



QUEIROZ·MALUF

sociedade de advogados



L.O. BAPTISTA

PROCEDIMENTO ARBITRAL CAM-CCBC Nº 64/2019/SEC7

PETIÇÃO 5 DA REQUERENTE - ALEGAÇÕES INICIAIS

II. PARTE ESPECIAL

CADERNO II

Comprometimento do pavimento e questões ambientais

Índice

1. Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA	2
1.1. O solo massapê presente na BR-324/BA	2
1.2. Direito da VIABAHIA à recomposição econômico-financeira	7
1.3. Direito da VIABAHIA à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro a partir de medidas viabilizadoras	17
2. Os impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão	20
3. Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental	25
4. Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio	30

1. Conforme adiantado na Parte Geral, neste Caderno II serão apresentados os pleitos relacionados com a manutenção pavimento e demais interferências não endereçadas pela ANTT, a qual se vale de uma postura omissa e furtiva em apreciar os argumentos da VIABAHIA em razão da ocorrência de fatos alheios à sua responsabilidade.
2. Inicia-se com o pedido de recomposição relativa ao solo massapê em virtude dos seus efeitos absolutamente imprevisíveis que têm devastado os orçamentos previstos para a Concessão (**item 1**), seguido da necessária recomposição em virtude da superveniência da Lei nº 13.103/2015, tendo em conta as particularidades da Concessão (**item 2**). Além disso, serão apresentados os pedidos relativos à recomposição devida a passivos ambientais existentes na Concessão que extrapolam a responsabilidade da VIABAHIA (**item 3**) e as interferências identificadas na faixa de domínio (**item 4**).

1. Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA

3. Dentre as obrigações previstas no Contrato, verifica-se a recuperação e conservação dos pavimentos das rodovias sujeitas à Concessão. Em um trecho de cerca de 60 quilômetros, todavia, a execução destes serviços tem se mostrado substancialmente onerosa em virtude das características particulares e efeitos **imprevisíveis** do comportamento do solo massapê encontrado na região (**item 1.1**), o que enseja a necessária **recomposição** do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato (**item 1.2**), bem como sua **manutenção** por meio de medidas viabilizadoras (**item 1.3**), como se passa a expor.

1.1.O solo massapê presente na BR-324/BA

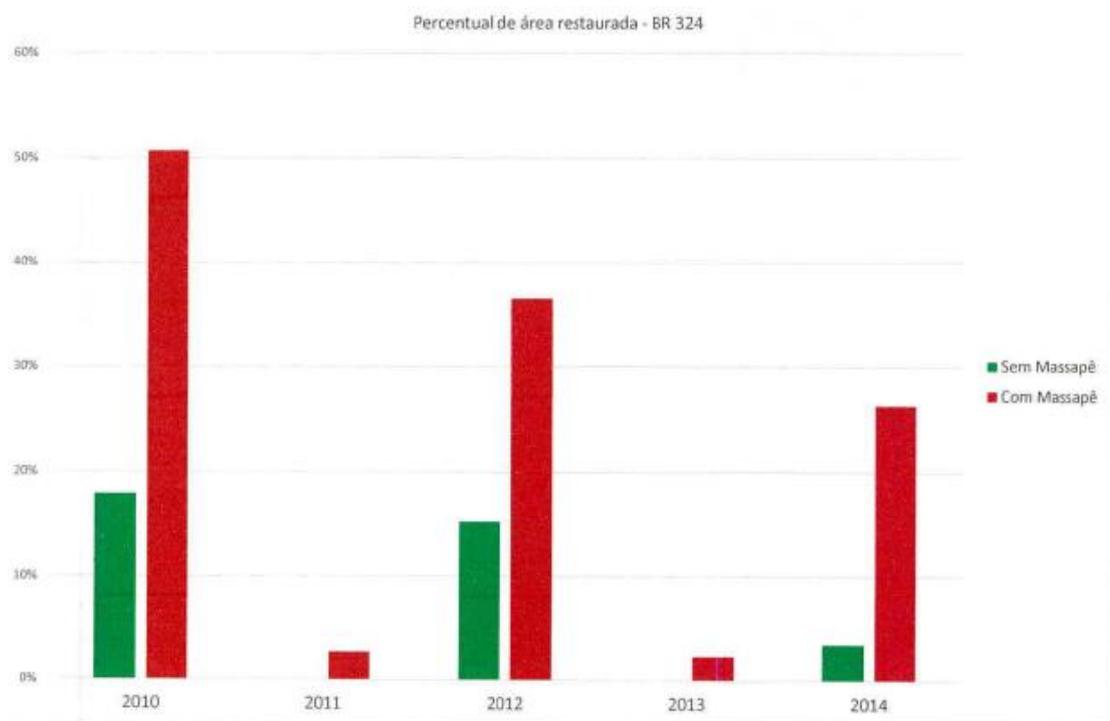
4. É de conhecimento geral que o Estado da Bahia, em especial na região do Recôncavo Baiano, apresenta um tipo de solo conhecido como *massapê*¹, que é um solo “plástico”, com elevado teor de argila, contendo minerais expansivos.²
5. A BR 324/BA, cujo trecho operado pela VIABAHIA liga Salvador à Feira de Santana, foi implantada sobre esse tipo de solo, em especial nos seus quilômetros 545 a 605. Essa condição, apesar de conhecida, trouxe impactos muito mais substanciais do que o esperado para o desempenho do pavimento desta rodovia, haja vista o comportamento demasiado instável do solo massapê localizado na região.
6. Em função disso, a VIABAHIA, desde a assunção da rodovia, adota rotina de monitoração das condições do pavimento (**RTE-112**), bem como promoveu **elevados investimentos** em intervenções destinadas a conter a rápida deterioração do pavimento que se passou a observar, mesmo após relevantes trabalhos de recuperação.
7. O comportamento do solo massapê e seu imprevisível impacto ao pavimento da rodovia acarretou a necessidade de execução de um volume deveras elevado de intervenções pela Requerente, **incomparável** com os trechos não construídos sobre solo massapê, porém,

¹ Nesse sentido: <https://www.ufrb.edu.br/bibliotecacfp/noticias/7-esta-terra-chamada-reconcavo-baiano>. Acesso em 25/05/2020.

² Conforme definido no Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605 (**RTE-111**)

mesmo com os vultosos investimentos, o atendimento aos parâmetros de desempenho exigidos revelou-se inexecutável.

8. Essa foi a conclusão do Relatório Técnico elaborado pela Dynatest (“Relatório Dynatest” – **RTE-113**), empresa com notório conhecimento acerca do comportamento do pavimento das rodovias, apresentado pela Requerente à Requerida na via administrativa para embasar o pleito em 2017 (**RTE-114**)³, que analisou minudentemente o particular comportamento apresentado pelo solo massapê existente na região em que está instalada a BR 324/BA, bem como os esforços empreendidos pela VIABAHIA. Como se observa da representação gráfica extraída do referido relatório, a diferença do volume de intervenções promovidas pela VIABAHIA nas áreas afetadas pela presença do solo massapê é **exorbitante**:



9. Como avaliado no Relatório Dynatest, a execução de intervenções de caráter estrutural na rodovia BR 324/BA, com vistas à restauração do pavimento da rodovia foi concentrada, exponencialmente, na região em que há a presença do solo massapê, como sintetizado na seguinte planilha:

³ A Requerente já havia encaminhado à ANTT estudo similar elaborado pela Dynatest, conforme missiva VB-GEC-1920/2015 (**RTE-115**)

Ano	Trecho	Intervenção	Área restaurada (m ²)	Percentual restaurado
2010	Sem Massapê	Fresagem + Recomposição	115.617,60	11%
		Micro- revestimento	75.592,80	7%
	Com Massapê	Fresagem + Recomposição	194.155,20	45%
		Micro- revestimento	24.818,40	6%
2011	Sem Massapê	Fresagem + Recomposição	0,00	0%
		Micro- revestimento	0,00	0%
	Com Massapê	Fresagem + Recomposição	11.354,40	3%
		Micro- revestimento	0,00	0%
2012	Sem Massapê	Fresagem + Recomposição	129.009,11	12%
		Micro- revestimento	34.589,85	3%
	Com Massapê	Fresagem + Recomposição	127.674,39	30%
		Micro- revestimento	20.807,93	5%
		Reperfilagem	9.388,80	2%
2013	Sem Massapê	Reforço em CBUQ	0,00	0%
	Com Massapê	Reforço em CBUQ	9.850,88	2%
2014	Sem Massapê	Fresagem + Recomposição	15.320,84	1%
		Reforço em CBUQ	21.261,90	2%
	Com Massapê	Fresagem + Recomposição	0,00	0%
		Reforço em CBUQ	113.753,58	26%

*OBS: Obras e áreas calculadas para faixa mais carregada da BR-324/BA entre Salvador e Feira de Santana.

10. Como se observa, é indiscutível que a Requerente tem envidado esforços para a preservação da qualidade da pavimentação em conformidade com os rígidos parâmetros de desempenho previstos no Quadro 1.1. Parâmetros de Desempenho do Pavimento do PER.
11. Entretanto, todos estes esforços **nunca foram suficientes** para que a Requerente conseguisse solucionar em definitivo (ou ao menos por um período mínimo de manutenção⁴) as patologias que rotineiramente se instalam no trecho comprometido pela presença do solo massapê, caracterizando os efeitos do seu particular comportamento como absolutamente **imprevisíveis**.
12. Para se ter uma ideia, como demonstrado pelo Relatório A&M (RTE-087), o volume dos serviços realizados na BR 324/BA nos primeiros 5 (cinco) anos da Concessão, no trecho sobre o solo massapê, **já ultrapassou o total previsto no Plano de Negócios**. De fato, **o trecho**

⁴ Conforme Quadro 3.1 do PER relativo aos serviços de manutenção de pavimentos "De modo geral, as soluções técnicas para a manutenção dos pavimentos serão as mesmas definidas para a fase de recuperação da rodovia, e deverão garantir, em princípio, vida de serviço **superior a 5 anos**, a contar da conclusão das respectivas obras, e, no mínimo, que até a próxima intervenção programada, o pavimento se mantenha em bom estado e com os critérios de aceitação relativos à deterioração de superfície plenamente atendidos". (grifamos)

de 60km construído sobre solo expansivo consumiu 65% do valor orçado para os Trabalhos Iniciais e de Recuperação dos 680km concedidos à VIABAHIA até o ano de 2014!

13. Esse diagnóstico é sintetizado pela seguinte comparação, extraída do mencionado relatório (RTE-087):

Plano de Negócios - Serviços Previstos						Realizado Massapê			
Serviço Macro	Serviço	Und.	Qtde BR-116+324	Custo Unitário	Custo Total	Qtde	Percentual do PN	Custo Contratual Estimado	
Trabalhos Iniciais						Trabalhos Iniciais			
Faixa de Rodagem	Fresagem	m ³	19.863	R\$ 115,08	R\$ 2.285.834,04	12.090	60,9%	R\$ 1.391.324,10	
	Recomposição com CBUQ	m ³	19.863	R\$ 514,56	R\$ 10.220.705,28	8.593	43,3%	R\$ 4.421.401,91	
	Pintura de Ligação para Recomposição	m ²	711.964	R\$ 1,09	R\$ 776.040,76	425.210	59,7%	R\$ 463.479,32	
Recuperação						Recuperação			
Faixa de Rodagem	Fresagem	Fresagem descontínua	m ³	57.571	R\$ 155,04	R\$ 8.925.807,84	55.809	96,9%	R\$ 8.652.623,89
		Pintura de Ligação para Recomposição	m ²	1.919.050	R\$ 1,09	R\$ 2.091.764,50	891.711	46,5%	R\$ 971.964,94
		CBUQ	m ³	57.571	R\$ 514,56	R\$ 29.623.733,76	55.809	96,9%	R\$ 28.717.067,52
Faixa de Rodagem	microrevetimento	Fresagem descontínua	m ³	28.786	R\$ 155,04	R\$ 4.462.981,44	2.014	7,0%	R\$ 312.317,18
		Pintura de ligação	m ²	2.878.575	R\$ 1,09	R\$ 3.137.646,75	138.791	4,8%	R\$ 151.281,97
		Microrevetimento Asf. a quente	m ²	2.878.575	R\$ 1,77	R\$ 5.095.077,75	138.791	4,8%	R\$ 245.659,72
					R\$ 68.398.201,69	65%		R\$ 44.617.861,69	

14. Nesse sentido, como detalhado pela Requerente nas missivas VB-GEC-1400/2015 (RTE-116) e VB-GEC-1444/2015 (RTE-117), os efeitos do comportamento do solo massapê alcançam tamanha dimensão que os investimentos necessários para sua contenção tornaram-se extremamente onerosos a ponto de **inviabilizar** técnica e economicamente a continuidade da execução de tais intervenções.

