de Registro
Doc.02	Instrumentos de mandato – Queiroz Maluf Sociedade de Advogados
Doc.03	Contrato de Concessão
Doc.04	3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão
Manifestação datada de 02/10/2019	
Doc.05	Substabelecimento – L.O. Baptista
Manifestação datada de 27/11/2019	
Doc.06	Cautelar Antecedente
Doc.07	Decisão pelo deferimento da Cautelar Antecedente
Doc.08	Comunicação da Instauração da Arbitragem
Doc.09	Embargos de Declaração da ANTT
Doc.10	Contrarrrazões da VIABAHIA aos Embargos de Declaração da ANTT
Doc.11	Ação pelo rito comum com pedido de Antecipação de Tutela nº 1009371-92.2017.4.01.3400
Doc.12	Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000
Doc.13	Decisão pelo deferimento da antecipação de tutela nos autos do processo nº 1003068-43.2018.4.01.0000
Manifestações posteriores ao Termo de Arbitragem	
Correspondência eletrônica enviada em 13/03/2020	
RTE-001	Substabelecimentos
Manifestação da Requerente sobre os limites da jurisdição do Tribunal e os pedidos cautelares, datada de 26/03/2020	
RTE-002	Contrato de Concessão, assinado em 03 de setembro de 2009
RTE-003	Decisão pelo deferimento da Cautelar Antecedente, proferida em 13 de dezembro de 2019
RTE-004	Linha do Tempo dos processos judiciais
RTE-005	Processo de nº 50500.138330/2017-61
RTE-006	Compêndio de documentação referente às ações judiciais
RTE-007	Correspondência VB-GEC-0907/2016, enviada em 15 de julho de 2016
RTE-008	Ofício nº 18474-2019-GEFIR-SUINF-DIR-ANTT, recebida em 17 de dezembro de 2019
RTE-009	Petição Intercorrente da ANTT (Processo nº1009371-92.2017.4.01.3400), apresentada em 29 de abril de 2019
RTE-010	Acórdão nº 2104/2008 do Tribunal de Contas da União, proferida em 24 de setembro de 2008
RTE-011	Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais, recebido em 12 de setembro de 2018
RTE-012	Memorando nº 876/2018/SUINF, recebido em 12 de setembro de 2018
RTE-013	Nota Técnica nº 015/2019/GEREF/SUINF, emitida em 25 de fevereiro de 2019

RTE-014	Correspondência AST nº 21/2017 do BNDES, recebida em 21 de setembro de 2017
RTE-015	Correspondência VB-GEC 1275/2016, enviada em 30 de setembro de 2016
RTE-016	Parecer nº 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, apresentado em 16 de fevereiro de 2017
RTE-017	Decisão pelo deferimento da antecipação de tutela nos autos do processo nº 1003068-43.2018.4.01.0000, proferida em 29 de outubro de 2019
RTE-018	Quadro-resumo dos das razões para procedência dos pleitos da VIABAHIA questionados pela ANTT
RTE-019	Compêndio de documentação referente às demonstrações financeiras
RTE-020	Ofício nº 17991-2019-SUINF-DIR-ANTT, emitida em 10 de dezembro de 2019
RTE-021	Relatório das Campanhas de Comunicação da VIABAHIA, entre outubro de 2019 e março de 2020
RTE-022	Petição Inicial – Processo nº 1033023-70.2019.4.01.3400, apresentada em 22 de outubro de 2019
RTE-023	Correspondência VB-GEC-0700/2019, enviada em 19 de julho de 2019
RTE-024	Nota Técnica SEI Nº 3070-2019-GEFIR-SUINF-DIR, emitida em 18 de setembro de 2019
RTE-025	Ofício SEI nº 3350/2020/SUINF/DIR-ATT, recebido em 20 de fevereiro de 2020
RTE-026	Pauta da 823ª Reunião da Diretoria da ANTT, retificada em 15 de agosto de 2019
RTE-027	Nota Técnica SEI nº 2271/2019/GEREF/SUINF/DIR, emitida em 19 de julho de 2019