15. Na realidade, como apontado pelo Relatório Dynatest, ainda que a VIABAHIA promovesse a “integral reconstrução da rodovia”, para adequá-la a métodos de contenção do comportamento do solo massapê, essa solução também seria temporária. Ou seja, além de ser financeiramente inviável⁵ e não integrar o escopo contratual, nem mesmo a completa remoção e reconstrução do solo seria capaz de solucionar o problema.

16. Isso porque, como não há estudos técnicos precisos sobre esse tipo de solo (ou soluções técnicas para casos em que o pavimento tenha sido implantado sobre esse tipo de solo) e, especialmente, considerando as características particulares do comportamento do massapê na região em que se localiza a BR 324/BA, não é tecnicamente possível se ter uma solução definitiva. Veja-se:

“Neste ponto é importante observar que a opção por uma intervenção de reconstrução do pavimento não constitui em solução definitiva para o problema visto esta nova estrutura também seria executada sobre o massapê, que constitui solo da fundação de sua elevada expansão e tração com variações de umidade - característica que prejudica o desempenho do pavimento que é assentado sobre este tipo de material.”

17. Esse mesmo estudo é muito preciso ao diagnosticar que o dimensionamento dos impactos do solo massapê na BR 324/BA, que sobrevieram ao longo da operação da Concessão pela

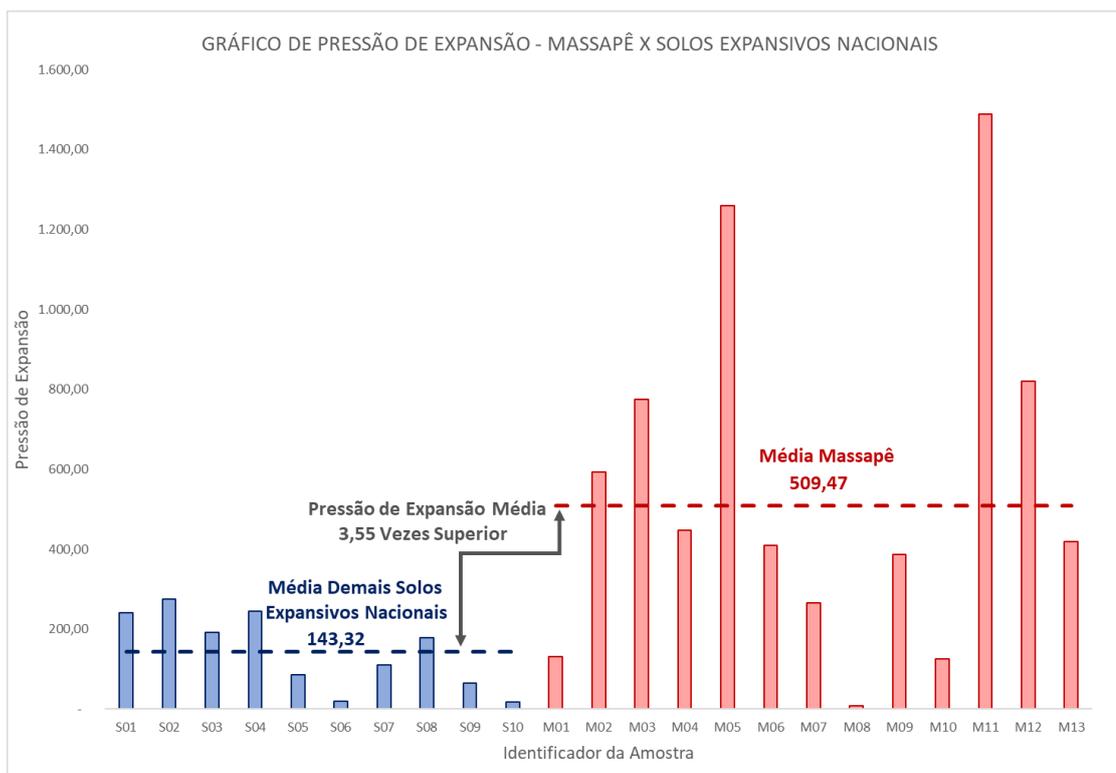
⁵ Carta VB-GEC-0813/2019 (RTE-118)

Requerente, não é possível até o presente momento, muito menos seria à época da licitação. A saber:

“Neste ponto destaca-se a ausência de modelos que associem este tipo de ocorrência (solo de massapê na fundação dos pavimentos) ao desempenho dos pavimentos. Fato corroborado não somente pelos estudos da ANTT anteriores a licitação quanto nos estudos e projetos de execução, duplicação e restauração dos pavimentos deste trecho que nunca retrataram algum tipo de análise diferenciada para considerar o comportamento do pavimento em função da ocorrência de massapê.

Observou-se, tanto em função do histórico de monitoramento dos pavimentos e do acompanhamento dos investimentos (muito superiores ao originalmente previsto e do realizado nos demais trechos concedidos), após alguns anos de concessão, que o massapê existente tem uma influência significativa no desempenho dos pavimentos. Uma ampla campanha de estudos geotécnicos, realizadas entre 2015 e 2016, permitiu não somente caracterizar a existência do massapê no trecho, mas que o mesmo é muito ativo e apresentasse muito próximo a cota de fundo do pavimento, o que torna sua influência no desempenho ainda mais crítica.” (grifamos)

18. Somado a isso, como aferido pelo Relatório A&M (RTE-087), o solo massapê existente na região da BR 324/BA se distingue dos demais solos expansivos presentes em território nacional, na medida em que possui pressões de expansão **substancialmente superiores aos demais solos expansivos nacionais**, como se observa no gráfico a seguir:



Comparativo Entre Massapê e Demais Solos Expansivos Nacionais

19. A partir desses resultados, os Consultores Técnicos concluem que:

*“Deste gráfico é possível extrair a diferença entre as médias das pressões de expansão dos demais solos expansivos nacionais em relação a média do solo expansivo Baiano. O segundo chega **a 3,55 vezes o valor da média nacional**, além de apresentar uma grande variação entre suas próprias amostras, caracterizando a heterogeneidade constatada pela Dynatest em seu relatório”. (RTE-087, p. 27, grifamos)*

20. A partir dessas características do comportamento particular do solo massapê e seus efeitos ao pavimento da rodovia BR 324/BA, constata-se a **extraordinariedade e imprevisibilidade** da vultosidade dos investimentos que vem sendo promovidos, sem, contudo, ser alcançada uma solução definitiva, mesmo após contratados diversos estudos pela Requerente, e, ainda, sem que seja possível atender aos parâmetros de desempenho exigidos. Situação peculiar que, como se demonstrará a seguir, determina a recomposição contratual em favor da VIABAHIA.

1.2. Direito da VIABAHIA à recomposição econômico-financeira

21. Diante da constatação da imprevisibilidade da dimensão dos efeitos da presença do solo massapê em trechos da BR 324/BA e da vultosidade dos investimentos já realizados, a VIABAHIA submeteu à ANTT, no bojo da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (RTE-116), rompido em decorrência da extraordinária demanda por investimentos para a conservação do pavimento e atendimento aos parâmetros de desempenho fixados pelo Quadro 1.1. Parâmetros de Desempenho do Pavimento do PER.

22. Em reconhecimento à relevância e complexidade técnica da questão, a própria ANTT segmentou a análise desse pleito, apartando-o das tratativas regulares no trâmite das 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, conforme expresso na Nota Técnica nº 046/2015/GEINV/SUINF (RTE-119).

23. É importante destacar que, mesmo na pendência de análise efetiva do pleito pela ANTT, a VIABAHIA seguiu aprofundando os estudos técnicos sobre o distinto comportamento do solo massapê e seus imprevisíveis efeitos na rodovia, submetendo, por meio da carta VB-GEC-0298/2017 (RTE-114), Estudo Geológico (RTE-120), elaborado pelo geólogo Gilberto Mattos, e Estudo Geotécnico (RTE-121), elaborado pelo engenheiro Paulo Vilas-Boas Machado, além do já mencionado estudo da Dynatest⁶.

24. Esses estudos aprofundados diagnosticaram:

- A ocorrência do solo expansivo conhecido como Massapê entre o Km 545+500 e Km 605+500 da BR-324⁷;

⁶ Estudos reencaminhados por meio da Carta VB-GEC-1305/2017 (RTE-122)

⁷ Conforme apontado na página 31 do Relatório Geológico: “A Rodovia BR-324 no seu trecho compreendido entre os Km 545+500 e KM 605+500 corresponde ao trecho de aproximadamente 60 km, **onde ocorrem**

- Solos expansivos provocam sérios problemas técnicos durante a implantação e operação de obras de engenharia, especialmente obras rodoviárias, isso porque, esse tipo de solo, na presença de água, expande-se provocando deformações frequentes no pavimento da rodovia; por outro lado, com o processo de seca, passam por retrações que geram trincas e fissuras constantes⁸;
- A complexidade geológica e perfil de alteração das rochas que geram os solos expansivos do tipo Massapê fazem com que a atuação da água tenha influência marcante como agente deflagrador da perda de qualidade dos elementos geotécnicos, os quais interferem diretamente nos parâmetros de segurança e controle da rodovia BR-324/BA;
- A manifestação dos efeitos da expansão é **lenta e progressiva**, isto é, ocorre em diferentes velocidades, podendo ocorrer em menos de um ano, ou em até cinco anos ou durante décadas;
- Ensaio de expansão, em laboratório, são os mais importantes para a determinação da pressão de expansão do solo; **no entanto, ainda não estão padronizados e/ou normatizados, no Brasil**;
- Um número reduzido de ensaios pode induzir a erros graves;
- Ainda **não existe** um método definitivo para determinar o potencial de expansão de um solo argiloso;
- Ao longo da obra, a superfície final de terraplenagem (o subleito da rodovia), apresenta **diferentes situações**: **(a)** nos cortes realizados, o tipo de material dos subleitos varia heterogeneamente desde o Massapê até o folhelho alterado (solo menos expansivo), tanto nas direções longitudinais como nas transversais”); **(b)** nos aterros, a fundação pode ser o Massapê, e o próprio aterro pode ser de solo expansivo, ou ter partes construídas com solo expansivo;
- A utilização de solos expansivos em aterros ou subleito da rodovia, como constatado no local, vai **contra** o Manual de Pavimentos elaborado pelo DNIT;

materiais bastante expansivos, pertencentes a Bacia Sedimentar do Recôncavo Baiano, onde predominam os solos expansivos conhecidos nacionalmente como Massapê, produto da alteração físico-química das rochas principalmente folhelhos, argilitos e siltitos dos grupos Brotas, Santo Amaro, Ilhas e Massacará.” (grifamos)

⁸ Conforme apontado na página 31 do Relatório Geológico: **“Estes materiais expansivos provocam sérios problemas técnicos durante a implantação e operação de obras de engenharia, especialmente obras rodoviárias nesta região, devido ao comportamento peculiar desses materiais que em presença de água se expandem provocando deformações frequentes nos pavimentos das rodovias. Por outro lado, com o processo de seca, ocorrem as retrações que geram trincas e fissuras constantes. Além do efeito causado ao pavimento, a presença desses materiais gera brusca queda de resistência ao cisalhamento, causando sucessivas rupturas nos taludes de corte. As transformações minerais que ocorreram nas rochas deste trecho se processaram principalmente através de reações químicas, resultando na formação das argilas expansivas montmorilonita e camadas mistas de illita-montmorilonita.”** (grifamos)

- Nesse trecho da BR-324, são feitos reparos frequentes nos locais onde a via apresenta defeitos. Em um curto período, os defeitos voltam a aparecer nos mesmos locais, motivados, em grande parte, pelo comportamento do material do subleito.
- O trecho foi licitado sem levar em conta os fatos que, além de não serem de domínio público, seriam impossíveis de se detectar, senão ao longo de, no mínimo, um ano de estudos no campo e em laboratório⁹, como, por exemplo, que **(a)** não são conhecidas a localização e/ou a presença e/ou as características e tampouco as condições atuais dos solos expansivos (Massapês) nos aterros; **(b)** as propriedades dos solos expansivos existentes ao longo de mais da metade da extensão do trecho operado pela VIABAHIA da rodovia BR-324/ BA, em sua condição atual, não eram conhecidas quando de sua privatização. Seu comportamento em rodovias e ferrovias no Recôncavo Baiano e ao longo das últimas sete décadas também não é devidamente conhecido e avaliado.
- Nos poços de inspeção, coletas de corpos de prova e sondagens encontrou-se Massapê em diferentes profundidades.
- As amostras de solo coletadas apresentam pressões de expansão (expansividade) muito mais altas que em solos expansivos conhecidos.

25. O Estudo Geotécnico (RTE-121) supra citado também indica que a particular situação climática dessa região contribui para o comportamento ainda mais instável do solo massapê existente na BR 324/BA:

“Nessa região, o regime pluviométrico tem período chuvoso característico. No outono, nos meses de abril e maio ocorrem chuvas intensas. Em sequência, no inverno, nos meses de junho, julho e agosto, ocorrem chuvas finas e muito prolongadas. Com isso, o massapê absorve muita água, se expande. A partir de setembro começa o período mais seco. Com a estiagem, os solos começam a perder umidade, a partir da superfície, tendo o ressecamento evolução gradual, aumentando em profundidade ao longo do tempo. Com o ressecamento, ocorre retração dos solos expansivos (“massapê”), que passam a ter trincas, cuja magnitude (largura e profundidade) depende da intensidade do período de estiagem.

As chuvas de primavera e verão são "incertas", havendo anos de estiagens prolongadas. Nos anos de 2013 e 2014 ocorreu a maior seca dos últimos cinquenta anos na Bahia, que atingiu o Recôncavo Baiano.

Após cada período seco, com as primeiras chuvas, ocorre absorção de umidade pelos solos. A água penetra pela superfície e pelas trincas, e o solo se expande novamente, fechando as trincas.

O fenômeno de expansão e retração depende da variação sazonal de umidade do solo, e se repete de forma contínua, ao longo dos anos, de forma peculiar em cada ano, em correspondência direta com as precipitações ocorridas. Na rodovia BR-324, em todo o trecho de ocorrência de folhelhos e solos residuais de folhelho (massapês), esse fenômeno afeta fortemente a obra. (grifamos)

⁹ Conforme página 15 do Relatório Geotécnico: “Dentre outros fatos menos importantes, há que considerar que o trecho licitado o foi sem levar em conta os fatos seguintes que, **além de não serem de domínio público, seria impossível detectar senão ao longo de um mínimo de um ano de estudos no campo e em laboratório (tais como aqueles que agora estão em andamento e que deverão ainda continuar durante alguns meses, ou anos).** Sua importância cresce diante da presença de solos expansivos conhecidos como massapê.” (grifamos)

26. Esse comportamento do solo massapê, nesta região, é bem ilustrado no Estudo Geotécnico a partir da seguinte sequência de eventos:

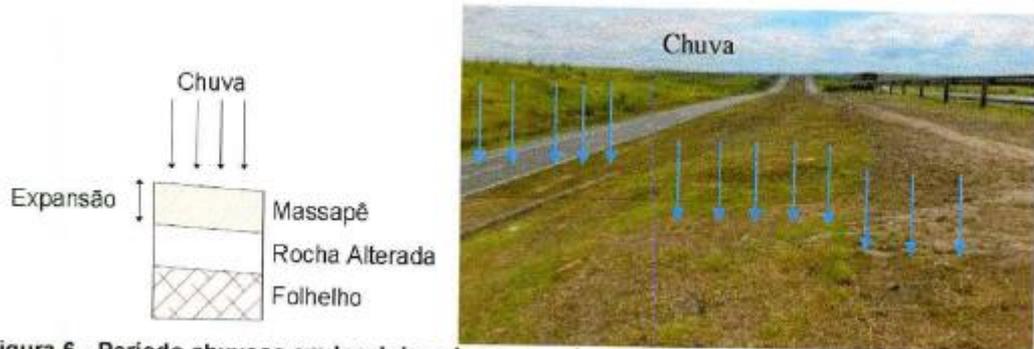


Figura 6 - Período chuvoso em local de solos expansivos – absorção de água pelo solo, e expansão significativa, afetando a rodovia



Figura 7 - Período chuvoso em local de solos expansivos – absorção de água pelo solo, e expansão significativa, afetando a rodovia



Figura 8 – Trincas de retração no período seco em local de solos expansivos, quando ocorre evaporação de água do solo, afetando fortemente a rodovia

27. Desse modo, mesmo diante de intensos trabalhos e onerosos investimentos realizados pela VIABAHIA neste solo, não é possível manter uma condição regular do pavimento na região por um período minimamente esperado, muito menos atender aos parâmetros de desempenho contratuais, que não levam em consideração as particularidades do solo. Afinal,

além da alta expansividade do solo, a instabilidade climática torna a necessidade de sua manutenção **impossível de ser regularmente programada**.

28. Como se observa, o comportamento do solo massapê, mesmo após a realização de aprofundados estudos laboratoriais ao longo de meses, não pôde ser totalmente dimensionado ou previsto, reforçando o caráter imprevisível e excepcional dos impactos verificados no pavimento e a necessidade da recomposição do equilíbrio contratual, nos termos do artigo 65, II, “d”, da Lei nº 8.666/93.
29. Não se alega como imprevisível a “existência” do solo massapê na região, cujo conhecimento, como adiantado, é notório, mas a imprevisibilidade dos **efeitos** decorrentes do comportamento do pavimento construído sobre tal solo, como atestado pelos estudos contratados pela VIABAHIA, acima citados.
30. A despeito disso e não obstante todos os esforços da Requerente e suas inúmeras reiteraões do pedido em via administrativa¹⁰, a ANTT **postergou** a análise com base na complexidade do pleito, a exemplo do que constou da Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**), o que motivou a Concessionária a requerer a suspensão da aplicação de penalidades pelo descumprimento dos parâmetros de desempenho, primeiramente, por meio da carta VB-GEC 1200/2017(**RTE-125**), no âmbito da 10ª Revisão Extraordinária da TBP.
31. Até que, em 13 de abril de 2018, por meio do Ofício nº 215/2018/GEFOR/SUINF (**RTE-126**), a Requerida comunicou à Requerente que sua demanda relativa ao solo massapê seria tratada “no bojo da Revisão Quinquenal”, em conformidade com a Cláusula 16.5.1 do Contrato.
32. Ou seja, apenas para avaliar a complexidade do pleito, a ANTT levou **cerca de dois anos**. E o que é pior, decidiu incluir na revisão contratual que já se encontrava, à época, **atrasada em três anos**.
33. Considerando a letargia com a qual a ANTT vinha tratando o procedimento de Revisão Quinquenal, a inviabilização econômica e as dificuldades técnicas para atendimento aos parâmetros de desempenho da qualidade do pavimento da rodovia afetada pelo massapê só se intensificaram, gerando a aplicação de penalidades e descontos de reequilíbrio. Assim, a VIABAHIA reiterou, por meio da missiva VB-GEC 0336/2018 (**RTE-127**), o pedido de suspensão da avaliação do cumprimento destes parâmetros e, por consequência, das sanções e Desconto de Reequilíbrio, ou, ainda, caso assim não se entendesse, ao menos, a **flexibilização dos referidos parâmetros**, até que se chegasse a uma solução definitiva para o problema.
34. Em paralelo à sua inclusão na Revisão Quinquenal, finalmente dando andamento às diversas solicitações da VIABAHIA, a Requerida encomendou junto ao Consórcio Minas Bahia um estudo técnico acerca dos impactos causados pelo solo massapê ao desempenho do pavimento da rodovia BR 324/BA.
35. As conclusões desse estudo foram encaminhadas à Requerente em 16 de janeiro de 2019, por meio do Ofício nº 061/2019/GEENG/SUINF (**RTE-049**).

¹⁰ VB-GEC-0900/2016, VB-GEC-1000/2016, VB-GEC-0298/2017, VB-GEC-0340/2017, VB-GEC-1305/2017 (**RTE-123**)

36. Em que pese o estudo do Consórcio Minas Bahia tenha restado **inconclusivo** – como demonstrado pela VIABAHIA por meio da missiva VB-GEC 0130/2019, de 06 de fevereiro de 2019 (**RTE-128**) -, os estudos desenvolvidos diagnosticaram:
- a existência do Solo Massapê entre o Km 545 e Km 605 da BR-324/BA;
 - a configuração do solo como *Muito Expansivo*; e
 - a presença deste solo expansivo no corpo do aterro e fundação, em contrariedade às indicações do Manual DNIT.
37. Além das constatações acima, a falta de conclusão do parecer corrobora as informações apresentadas pela VIABAHIA: as características do solo de massapê na região **são tão particulares**, que **não** é possível concluir por eventual responsabilidade ou mesmo solução. Em vista desta ausência de conclusão, a ANTT solicitou ao Consórcio que respondesse aos questionamentos apresentados pela VIABAHIA (**RTE-129**), o que foi atendido por meio do Ofício CMB 003/19, de 04 de abril de 2019 (**RTE-130**).
38. Nesse documento o Consórcio Minas Bahia, ainda que mantendo o alto grau de inconclusividade das suas análises, deixa claro que a presença do massapê na rodovia BR 324/BA se dá de **forma heterogênea**, e se faz presente até mesmo nos aterros da pavimentação. Veja-se:

1.2. Essa ocorrência é homogênea?

Consideração: *As ocorrências de massapê se dão de forma heterogênea, em formações geológicas distintas.*

2. Questionamento: **Com base nos estudos apresentados é possível afirmar que há solo massapê tanto em zonas de corte como de aterro?**

Consideração: *Sim, é possível afirmar que existem solos massapê em cortes e em aterros. Entretanto, com as informações disponibilizadas, não é possível mensurar as espessuras destes solos e, nem mesmo onde os mesmos se iniciam e terminam.*

39. O Consórcio, ademais, confirma que a simples ciência da existência de solo massapê na região, **não torna previsível os efeitos** desse tipo de solo no pavimento da rodovia, pois se a execução deste fosse feita distante da área afetada diretamente por esse solo, não haveria substanciais efeitos à rodovia:

4. **Questionamento:** Pelos estudos realizados é possível afirmar assertivamente que o solo não impacta no pavimento?

Consideração: Sabemos que este tipo de solo tem impactos relevantes em qualquer pavimento. No entanto, a intensidade dos impactos depende de que forma o mesmo se encontra com relação ao pavimento, ou seja, se o Solo Massapê estiver em um horizonte próximo do pavimento, certamente haverá impactos significativos. Mas se este Solo Massapê estiver em horizontes afastados do pavimento, a influência do mesmo pode ser irrelevante.

40. Todavia, no caso da rodovia BR 324/BA, como apontado supra, sua implantação se deu sobre um trecho com presença **heterogênea** de solo massapê, **que se encontra até mesmo nos aterros do pavimento**.

41. Essa particularidade da rodovia BR 324/BA exige, para o mapeamento mínimo dos impactos desse solo no pavimento, a realização de **estudos muito mais aprofundados**, que sequer o Consórcio Minas Bahia logrou desenvolver. Veja-se:

5. **Questionamento:** Se o solo expansivo impacta no pavimento é possível calcular seus efeitos ao longo do tempo? Se for possível calcular, indicar metodologia, equações que considerem o solo na condição de contorno e possam prever esses efeitos com elevada confiabilidade.

Consideração: É evidente que os Solos Massapê impactam no pavimento. Os seus efeitos poderão ser calculados mediante um mapeamento geológico detalhado, acompanhado de um criterioso plano de sondagem, capazes de definir as geometrias dos diversos corpos geológicos, posicionando os mesmos nos cortes e aterros.

6. **Questionamento:** São necessários estudos adicionais para a apresentação de uma solução definitiva para os impactos do massapê no pavimento?

Consideração: A resposta do item 5 mostra que o mapeamento mostrará os posicionamentos dos Solos Massapê, com soluções que podem ser idênticas, ou mesmo soluções distintas para cada situação.

42. Ou seja, embora o Consórcio Minas Bahia não tenha apresentado detalhadamente a metodologia adequada para o dimensionamento do impacto advindo da presença do solo massapê (o que torna o estudo inconclusivo), é inquestionável que ele **ratifica** a conclusão da **imprevisibilidade do dimensionamento desses impactos**, bem como da impossibilidade de ter sido esse cenário identificado por qualquer licitante quando do curso da licitação que precedeu este Contrato.

43. Situação que, conforme bem esclarece Marçal Justen Filho, caracteriza precisamente a hipótese de **sujeições imprevistas** (art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93) e, por consequência, **impõe a recomposição do equilíbrio contratual** rompido em virtude da desproporção dos investimentos necessários para a contenção dos efeitos (até hoje **não** totalmente conhecidos, tal como a solução) desse tipo de solo no pavimento da rodovia. Veja-se:

*“As sujeições imprevistas são dificuldades materiais, exteriores à vontade das partes e imprevisíveis, que oneram a execução da prestação contratual. As **sujeições imprevistas compreendem fatos anteriores à contratação, os quais são revelados em momento posterior.** O exemplo clássico é a falha geológica do terreno, que inviabiliza a execução da obra de engenharia tal como originalmente concebida. Ela não se confunde com o fato imprevisto, que se caracteriza pela concretização superveniente. No caso da sujeição imprevista, **o problema é anterior à contratação, mas desconhecido.** Não se trata de um fato desconhecido e que não era exigível que fosse conhecido, apto a impossibilitar a execução contratual tal como originalmente concebida (...)”¹¹. (grifamos)*

44. Convém acrescentar também a precisa lição de Hely Lopes Meirelles, que salienta a necessidade de recomposição contratual diante da constatação da superveniência de uma sujeição imprevista, em função de não terem as partes, ao pactuarem as obrigações contratuais, ciência desse cenário:

*“Interferências imprevistas (sujétions imprévues, dos franceses – changed conditions, nos norte-americanos) são ocorrências materiais não cogitadas pelas partes na celebração do contrato, mas que surgem na sua execução de modo surpreendente e excepcional, dificultando e onerando extraordinariamente o prosseguimento e a conclusão dos trabalhos. As interferências imprevistas não se confundem com outras eventuais superveniências (caso fortuito, força maior, fato do príncipe, fato da Administração), porque estas sobrevêm ao contrato, **ao passo que aquelas o antecedem, mas se mantêm desconhecidas até serem reveladas através das obras e serviços em andamento, dada sua omissão nas sondagens ou sua imprevisibilidade para o local, em circunstâncias comuns de trabalho. Além disso, as interferências imprevistas não são impeditivas de execução do contrato, mas sim criadoras de maiores dificuldades e onerosidades para a conclusão dos trabalhos, o que enseja a adequação dos preços e dos prazos à nova realidade encontrada in loco**, como, p. ex., numa obra pública, o encontro de um terreno rochoso, e não arenoso com o indicado pela Administração, ou mesmo a passagem subterrânea de canalização ou dutos não revelados no projeto em execução. **O fundamento jurídico para a recomposição de preços e dilação de prazos é de que na comum intenção das partes, na celebração do contrato, não foram cogitadas as dificuldades, nem computados os custos extraordinários que a nova situação impõe**”¹². (grifamos)*

45. Ainda, conforme pondera José Anacleto Abduch Santos, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato diante da identificação de uma sujeição imprevista, com o potencial danoso do demonstrado quanto ao solo massapê, é impositiva:

*“**Haverá desequilíbrio da economia do contrato da concessão sempre que um fato jurídico produzir efeito substancial no aspecto econômico da relação contratual.** Quando o efeito não for substancial, diz-se que se insere na álea empresarial ordinária do contrato, e que o concessionário tem que suportar os seus efeitos. **As intercorrências, ou os fatos jurídicos que excedem o espaço jurídico de risco normal a que estão sujeitas as empresas, autorizam a recomposição do equilíbrio do contrato.**”*

Nos termos da lei, haverá desequilíbrio da economia do contrato quando houver modificação das condições contratuais que repercutam de modo significativo na equação

¹¹ JUSTEN Filho, Marçal. Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. Lei 8.666/93. 16ª ed. São Paulo: RT, 2014. P. 1019/1020.

¹² MEIRELLES, Hely Lopes. 39. ed. Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2013. p. 254/255

econômico-financeira do contrato. Tal disposição legal demanda interpretação sistemática. Por primeiro, é de se invocar a regra constitucional que estabelece o princípio do equilíbrio econômico-financeiro, e que determina que o que está assegurado constitucionalmente é mais do que as condições do contrato, mais as condições originais da proposta aceita no processo licitatório, momento em que a equação econômico-financeira se estabelece. Por segundo, evidente que não é qualquer modificação contratual que produz desequilíbrio econômico-financeiro, **mas tão somente a modificação que produzir efetiva alteração na economia do contrato.**

Podem impactar a economia do contrato a alteração unilateral, os denominados fatos da administração, o fato do príncipe e **os eventos econômicos albergados pela teoria da imprevisão, incluídos o caso fortuito, a força maior e as sujeições imprevisas.**

Pode-se, então, **reputar que haverá desequilíbrio na equação econômico-financeira do contrato sempre que** um fato jurídico, produzido pela Administração contratante, pelo Estado no seu dever-poder de editar regras de cunho abstrato e genérico, ou por **evento imprevisível e imprevisito, ou, ainda, previsível, mas com consequências incalculáveis, produzir modificação significativa dos encargos ou da remuneração do concessionário, dos encargos ou deveres do Concedente, ou ainda, da posição jurídica do usuário do serviço concedido.** Pode haver desequilíbrio da relação econômico-contratual decorrente da variação ordinária do valor da moeda produzida pela inflação normal e rotineira que incide nas economias.”¹³ (grifamos)

46. No presente caso, como minudentemente comprovado pelo Relatório A&M (RTE-087) e os demais estudos técnicos que o precederam, **por consequência direta do comportamento do solo massapê e seus impactos imprevisíveis (e, por esta razão, não dimensionáveis) sobre o pavimento da rodovia BR 324/BA,** tem-se executado um **volume exorbitante de investimentos** em intervenções estruturais que, ao fim, acabam por não promover melhorias definitivas nas condições do pavimento e, com isso, permitir que sejam atendidos os parâmetros de desempenho.
47. Assim, a VIABAHIA se vê presa a um ciclo vicioso e extremamente oneroso, em que a ela desembolsa recursos cada vez mais vultosos para a correção de problemas que seguirão surgindo, comprometendo sua capacidade de promover investimentos em outras melhorias ao Sistema Rodoviário concedido. Como diagnosticado no Relatório Dynatest:

“O comportamento típico do massapê acaba por afetar diretamente o pavimento. Em termos funcionais, independente da ocorrência de ação do tráfego, observa-se a ocorrência de trincas decorrente do ressecamento do massapê, em que o mesmo retrai e passa a ter trincas, cuja magnitude (largura e profundidade) depende da intensidade do período de estiagem. Portanto, o massapê resulta em ocorrências de trincas no corpo de aterro, que se refletem até sua superfície (implicando em trincas classe 2 e 3 no revestimento), independentemente da condição estrutural do pavimento. Além disto, após cada período seco, com as primeiras chuvas, ocorre absorção de umidade pelos solos. A água penetra pela superfície e pelas trincas, e o solo se expande novamente, resultando em alteração na superfície final de rolamento do pavimento, o que pode causar abatimentos e deformações plásticas em pontos localizados, mas implicam necessariamente na alteração nas condições de conforto ao rolamento, expresso pelo incremento da irregularidade (IRI)

¹³ SANTOS, José Anacleto Abduch. O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de serviços públicos – a manutenção das condições originais da proposta à luz da Lei nº 8.987/95. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 13, n. 51, jul./set. 2015. Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=239059>. Acesso em: 27/05/2020.

independentemente da esperada evolução em função da ação do tráfego.
(grifamos)

48. Somado a isso, rememora-se o apontado acima e detidamente demonstrado no Relatório A&M (RTE-087), que até o 5º ano da Concessão, 65% da verba prevista para todas as obras dos Trabalhos Iniciais e Recuperação, foi empregada para contenção dos impactos causados pelo solo massapê ao pavimento da rodovia BR 324/BA.
49. É evidente que os investimentos exigidos para a contenção dos efeitos supervenientes e imprevisíveis do comportamento do solo massapê se tornaram extremamente onerosos à Requerente, estabelecendo uma disfuncionalidade entre a proporção de exorbitante oneração financeira da VIABAHIA e o próprio benefício obtido pela Requerida – que segue exigindo parâmetros incompatíveis com a realidade deste trecho da BR 324/BA diante dos efeitos imprevisíveis do solo massapê ao pavimento -, sem que haja a devida recomposição contratual. Logo, é inegável a situação de onerosidade excessiva enfrentada pela VIABAHIA¹⁴.
50. A continuidade desse fluxo de investimentos ao longo dos anos da Concessão, totalmente descompassado com as condições originais da contratação, vulnera concretamente a garantia ao equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, impondo sua recomposição. Isso porque, como bem elucida Jacintho Arruda Câmara:

*“A garantia da manutenção do equilíbrio econômico-financeiro das concessões reflete mais o importante instrumento propiciador de segurança jurídica ao particular que celebra um contrato de concessão de serviço público. A exigência, normalmente presente nas concessões, de que se faça um investimento inicial de vulto para amortização ao longo de extenso período de exploração econômica do serviço concedido é balizada pela garantia de que, durante o período de exploração, a equação econômico-financeira originalmente firmada será mantida durante toda a execução do contrato”.*¹⁵ (grifamos)

51. Além disso, como demonstrado, mesmo se a rodovia fosse “integralmente reconstruída”, para além de exigir vultosos investimentos não previstos no escopo da VIABAHIA, essa não será uma solução definitiva ao problema, diante da particularidade do comportamento do solo massapê presente nessa região. Circunstâncias que tornam indiscutível a necessidade de ser promovido o reequilíbrio contratual, assegurado pelo artigo 37, XXI, da Constituição Federal e artigo 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95.
52. Nota-se, ainda, que esse diagnóstico sobre o comportamento do pavimento e a impossibilidade de contenção dos seus efeitos, mesmo com a reconstrução da rodovia, para além da configuração de sujeição imprevista, permitem caracterizar a dimensão e efeitos do solo massapê à rodovia BR 324/BA como típico evento de força maior¹⁶, haja vista a impossibilidade técnica e econômica de (i) ser reconstruída a rodovia integralmente, e (ii) manutenção do ciclo de intervenções infrutíferas e extremamente custosas no pavimento.).

¹⁴ Conforme verificação dos requisitos previstos no art. 478 do Código Civil: “Nos *contratos de execução continuada ou diferida, se a prestação de uma das partes se tornar excessivamente onerosa, com extrema vantagem para a outra, em virtude de acontecimentos extraordinários e imprevisíveis, poderá o devedor pedir a resolução do contrato. Os efeitos da sentença que a decretar retroagirão à data da citação.*”

¹⁵ CÂMARA, Jacintho Arruda. Tarifa nas concessões. São Paulo: Malheiros, 2009. P. 164.

¹⁶ Cf. artigo 65, II, “d”, da Lei nº 8.666/93

53. Essa conclusão tem amparo na análise técnica profunda consolidada no Relatório Dynatest (RTE-113), que assim expõe:

*“Conclui-se também acerca de **impossibilidade técnica-econômica-operacional de remoção do massapê**, tanto pela abrangência do mesmo (ao longo de 60 km), quanto pelo volume envolvido (profundidades médias de camada de 2 a 6 m), quanto pelos aspectos técnicos (para se sanar seus efeitos seria necessário se remover toda camada ou se colocar sobrecargas significativas sobre o mesmo, com aterros muito elevados), e aspectos operacionais (que exigem uma solução que permita um volume significativo de tráfego continuar operando na rodovia que liga Salvador a Feira de Santana ou mesmo bota-foras para volumes de materiais extremamente grandes).”* (grifamos)

54. Nesse sentido, não bastasse a evidente caracterização de sujeição imprevista, que, por si só, já torna **imperativa a recomposição pretendida pela VIABAHIA**¹⁷, a situação vivenciada também se aperfeiçoa claramente ao evento **excluído** de sua matriz de risco contratual nos termos da Cláusula 19.1.3. (iv)¹⁸.

55. Cumpre destacar, por fim, que a letargia da ANTT em analisar a grave situação ora exposta elevou sobremaneira o estágio de desequilíbrio de forma indevida, comprometendo a continuidade da execução das obrigações contratuais pela VIABAHIA, seja pela ausência da recomposição devida, seja ainda pela perpetuação de imposição de sanções e aplicação do desconto de reequilíbrio na tarifa de pedágio.

56. A maneira com a qual a ANTT lida com a gravidade da situação ignora por completo **(i)** os anos de discussão; **(ii)** as alegações e estudos técnicos que embasaram o pleito, apresentados pela Requerente; e **(iii)** os estudos desenvolvidos pelo Consórcio Minas Bahia, contratado pela própria Requerida, e que em grande parte **confirmam** as alegações da Concessionária. A ANTT negou o pleito no último ano, de maneira superficial, com base no prévio pueril argumento sobre a “ciência da VIABAHIA” a respeito do massapê¹⁹.

57. Por isso, a situação justifica a intervenção deste Tribunal Arbitral para garantir a **recomposição financeira** a qual a Requerente indiscutivelmente faz jus.

1.3. Direito da VIABAHIA à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro a partir de medidas viabilizadoras

58. Como demonstrado, os aprofundados estudos técnicos elaborados sobre a condição do solo massapê comprovam a **imprevisibilidade** do seu comportamento e, por consequência, dos efeitos deste ao pavimento. Situação que exige reiteradas intervenções que se tornaram **extremamente onerosas à Requerente**, sem que, com isso, sejam mantidos os elevados parâmetros de desempenho previstos para a íntegra dos pavimentos (trechos com e sem a presença de massapê).

¹⁷ Com fundamento no art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93.

¹⁸ 19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) (iv) caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência. (grifamos)

¹⁹ Ofícios SEI nº 7268/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT e 13032/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT – (RTE-131)

59. Por seu turno, o desatendimento dos parâmetros de desempenho, não obstante todos os esforços da VIABAHIA, enseja a aplicação de multas e Desconto de Reequilíbrio sobre a tarifa de pedágio, conforme previsto pelas Cláusulas 18.3, 18.4 e 20.6 e Anexo 5 do Contrato.
60. Estabelece-se, portanto, um ciclo de grave impacto à sustentabilidade financeira da Concessionária, que se vê obrigada a executar exorbitantes investimentos que não logram solucionar as patologias do pavimento e, ainda, sofre com a deflação da tarifa (isto é, sua fonte precípua de receita).
61. De fato, como evidenciado pelo Relatório A&M (**RTE-087**), as intervenções feitas pela VIABAHIA no trecho que conta com a presença do solo massapê alcançam patamares técnicos e financeiros condizentes com os promovidos nas fases de Trabalhos Iniciais e Recuperação, em que pese a VIABAHIA não logre manter os parâmetros de desempenho previstos para a etapa de Manutenção devido a rápida e imprevisível degradação observada no trecho, necessitando novamente de intervenções aprofundadas..
62. Ocorre que, como o pavimento sofre com o comportamento danoso do solo massapê (em relação ao qual, como indicado supra, não há sequer modelos metodológicos de tratamento), mesmo diante de todo o trabalho realizado na fase de Recuperação e Trabalhos Iniciais (e segue executando), na fase atual o pavimento **não é apto a manter o padrão exigido para atendimento aos parâmetros de desempenho**, que são mais elevados.
63. Em função dessa ausência de coerência, a manutenção destes parâmetros de desempenho apenas aprofunda o desequilíbrio causado pelos efeitos da sujeição imprevista em comento. Por este motivo, considerando a impossibilidade de se mensurar o valor efetivamente necessário para a continuidade dos tratamentos exigidos para conter as patologias do pavimento, a **solução técnica mais compatível** com a lógica contratual é indicada pelo Relatório A&M como sendo:

*“Devido a necessidade de grandes investimentos de recuperação do pavimento, que se encontra com alto grau de degradação (assim como as etapas iniciais do Contrato), **entende-se que os parâmetros de desempenho de pavimento do PER para este trecho devam ser equiparados aos parâmetros estabelecidos para a fase de Trabalhos Iniciais e 1º ano da etapa de Recuperação.***

*Esta constatação é feita, pois, **embora a Concessionária já tenha realizado intervenções consideráveis neste trecho** (inclusive acima do previsto contratualmente), **o Massapê dificulta o atingimento e impossibilita a manutenção dos parâmetros atuais do PER**, que consideram intervenções de Recuperação apenas nos 5 primeiros anos para os 25 anos de concessão, mas que tem verificado uma depreciação de 30% entre 1 e 2 anos.” (grifamos)*

64. Essa solução de se adequar os parâmetros de desempenho, como já adiantado, foi submetida à ANTT em reiteradas ocasiões (**RTE-132**), nas quais, inclusive, pleiteou-se a suspensão da aplicação do desconto de reequilíbrio enquanto, ao menos, fossem avaliadas as propostas da VIABAHIA para uma solução à imprevista situação constituída no Contrato.
65. A mencionada solução de serem adotados os parâmetros de desempenho previstos para a fase de Recuperação e Trabalhos Iniciais em detrimento daqueles aplicados à fase de Manutenção, além de **preservar os critérios de segurança e trafegabilidade oferecidos**

ao usuário, é totalmente aderente à expressa previsão da já mencionada Cláusula 34.3.1²⁰, que assim dispõe:

“34.3.1. Se qualquer disposição do Contrato for considerada ou declarada nula, inválida, ilegal ou inexecúvel em qualquer aspecto, a validade, a legalidade e a exeqüibilidade das demais disposições contidas no Contrato não serão, de qualquer forma, afetadas ou restringidas por tal fato. As Partes negociarão, de boa-fé, a substituição das disposições inválidas, ilegais ou inexecúveis por disposições válidas, legais e exeqüíveis, cujo efeito econômico seja o mais próximo possível ao efeito econômico das disposições consideradas inválidas, ilegais ou inexecúveis.”

66. Ora, considerando que as circunstâncias tornaram tanto técnica, como financeiramente **impossível** o atingimento dos parâmetros de desempenho do PER para o pavimento construído sobre o solo massapê, cabe, senão ao menos a sua **readequação**, preservando a mesma lógica contratual e os critérios de segurança aos usuários, sendo tão somente compatibilizados os parâmetros atuais aqueles previstos para a fase de Recuperação e Trabalhos Iniciais, nos termos da Cláusula 34.3.1, a fim de evitar que se perpetue a situação de onerosidade excessiva descrita²¹. Isso porque, como demonstrado pelo Relatório A&M (RTE-087), para fins de elevados investimentos e trabalhos exigidos, esta é a fase na qual o trecho do pavimento com solo massapê sempre se encontrará.
67. Nessa linha, ademais, considerando exatamente a imprevisibilidade dos efeitos do solo massapê, as soluções destinadas à manutenção/recomposição do equilíbrio econômico-financeiro também **não** se mostram igualmente estanques.
68. Tal conclusão, cumpre destacar, encontra amparo direto na lógica que norteia o presente Contrato, com fulcro no § 2º do artigo 6º, da Lei n 8.887/95, que é instrumentalizada na presente Concessão pelas cláusulas 34.3.1 e 16.5.1., esta última que estabelece (como exhaustivamente já exposto nestas Alegações) a realização de uma **revisão ampla** do Contrato, a cada cinco anos, de modo a compatibilizá-lo às necessidades dos Sistema Rodoviário.
69. À luz tanto das características particulares da situação vivenciada pela VIABAHIA em relação aos efeitos imprevisíveis do solo massapê, quanto da Revisão Quinquenal ampla prevista no Contrato, torna-se indispensável que a Requerida, sem maiores subterfúgios, **avalié tecnicamente os avanços das intervenções promovidas pela Requerente** e, sendo diagnosticado novo quadro de desequilíbrio, **realize a recomposição devida**, nos termos do Contrato e do artigo 37, XXI, da Constituição Federal.
70. Desafortunadamente, embora este comando seja conclusão irredarguível extraída da própria previsão da Cláusula 16.5.1 do Contrato, considerando o *modus operandi* da ANTT para inviabilizar a concretização dessa medida, torna-se imperioso que este Tribunal a condene a promover tal avaliação.
71. Diante de todo o exposto, torna-se indispensável que este Tribunal Arbitral:

²⁰ Pela redação original do Contrato, esta previsão era indicada na Cláusula 33.3.1, porém ela foi renumerada após a formalização do 3º Termo Aditivo ao Contrato.

²¹ Art. 480. Se no contrato as obrigações couberem a apenas uma das partes, poderá ela pleitear que a sua prestação seja reduzida, ou alterado o modo de executá-la, a fim de evitar a onerosidade excessiva.

- a) **Condene** a ANTT **a promover a recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$ 17.023.487,17 (dezesete milhões, vinte e três mil, quatrocentos e oitenta e sete reais e dezesete centavos)**, calculado até outubro de 2019, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis.
- b) **Condene** a ANTT **a promover a readequação dos parâmetros de desempenho de pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA**, compatibilizando estes parâmetros aos previstos na **etapa de Trabalhos Iniciais e primeiro ano da etapa de Recuperação**, compatível com o grau de degradação e tipo de intervenção necessária.
- c) **Condene** a ANTT **a promover a avaliação** do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quinzenalmente, em atenção à Cláusula 16.5.1 do Contrato, em razão dos investimentos demandados para o saneamento das patologias apresentadas no pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA, que é afetado pelos efeitos **imprevisíveis** advindos da presença do solo massapê.

2. Os impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão

72. Ao formular sua proposta no momento do leilão que precedeu a formalização do Contrato em comento, a VIABAHIA (e as demais licitantes) adotaram como parâmetro para sua proposta técnica as características e comportamento do pavimento das rodovias concedidas e dos veículos considerados para o tráfego, uma vez que essas informações parametrizaram as projeções dos investimentos e custos que seriam desembolsados ao longo da execução contratual para manutenção e conservação do Sistema Rodoviário.
73. À luz disso, a superveniência de alterações legislativas que interfiram nessas projeções acaba por onerar indevidamente a concessionária, ensejando a necessária recomposição da equação econômico-financeira do ajuste, sendo alheias ao risco da VIABAHIA, como assegurado pelo §3º do artigo 9º, da Lei Geral de Concessões²², artigo 65, §5º, da Lei nº 8.666/93²³ e pelas já citadas cláusulas 19.1.3.(iv) e (v)²⁴, e 20.1.2 do Contrato.
74. Esse é exatamente o caso da alteração promovida pela Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (“Lei dos Caminhoneiros”), por meio da qual foi majorada a margem de tolerância do peso

²² Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. [...] § 3º Ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, **alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos**, conforme o caso.” (grifamos)

²³ “Art. 65. [...] § 5º Quaisquer tributos ou encargos legais criados, alterados ou extintos, bem como a superveniência de disposições legais, quando ocorridas após a data da apresentação da proposta, de comprovada repercussão nos preços contratados, implicarão a revisão destes para mais ou para menos, conforme o caso.”

²⁴ 19.1.3. A Concessionária **não é responsável** pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: [...] (v) alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER; (vi) criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais após a apresentação da Proposta, exceto os impostos sobre a renda;” (grifamos).

bruto permitido por eixo dos veículos de 5% para 10%²⁵. Tal modificação implicou, diretamente, a **redução da vida útil do pavimento** existente das rodovias concedidas, pois importou no expressivo aumento de carga sobre o pavimento em desconformidade com o projeto do pavimento existente.

75. Por consequência, os custos suportados pelas concessionárias foram ampliados exponencialmente, impondo-se a necessidade de recomposição dos contratos, como, inclusive, fora alertado pela própria ANTT quando do trâmite do Projeto de Lei que culminou na citada alteração, como se extrai da Nota Técnica nº 001/CFEP/2015 (**RTE-133**):

“Nas vias públicas, os órgãos administradores das rodovias terão um aumento substancial dos gastos com manutenção. Nas rodovias concedidas a situação é ainda mais crítica. Como esta legislação, se aprovada, será posterior a todos os contratos de concessão atualmente vigentes, inevitavelmente será questionado o equilíbrio financeiro que é garantido pelos contratos, tendo em vista os gastos adicionais com manutenção, o que muito provavelmente impactará diretamente as tarifas de pedágio, e em grande maneira, trazendo prejuízos a todos os usuários da via, e até mesmo aos transportadores de carga, principalmente os transportadores autônomos”. (grifamos)

76. Diante disso, e concretizada a alteração legislativa, a Requerente submeteu, em 29 de julho de 2015, pleito à ANTT para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, rompido pela ampliação dos ônus relativos à manutenção e conservação do pavimento das rodovias, considerando o aumento da carga a qual elas passaram a ser expostas e, por consequência, a redução da expectativa de vida útil do pavimento (**RTE-134**).

77. Posteriormente, no bojo do procedimento da 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão da Concessionária Via 040, a Requerida exarou a Nota Técnica nº 014/2016/GEINV/SUINF (**RTE-135**), por meio da qual **reconheceu** inequivocamente o direito das concessionárias à recomposição do equilíbrio contratual:

“Pelo contrato, depreende-se que a Concessionária, no mérito, faz jus ao direito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, devido a criação da ‘Lei dos Caminhoneiros’.”

78. Ou seja, **em nenhum momento houve qualquer controvérsia quanto ao cabimento, necessidade do reequilíbrio em favor da Requerente, assim como de qualquer concessionária.**

79. Contudo, não obstante a ausência de controvérsia quanto ao mérito do pleito da VIABAHIA, a ANTT, por meio da citada a Nota Técnica nº 014/2016/GEINV/SUINF (**RTE-135**) e da Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF (**RTE-136**), impôs metodologia de cálculo do montante a ser reequilibrado elaborada pelo DNIT, que não contemplava a integralidade dos custos que necessitariam ser recompostos até o final da Concessão.

80. Explica-se: esse estudo concluiu que, para estimar o valor a ser incorporado no Fluxo de Caixa Marginal da Concessionária, seriam adotados: **(i)** o percentual de 10,50 % sobre o custo de manutenção do pavimento e **(ii)** o valor médio de manutenção (restauração) do Custo Médio Gerencial do DNIT para um ciclo de manutenção (vida útil) de 8 anos. Porém, essa metodologia desconsidera as características regionais particulares da Concessão (como, por

²⁵ Nos termos do artigo 16 da Lei dos Caminhoneiros que alterou a redação do artigo 1º da Lei nº 7.408/1985.

exemplo, clima, temperatura, regime pluviométrico, tipos de insumos para a execução do revestimento asfálticos e tipos de solo), bem como suas condições de tráfego.

81. Com base nessa metodologia equivocada, em 03 de agosto de 2016, por meio do Memorando nº 0790/2016/SUINF (**RTE-137**), a ANTT estabeleceu um valor preliminar nas revisões tarifárias das Concessionárias das Rodovias Federais.
82. Porém, no cálculo desse valor preliminar aprovado pela ANTT, constata-se que não foram considerados os custos de conservação do pavimento, bem como as particularidades das rodovias BR-116 e BR-324 localizadas na Bahia, que apresentam características regionais particulares, dentre as quais se destacam a composição do tráfego, volume diário médio das rodovias, entre outras características essenciais da Concessão.
83. A VIABAHIA, evidentemente, discordou da pretensão da ANTT de aplicar uma metodologia imprecisa que resultava na subestimação do desequilíbrio contratual, apresentando estudo técnico com a demonstração detalhada dos custos majorados e a mensuração do desequilíbrio, conforme missiva VB/GEC-1300/2016, de 07 de outubro de 2016 (**RTE-138**).
84. Entretanto, em que pese a detalhada manifestação da Requerente, a ANTT deu continuidade ao procedimento da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, e promoveu o reequilíbrio no valor equivocadamente aferido a partir da aplicação da metodologia desenvolvida pelo DNIT, reconhecendo, em caráter provisório, o valor de **R\$ 133.176.694,00**²⁶ (cento e trinta e três milhões, cento e setenta e seis mil, seiscentos e noventa e quatro reais). Na oportunidade, a ANTT solicitou que a VIABAHIA apresentasse novamente um estudo técnico de engenharia sobre a questão, conforme exarado na Nota Técnica nº 040/2016/GEINV/SUINF (**RTE-139**):

“15. Destaca-se que o impacto da lei dos Caminhoneiros na concessão incidirá ao longo de todo o prazo do Contrato, uma vez que não se trata de lei temporária.

16. Ressalta-se que a Concessionária deverá apresentar estudo técnico de engenharia específico sobre o presente tema, para análise e aprovação dos valores definitivos dos serviços de manutenção pela ANTT, ocasião em que os valores aqui apresentados deverão ser revistos.

17. Assim, apresenta-se a inclusão dos custos operacionais para mitigar os custos incorridos pela Concessionária e reduzir o impacto tarifário futuro, onde será considerado a vida útil de manutenção de 8 anos e a parcela de 10,5 % apenas do custo médio de manutenção do pavimento estabelecido no CMG/DNIT, conforme memória de cálculo apresentada nos quadros a seguir.”

85. Nota-se, portanto, que a ANTT desconsiderou, imotivadamente, o estudo técnico já encaminhado pela VIABAHIA, por meio da citada missiva VB/GEC-1300/2016 e outras manifestações complementares²⁷, insistindo na adoção de uma metodologia falha, que resultou na apuração de valor muito inferior ao que realmente é devido à Requerente, como questionado pela missiva VB-GEC-1388/2016, de 08 de novembro de 2016 (**RTE-141**).

²⁶ Valores com data-base em dez./2005.

²⁷ Como as correspondências VB-GEC-1320/2016 e VB-GEC-1330/2016 (**RTE-140**).

86. De fato, os estudos técnicos apresentados pela VIABAHIA **jamais** foram apreciados pela ANTT, que se manteve **inerte** diante da necessidade de recomposição efetiva do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a partir da utilização de metodologia e dados concretos, conforme, inclusive, demonstrado em detalhe pelo Relatório A&M (**RTE-087**).
87. É relevante destacar que, passados **mais de dois anos** sem qualquer apreciação da ANTT quanto ao estudo técnico pela Requerente, a inadequação da metodologia adotada pela ANTT foi objeto de questionamento pelo TCU, no bojo do procedimento TC 012.831/2017-4, destinado à análise das revisões tarifárias referentes à concessão operada pela ECO101. Por meio do Acórdão nº 290/2018-Plenário (**RTE-142**), a Corte de Contas apontou diversas irregularidades na forma como foi calculado o valor preliminar aprovado pela ANTT para a recomposição do equilíbrio dos contratos de concessão, dentre os quais se destaca o uso Custo Médio Gerencial (CMG) do DNIT como referencial, em detrimento da avaliação caso a caso dos preços mais adequados às concessões individualmente consideradas.
88. Nesse passo, a Corte de Contas determinou que a ANTT reavaliasse os reequilíbrios promovidos com base na metodologia que fora questionada pela VIABAHIA, a fim de considerar, caso a caso, estudos de engenharia que refletisse a realidade das concessões individualmente consideradas²⁸.
89. É importante ressaltar desde já que, as conclusões e parte dos questionamentos promovidos pelo TCU também desconsideraram características relevantes e particulares das concessões, como demonstrado pelo estudo técnico detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**).
90. Diante disso, a VIABAHIA, diligentemente, submeteu à análise da ANTT a atualização dos estudos técnicos outrora já encaminhados e não apreciados pela Requerida, por meio da missiva VB-GEC-0179/2019, de 22 de fevereiro de 2019 (**RTE-143**), que posteriormente foi atualizado, conforme missiva VB-GEC-0310/2019 (**RTE-144**).
91. Ademais, a Requerente encaminhou à ANTT os levantamentos técnicos sobre o comportamento do pavimento, considerando os efeitos concretos das alterações inseridas pela Lei dos Caminhoneiros (**RTE-145**), para o qual foram consideradas as características da região em que a Concessão está inserida e o estudo de tráfego com dados das próprias rodovias concedidas.
92. Ocorre que, novamente, a ANTT **não** apreciou o estudo encaminhado pela VIABAHIA e tampouco promoveu estudos técnicos minuciosos sobre a questão, subsistindo o estado de desequilíbrio contratual.
93. E pior: a ANTT pretendeu aplicar, sem a realização de estudos técnicos e sem a consideração dos estudos apresentados pela VIABAHIA, as recomendações de revisão promovidas por meio do TCU no Acórdão 290/2018-Plenário, evidenciando a conduta errática e totalmente

²⁸ “9.2.1. reavalie, no prazo de 90 dias, os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 sobre os esforços de manutenção da Rodovia BR-101/ES/BA, a partir de estudos de engenharia específicos que dimensionem estes efeitos, em substituição aos resultados da Nota Técnica Conjunta SE-SPNT-DNIT-ANTT/MT 1/2015, levando em conta, para tanto, as inconsistências apuradas nestes autos, adotando posteriormente as medidas administrativas pertinentes, tais como, a edição de novas Resoluções a respeito do tema, com vistas à utilização dos novos parâmetros obtidos nos cálculos para os reajustes tarifários;”

alheia às necessidades da Concessão (leia-se: da continuidade saudável da prestação de serviços públicos essenciais). Pretensão esta que apenas foi obstada pela medida cautelar judicial deferida no processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400.

94. Um novo exemplo da arbitrariedade que marca o modo como a Requerida tem tratado o desequilíbrio indiscutível do Contrato remete à sua recente tentativa de impor, ao arrepio dos procedimentos formais e da própria recomendação do TCU no sentido de ser elaborada metodologia específica para cada Concessão e sem apreciar a missiva VB-GEC-0919/2019 (**RTE-146**) – enviada pela VIABAHIA, os resultados obtidos pelo estudo elaborado pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) apresentado pela Concessionária ECOPONTE, conforme comunicado pelo Ofício Circular nº 786/2020/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-147**).
95. Esse estudo foi desenvolvido com os Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT da citada concessionária, sem a participação das demais concessionárias ou entidades representativas destas, como questionado, antes mesmo da conclusão do estudo em comento, pela ABCR por meio da missiva CT-006/19 (**RTE-148**), reiterada por meio do ofício CT-047/19 (**RTE-149**). Neste último, a ABCR alerta a ANTT sobre a indispensabilidade deste tema ser levado à discussão ampla, inclusive, por audiência pública. O impacto às concessionárias é inequívoco, mas em diferentes proporções, não sendo admissível a imposição de uma metodologia única de apuração e recomposição de equilíbrio contratual, sem que sejam consideradas as características de cada concessão, como novamente exposto pela ABCR na missiva CT-064/20 (**RTE-150**).
96. Diante desse cenário de evidente arbitrariedade, a situação em tela exige a intervenção deste Tribunal Arbitral para que, finalmente, seja suprida a inércia da ANTT em face da inquestionável necessidade de apuração do **valor real** do desequilíbrio causado pelas alterações promovidas pela Lei dos Caminhoneiros, adotando-se dados concretos desta Concessão, ponderando suas características específicas.
97. Isso porque, é **incontroverso (i)** o dever de recompor atribuído à ANTT; **(ii)** que a forma de cálculo utilizada por ocasião do procedimento da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, padece de imperfeições relevantes, que resultaram em um valor definido pela própria ANTT como sendo preliminar, que precisa ser complementado para, finalmente, haver a efetiva recomposição do equilíbrio contratual; e **(iii)** a Requerente não pode sofrer com a perpetuação do desequilíbrio contratual em função da letargia da Requerida em concluir uma metodologia para sua recomposição que, a rigor, deve ser concomitante a configuração da ruptura da equação contratual.
98. Ante todo o exposto, a VIABAHIA requer ao Tribunal Arbitral que **condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no montante a ser apurado no curso desta arbitragem, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis. Para a realização da recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

3. Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental

99. A VIABAHIA também faz jus ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão da prestação de serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Sistema Rodoviário, que **não** foram apontados em aprofundada auditoria ambiental, devidamente contratada pela VIABAHIA com empresa especializada para cumprimento das condicionantes impostas na Licença Ambiental de Operação em 2010. Conforme será demonstrado, a presente demanda se faz necessária para pôr fim às arbitrariedades praticadas pela ANTT, que vem buscando atribuir à responsabilidade da VIABAHIA todo e qualquer passivo ambiental identificado ao longo da Concessão, desvirtuando o conteúdo da cláusula 19.1.2. (xv) do Contrato.
100. Inicialmente, cumpre esclarecer que **passivos ambientais** se referem a *“toda ocorrência danosa ao meio ambiente, decorrente da construção, restauração ou manutenção da Rodovia, capaz de atuar como fator de risco, dano ou degradação ambiental à área de influência direta e indireta, ao corpo estradal, ao usuário, ou causada por terceiros e/ou condições adversas”*, conforme definição do Glossário de Termos Técnicos do DNIT (**RTE-151**).
101. Ainda, de forma mais detalhada, a Portaria IBAMA nº 289/2013 (**RTE-152**) insere no conceito de **passivos ambientais** também o *“conjunto de alterações ambientais adversas decorrentes de: a) construção, conservação, restauração ou melhoramentos na rodovia, capazes de atuar como fatores de degradação ambiental, na faixa de domínio ou fora desta, bem como de irregular uso e ocupação da faixa de domínio; b) exploração de áreas de “bota-foras”, jazidas ou outras áreas de apoio; e c) manutenção de drenagem com o desenvolvimento de processos erosivos originados na faixa de domínio”*.
102. Assim, o passivo ambiental corresponde ao conjunto de obrigações decorrentes de impactos causados ao meio ambiente, atribuíveis a determinado responsável por recuperá-lo. No presente caso, a cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato atribui, de forma limitada, estas obrigações à VIABAHIA, conforme se verifica abaixo:
- “19.1.2 A Concessionária é responsável, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:
(xv) recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, exceto o passivo que não possa ser ou não pudesse ter sido descoberto ou previsto por aprofundada auditoria ambiental, realizada de acordo com as melhores práticas internacionais;” (grifamos)*
103. Infere-se que a VIABAHIA é responsável tão somente pelos passivos ambientais **(i)** relacionados ao Sistema Rodoviário **E (ii)** que foram ou pudessem ser descobertos por meio de aprofundada auditoria ambiental²⁹.
104. No que se refere à primeira condicionante, é nítido que a VIABAHIA somente poderia ser responsável pelos passivos ambientais presentes **dentro da faixa de domínio**, uma vez que a VABAHIA não está autorizada, e muito menos obrigada, a realizar qualquer serviço além do

²⁹Por óbvio, cumpre ressaltar também que aqueles passivos ambientais causados por atos ou omissões da própria VIABAHIA, ao decorrer da Concessão, serão de sua responsabilidade, no que se refere ao dever de recuperar os danos ambientais que deu causa, de modo que não são objeto do presente pedido.

que foi contratado - ao menos não sem a prévia anuência da ANTT, e mediante concomitante reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 9º, §4º da Lei nº 8.987/95³⁰ e cláusulas 19.1.3.(v)³¹ e 20.1.2³² do Contrato.

105. Já a segunda condicionante exige, para que um passivo ambiental seja atribuído à VIABAHIA, que este tenha sido descoberto ou pudesse ter sido descoberto por meio de “aprofundada auditoria ambiental”, a ser realizada atendendo as melhores práticas internacionais, assim compreendido pelo Manual DNIT de Atividades Ambientais Rodoviárias, como o cumprimento da norma NBR ISO 14010³³, conforme detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**).
106. Para instrução do procedimento licitatório, entre 19 de dezembro de 2008 e 5 de janeiro de 2009, a ANTT disponibilizou em seu sítio eletrônico estudos técnicos, visando fornecer dados e informações aos licitantes sobre as condições do Sistema Rodoviário objeto da Concessão. Dentre esta documentação técnica fornecida pela ANTT constava o Estudo de Engenharia e Meio Ambiente (“Estudo Ambiental - **RTE-105**”), elaborado, em junho de 2006, pelo *International Finance Corporation*³⁴ (“IFC”), membro do *World Bank Group*.
107. Este **Estudo Ambiental** tomou como base para sua auditoria ambiental os “Relatórios de Passivos Ambientais das Rodovias BR116 e BR324 - 2004”, elaborados pela Coordenação Geral de Meio Ambiente da Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT e **identificou 29 passivos ambientais**, cuja recuperação seria de responsabilidade da concessionária que se sagrasse vencedora do certame.
108. Após sagrar-se vencedora da licitação, a VIABAHIA iniciou o processo de licenciamento ambiental, cumprindo diligentemente as obrigações que lhe foram atribuídas pela cláusula 5.1.1 do Contrato³⁵. Assim, com a assunção da Concessão, em 19 de outubro de 2009, a VIABAHIA estava autorizada a iniciar sua operação, devendo, para tanto, cumprir as condicionantes do item 2.1 da Licença de Operação nº 882/2009 (**RTE-153**), emitida em 9 de outubro de 2009, conforme previsão do Item 7.1. do PER.
109. Dentre estas obrigações, a VIABAHIA deveria implantar um Programa de Recuperação de Passivos Ambientais (“PRPA”), promovendo um aprofundado levantamento dos passivos ambientais presentes no Sistema Rodoviário, nos seguintes termos:

³⁰ “Art. 9º A tarifa do serviço público concedido será fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato. (...) § 4º Em havendo alteração unilateral do contrato que afete o seu inicial equilíbrio econômico-financeiro, o poder concedente deverá restabelecê-lo, concomitantemente à alteração.”

³¹ “19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) (v) alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER;”

³² “20.1.2. A Concessionária poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nas hipóteses previstas na subcláusula 19.1.3 acima.”

³³ “A NBR ISO 14.010 define a auditoria ambiental, como o processo de verificação sistemática e documentada, objetivando obter e avaliar evidências que caracterizem e determinem as conformidades do empreendimento ao Gerenciamento Ambiental, em função de critérios pré-estabelecidos no mesmo, documentando e comunicando os resultados da verificação ao Gerente do mesmo.”

³⁴ A IFC, membro do Grupo Banco Mundial, é a maior instituição de desenvolvimento global voltada para o setor privado nos países em desenvolvimento, conforme descrito em sua sítio eletrônico: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/multilingual_ext_content/ifc_external_corporate_site/home_pt

³⁵ “5.1 A Concessionária deverá: 5.1.1 obter todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais; e”

• Programa de Recuperação dos Passivos Ambientais, o qual deverá levar em consideração o levantamento e cadastramento dos passivos com maior nível de detalhamento, abrangendo uma área maior além da faixa de domínio, bem como sugerindo as metodologias de mitigação, controle e monitoramento dos mesmos. Para cada passivo cadastrado, apresentar mapeamento, com o nível de intervenção para correção (projeto) e o cronograma de execução das mesmas.

(RTE-153)

110.A fim de atender às exigências da cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, no que se refere à “aprofundada auditoria ambiental, realizada de acordo com as melhores práticas internacionais” e às condicionantes da Licença de Operação, a VIABAHIA contratou a empresa V&S Ambiental Ltda, que em março de 2010, realizou aprofundada vistoria *in loco*, percorrendo toda a extensão do Sistema Rodoviário, a fim de registrar por meio de fotos os passivos encontrados, seguindo as melhores práticas e referenciais técnicos para estes serviços, conforme atestado no Relatório A&M **(RTE-087)**:

"9. Deste modo, considerando o período no qual foi realizada, o escopo dos trabalhos adotados, o embasamento nos manuais DNIT e normativos vigentes, a quantidade e qualidade dos registros realizados, esta auditoria caracteriza a profunda auditoria técnica realizada no momento da assunção da Concessão, definindo, inclusive frente ao órgão governamental competente (IBAMA), as responsabilidades da Concessionária frente aos Passivos Ambientais encontrados na rodovia."

111.As análises e registros decorrentes desta auditoria geraram o **PRPA de 2010**, que foi apresentado ao IBAMA para a satisfação das obrigações da Licença de Operação e contemplava **223 passivos ambientais**, dos quais 2 já haviam sido mapeados pelo Estudo Ambiental elaborado pelo IFC.

112.Desse modo, nos termos do Contrato, a VIABAHIA deve se responsabilizar pela recuperação destes passivos que foram identificados tanto pelo Estudo Ambiental do IFC, como pela profunda auditoria ambiental realizada pela empresa terceirizada para cumprimento das obrigações relacionada à Licença de Operação de 2010, o que totaliza 250 passivos ambientais (correspondentes aos 27 passivos identificados pelo IFC e os 223 apurados na auditoria realizada pela Requerente) mapeados e cadastrados como responsabilidade da Requerente perante o IBAMA.

113.Esta aprofundada auditoria, em conjunto com o Estudo Ambiental do IFC, definiu e delimitou a matriz de risco da VIABAHIA, em relação à prestação de serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais, conforme estabelecido no Contrato.

114.No entanto, no decorrer da Concessão, a VIABAHIA, em cumprimento com a legislação em matéria ambiental, realizou novos PRPA para atualizar o IBAMA em relação aos passivos ambientais que ocorreram e/ou foram descobertos **posteriormente** e que, assim como os demais, deveriam ser recuperados.

115.Concomitantemente à ocorrência/descoberta destes passivos ambientais não originalmente identificados pela aprofundada auditoria ambiental de 2010, a VIABAHIA submeteu à ANTT,

especialmente a partir de 2016, diversas correspondências³⁶ informando o substancial aumento do número de passivos ambientais, que, por não terem sido identificados antes, não estão inseridos no plexo de responsabilidades da Requerente.

116. Nestas correspondências, a VIABAHIA demonstrava que a constatação posterior de passivos ambientais que não puderam ser descobertos pela auditoria ambiental realizada em 2010 consiste **em risco não gerenciável pela VIABAHIA**, configurando hipótese de **sujeição imprevista**, com a superveniência de fatos imprevisíveis, em alguns casos, e, em outros casos, até previsíveis, mas de consequências incalculáveis (à luz do que fora apurado na fase licitatória), nos termos do art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93³⁷.
117. No entanto, a ANTT sempre manteve uma postura intransigível, ignorando a argumentação apresentada pela VIABAHIA em via administrativa, com a simples objetivo de negar qualquer pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em favor da VIABAHIA.
118. De fato, a ANTT restringia-se³⁸ a afirmar que os Estudos Técnicos do IFC não seriam aprofundados o suficiente para serem considerados como “aprofundada auditoria ambiental”, nos termos da cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato. Ainda que a argumentação apresentada pela VIABAHIA em via administrativa estivesse centrada nos estudos apresentados pela própria ANTT na fase de licitação, fato é que a ANTT tampouco considerou o PRPA de 2010 em suas análises para definição do que estaria dentro da matriz de risco da VIABAHIA.
119. Desde então, a VIABAHIA é refém do esvaziamento da previsão da cláusula 19.1.2.(xv) promovido pela ANTT, que arbitrariamente recusa-se a reconhecer que a matriz de risco da VIABAHIA não é uma carta-aberta, sujeita a qualquer interpretação da Requerida. Pelo contrário, o Contrato é o instrumento que define e delimita as responsabilidades de cada uma das Partes em relação aos passivos ambientais, sendo expresso entendimento de que a VIABAHIA será responsável **apenas** pelos passivos ambientais que fossem identificados por aprofundada auditoria ambiental.
120. Esta calamitosa situação perdura até os dias de hoje, sendo que o **PRPA elaborado em 2020**, identificou ao total **123 novos passivos ambientais**, sendo estes itens não identificados tanto no levantamento realizado para o Estudo Ambiental do IFC, quanto na auditoria ambiental de 2010, conforme detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**). Além destes 123 passivos ambientais adicionais, a VIABAHIA identificou em levantamento específico realizado para esta arbitragem, **mais 37 pontos de degradação ambiental**, relacionados à deposição de lixo

³⁶ A título de exemplo, vide a correspondência VB-GEC 1395/2016 (**RTE-154**) e VB-GEC 0270/2017 (**RTE-155**).

³⁷ Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos: (...) II - por acordo das partes: (...) d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual. Vide doutrina a respeito do tema indicada no **item 1** acima.

³⁸ Nesse sentido, vide os Ofício nº 1233/2016/GEINV/SUINF (**RTE-156**) e Ofício nº 560/2017/GEIN/SUINF (**RTE-157**), emitidos pela ANTT, respectivamente, em 5 de dezembro de 2016 e 13 de julho de 2017.

urbano dentro da faixa de domínio, que serão configurados como passivos ambientais em seu próximo PRPA a ser enviado no próximo ano ao IBAMA.

121. Somados a esses casos que claramente extrapolam a responsabilidade alocada à VIABAHIA, há ainda diversos elementos de macrodrenagem não previstos que, por razões alheias ao controle da Requerente, passaram a corresponder a inequívocos passivos ambientais que exigem monitoração e oneração com tratamentos, que, dada a complexidade técnica atrelada ao seu diagnóstico e, principalmente, à sua mensuração e consequências financeiras, estão sendo minuciosamente apurados e serão quantificados no curso desta arbitragem.
122. Após excluir os passivos que decorrem diretamente de atos ou omissões da VIABAHIA quanto à operação do Sistema Rodoviário, **restaram alheios à responsabilidade da VIABAHIA 86 passivos ambientais**, conforme detalhamento constante do Relatório A&M (RTE-087). Estes passivos, a contrassenso, vêm sendo monitorados pela VIABAHIA, sem qualquer reconhecimento quanto a necessidade da realização do reequilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato.
123. Reitera-se que o Contrato é **expresso** ao dispor que o dever de recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário **não** consiste em obrigação absoluta e ilimitada imposta à VIABAHIA, de modo que os passivos ambientais não descobertos ou previstos por auditoria ambiental competente **não** estariam abarcados dentre suas responsabilidades.
124. Assim, não é admissível que a VIABAHIA seja onerada a prestar, às suas próprias expensas, os serviços de recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento destes passivos ambientais que foram descobertos apenas após a realização da aprofundada auditoria ambiental em 2010, realizada por empresa especializada, conforme requisito contratual.
125. No entanto, visando a melhor administração da Concessão e prestação do serviço público de forma mais adequada aos usuários, a VIABAHIA não se nega a recuperar estes passivos, desde que tal inclusão de responsabilidade seja acompanhada do concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos nos termos do art. 9º, §4º da Lei nº 8.987/95, art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93 e cláusulas 19.1.2 (xv), 19.1.3.(v) e 20.1.2 do Contrato.
126. Ante o exposto, a VIABAHIA requer ao Tribunal Arbitral que
- a) **Declare** que a auditoria ambiental realizada em 2010, para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação nº 882/2009, consiste em aprofundada auditoria ambiental, nos termos da cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, **delimitando** a matriz de risco da VIABAHIA em relação às obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Sistema Rodoviário;
 - b) **Condene** a ANTT a promover **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais alheios à responsabilidade da VIABAHIA já prestados, no montante a ser oportunamente quantificado ao decorrer da arbitragem, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas,

tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT; e

- c) **Condene** a ANTT a promover **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da inclusão no PER das novas obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais descobertos após a realização de aprofundada auditoria ambiental em 2010, bem como seus respectivos fatos geradores, no montante a ser oportunamente quantificado ao decorrer da arbitragem, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis.

4. Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio

127. A VIABAHIA também faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão dos custos relacionados à compra de materiais e à contratação de serviços necessários para executar o remanejamento de adutoras da Empresa Baiana de Águas e Saneamento S.A. (“EMBASA”) localizadas dentro da faixa de domínio da Concessão, no município de Amélia Rodrigues/BA. Conforme será demonstrado, a ANTT já reconheceu o referido direito da Requerente, mas vem se valendo de subterfúgios para postergar sua concretização.
128. Tais interferências na faixa de domínio foram identificadas pela VIABAHIA em meados de 2016, época em que, em atenção ao previsto no item 2.2.1.2.3.(i)³⁹ do PER, foram iniciadas as obras de melhorias operacionais para implantação de ruas laterais entre os km 542+700 ao km 546+600 da rodovia BR-324/BA, no perímetro do município de Amélia Rodrigues/BA. A localização específica destes sistemas de distribuição de águas da EMBASA, que não eram inicialmente previstas, foi detalhada no Relatório A&M (**RTE-087**).
129. Uma vez detectadas, a VIABAHIA tomou as medidas necessárias para contatar a EMBASA, informando a necessidade de remanejamento de suas adutoras para que, assim, fossem liberadas as áreas para conclusão das obras de implantação das ruas laterais em Amélia Rodrigues/BA. Ainda nesta mesma oportunidade, a VIABAHIA apresentou uma proposta deste serviço adicional de remoção das interferências, para servir como parâmetro para que a EMBASA avaliasse quais medidas deveriam ser tomadas.
130. Paralelamente, a VIABAHIA solicitou à empreiteira contratada para os serviços de implantação das ruas laterais, Paviservice Serviços de Pavimentação Ltda. (“Paviservice”), que elaborasse uma minuta de aditivo ao Contrato de Empreitada nº CT 1441/2015 (“Contrato de Empreitada” - **RTE-158**) para incorporar os novos serviços de remanejamento das adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio.

³⁹ O item 2.2.1.2.3.(i) do PER dispõe sobre a seguinte obrigação da VIABAHIA: “(i) Melhorias operacionais aos usuários e de segurança para a travessia de pedestres no trecho da BR-324 no perímetro urbano de Amélia Rodrigues, do km 14,2 ao km 18,1 do sub-trecho 3 do Sistema Rodoviário, envolvendo, entre outros, implantação de barreira divisória de pistas de concreto (barreira tipo “New Jersey”), construção de vias laterais e implantação de 3 (três) passarelas;”

131. Por sua vez, em 9 de maio de 2016, a EMBASA encaminhou à VIABAHIA, por e-mail (**RTE-159**), um levantamento contendo o quantitativo e orçamento dos materiais necessários para relocação das redes de distribuição de água existentes.
132. Sendo a liberação medida indispensável, a VIABAHIA determinou⁴⁰ a compra dos materiais listados no levantamento realizado pela EMBASA, em 6 de junho de 2016, visando mitigar atrasos na execução das obras previstas no Contrato, uma vez que a implantação das ruas laterais teve de ser paralisada até que fosse concluído o remanejamento das interferências.
133. Após cotar o preço do serviço de relocação das adutoras e solicitar a compra dos materiais necessários, a VIABAHIA, em 17 de outubro de 2016, encaminhou à EMBASA a correspondência VB-FD 0746/2016 (**RTE-161**), solicitando que esta procedesse com o remanejamento das referidas adutoras.
134. Sem resposta, a VIABAHIA reiterou sua solicitação à EMBASA por meio da correspondência VB-FD 0814/2016 (**RTE-162**), ressaltando que a demora no remanejamento das interferências traria uma série de prejuízos tanto à VIABAHIA, quanto aos usuários da rodovia, uma vez que permaneciam suspensas as obras de implantação das vias marginais em Amélia Rodrigues/BA. Assim, ainda nesta oportunidade, a Requerente informou que daria início ao remanejamento das adutoras, a fim de minimizar o comprometimento do cronograma das obras previstas no Contrato.
135. A ANTT, acompanhando a execução contratual, solicitou, por meio do Ofício n.º 0419/2016/COINF/URBA (**RTE-163**), informações atualizadas quanto ao andamento das obras no Município de Amélia Rodrigues/BA, o que foi respondido pela VIABAHIA, em 18 de novembro de 2016, no sentido as obras de implantação das ruas marginais encontravam-se embargadas, uma vez que a EMBASA, até o momento, não havia se manifestado quanto ao remanejamento de suas adutoras da faixa de domínio, conforme consta da correspondência VB-GEC 1438/2016 (**RTE-164**).
136. Haja vista a morosidade da EMBASA para se manifestar sobre a remoção das interferências e visando mitigar atrasos na execução das obras previstas no Contrato frente às cobranças da ANTT, a VIABAHIA viu-se obrigada a proceder, por conta própria, ao remanejamento das adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio.
137. Para tanto, em 22 de dezembro de 2016, a VIABAHIA celebrou o Primeiro Aditivo ao Contrato de Empreitada (**RTE-165**), para inclusão do serviço de remanejamento do sistema de distribuição da EMBASA, o que resultou o aumento do valor do Contrato de Empreitada em R\$ 379.001,83, além da prorrogação de seu prazo em 6 meses.
138. Assim, antes de executar o serviço, a VIABAHIA submeteu à ANTT, em 20 de julho de 2017, o presente pleito de reequilíbrio do Contrato, em meio a sua proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**). Para tanto, encaminhou todos os documentos comprobatórios, como os anexos do Primeiro Aditivo do Contrato de Empreitada, as respectivas Notas Fiscais dos materiais comprados pela VIABAHIA e o projeto executivo da implantação das ruas laterais.

⁴⁰ Conforme consta do Pedido de Compra emitido pela VIABAHIA, em 6 de junho de 2016 (**RTE-160**).

139. Em sua resposta, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), informou que não poderia aceitar o pleito da VIABAHIA “neste momento”, uma vez que, para promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seria necessária a apresentação dos seguintes documentos adicionais:

- Correspondência encaminhada pela Concessionária de Rodovia à Concessionária de Serviço Público (CSP) solicitando o remanejamento ou remoção da interferência em questão;
 - Justificativa técnica, demonstrando a sobreposição do projeto aprovado, que tenha acarretado o remanejamento ou remoção da interferência;
 - Cotações de preços, no mínimo três, permitindo comprovar que a remuneração dos serviços realizados está em conformidade com os preços de mercado;
 - Contrato de Prestação de Serviço realizado pela Concessionária de Rodovia com a CSP;
 - Projeto Executivo elaborado para o remanejamento da interferência, com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART);
 - Nota Fiscal referente ao pagamento realizado pela Concessionária de Rodovia;
 - Planilha orçamentária contratada, para a conferência em campo dos serviços realizados.
204. Sendo assim, propomos não aceitar o referido pleito neste momento.

140. Ocorre que, conforme informado à ANTT, por meio da correspondência VB-GEC 1200/2017 (**RTE-125**) **não há** qualquer exigência regulatória, tampouco contratual, para apresentação desses documentos adicionais para fins de prosseguimento de análise dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro.

141. Isto é, sem qualquer fundamentação e justificativa, a ANTT exigiu que a VIABAHIA apresentasse extensa documentação adicional no intuito de comprovar o que **já estava comprovado pelos documentos anexos à correspondência VB-GEC 0900/2017**. De todo o modo, a VIABAHIA apresentou em sua resposta maior detalhamento dos custos incorridos (inclusive com detalhamento de Notas Fiscais) e a incorrer.

142. Sem ter como justificar suas próprias exigências iniciais, que não foram mais reiteradas, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**), respondeu aos esclarecimentos da VIABAHIA apresentando um **novo requisito** para aprovação do pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: a apresentação do projeto com a identificação das interferências:

179. Diante do exposto, não cabe o reequilíbrio econômico-financeiro de remoção de interferência até que seja apresentado o projeto com a identificação da interferência.

143. Ainda que tal exigência visasse, claramente, prorrogar qualquer recomposição do Contrato, a VIABAHIA, em resposta, encaminhou a correspondência VB-GEC 1400/2017 (**RTE-167**), informando que as interferências da EMBASA não constam do projeto executivo da referida

obra, pois não estavam cadastradas por integral o escopo original do Contrato. Por se tratar de falha no cadastramento (**de responsabilidade da EMBASA**), a interferência não pôde ser prevista em projeto, de modo que a VIABAHIA informou que seria possível realizar esta inclusão apenas em projeto *As Built*, quando da conclusão da obra.

144. De todo o modo, para atender à exigência da ANTT quanto a identificação das interferências, a VIABAHIA, nesta mesma correspondência, encaminhou um extenso relatório contendo o registro fotográfico referente à identificação das interferências da EMBASA. Por meio deste relatório, não resta qualquer dúvida a respeito das interferências questionadas pela ANTT.
145. No entanto, até o presente momento, as obras de remanejamento das adutoras não foram concluídas por razões alheias à responsabilidade da VIABAHIA, de modo que a apresentação do projeto em *As Built* restou impossibilitada. Isso porque, desde meados de 2014, a VIABAHIA é onerada em razão da **mora da ANTT** em realizar a Revisão Quinquenal. Conforme relatado na Parte Geral destas Alegações Iniciais, tal descumprimento contratual por parte da ANTT, somando aos imprevisíveis efeitos da crise econômica, conduziram a VIABAHIA a um profundo desequilíbrio econômico-financeiro.
146. A não realização das revisões contratuais pela ANTT dificulta extraordinariamente a execução de obrigações pela VIABAHIA, impondo a esta **sacrifício irrazoável**, o que configura Fato da Administração⁴¹. Tolhida de seus direitos, a VIABAHIA não teve outra opção senão priorizar a execução dos serviços de essencialidade mais imediata, como, por exemplo, a manutenção das rodovias e garantia dos padrões de segurança de tráfego.
147. Assim, o serviço de remoção de interferências da faixa de domínio teve de ser paralisado até o momento em que o Contrato fosse reestabelecido em seu equilíbrio econômico-financeiro, sob o risco de aprofundar ainda mais as dificuldades encontradas pela VIABAHIA. De toda a forma, essa impossibilidade **jamais** teria o condão de afastar o direito da VIABAHIA à recomposição econômico-financeira do Contrato, uma vez que esta deve ser concomitante à alteração do escopo contratual.
148. Em casos análogos a este, de necessária remoção de interferências de responsabilidade de terceiros dentro da faixa de domínio, a ANTT já reconheceu que a recomposição dos respectivos custos indevidamente incorridos pela VIABAHIA deve se dar de forma concomitante à alteração do escopo contratual e sem impor as mesmas exigências requeridas para o presente caso, conforme se extrai do Ofício nº 834/2012/SUINF (**RTE-168**).
149. No caso objeto do mencionado Ofício, a VIABAHIA promoveu o remanejamento de postes e cabos da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (“COELBA”) à época em que estava realizando as obras de duplicação do Contorno Sul de Feira de Santana/BA. Por se tratarem de interferências de terceiros na faixa de domínio, a ANTT **reconheceu** o direito da VIABAHIA à concomitante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

⁴¹ Nesse sentido entende a doutrina, conforme ensina Maria Sylvia Di Pietro. “Essa regra admite exceção pela aplicação da teoria do fato da Administração, quando sua conduta tornar impossível a execução do contrato ou causar ao contratado um desequilíbrio econômico extraordinário, que **não seria razoável exigir que suportasse, pela desproporção entre esse sacrifício e o interesse público** a atingir pela execução do contrato.” (grifamos) (DI PIETRO, Mari Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 32ª Ed., Rio de Janeiro: Forense, 2019, p. 322.)

150. Não há controvérsia quanto ao direito da VIABAHIA em ser recomposta por medidas presentes e futuras no intuito de otimizar os trabalhos e mitigar atrasos na execução do cronograma das demais obras previstas no Contrato, em razão de interferências de terceiros.
151. **Não é admissível que a ANTT continue postergando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, com base em subterfúgios que **contradizem sua própria conduta em situação análogas pretéritas**. Fato é que toda a documentação já encaminhada pela VIABAHIA é **suficiente** para que sejam analisados os custos incorridos com a remoção de interferências de responsabilidade de terceiros dentro da faixa de domínio.
152. Como já ficou claro nestas Alegações Iniciais, a ANTT cria mecanismos protelatórios para não ter de realizar qualquer alteração contratual que implique na recomposição econômico-financeira em favor da VIABAHIA, priorizando o interesse público secundário da Administração Pública, isto é, aquele relacionado ao interesse patrimonial do Estado, em detrimento do interesse público primário (dos usuários da rodovia).
153. Assim, a VIABAHIA não pode ser onerada a arcar as suas próprias expensas com os custos incorridos para a prestação de **serviços não previstos no PER ou no Contrato causados por entes terceiros da Administração Pública**. Estes valores a serem recompostos ao Contrato sequer correspondem à remuneração da VIABAHIA pelo remanejamento das intereferências, mas sim à **restituição do custos** com a compra dos materiais e contratação dos serviços necessários, conforme indicado pela EMBASA. Para este fim, a documentação já encaminhada pela VIABAHIA cumpre **todas** as necessidades técnicas para avaliação e quantificação do montante a ser reequilibrado.
154. Ante o exposto, a VIABAHIA requer ao Tribunal Arbitral que:
- a) **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da contratação do serviço de remanejamento de adutoras da EMBASA no valor a ser apurado após a conclusão dos serviços, com base na medição do empreiteiro a ser encaminhada oportunamente pela VIABAHIA; e
 - b) **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos custos já incorridos com a compra de materiais serviços necessários para executar o remanejamento de adutoras da EMBASA no valor total de **R\$ 66.958,37** (sessenta e seis mil, novecentos e cinquenta e oito reais e trinta e sete centavos), valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT. Para a realização da recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

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