



PROCEDIMENTO ARBITRAL CAM-CCBC Nº 64/2019/SEC7

PETIÇÃO 5 DA REQUERENTE - ALEGAÇÕES INICIAIS

II. PARTE ESPECIAL

CADERNO VI

Inclusão e Exclusão de Investimentos no PER

Índice

1. Investimentos do PER - Síntese da pretensão da Requerente.....	2
2. Metodologia contratual para inclusão e exclusão de investimentos no PER.....	4
3. A ilegalidade das condutas praticadas pela ANTT.....	7
4. Características das propostas de investimentos para a Concessão desprezada pela ANTT.....	12
5. Inclusão de investimentos no PER propostas pela VIABAHIA.....	16
5.1. Rejeição - Propostas indevidamente negadas pela ANTT.....	18
a) Implantação de ruas laterais e drenos no Contorno Sul de Feira de Santana/BA.....	18
b) ANTT recusa-se a reequilibrar o Contrato para inclusão dos novos custos com o Projeto SIR.....	21
c) A ANTT recusa-se a realizar o reequilíbrio do Contrato para implantação de passarela no km 446+000 da BR-116/BA.....	25
5.2. Postergação indefinida - Propostas indevidamente não analisadas pela ANTT.....	27
a) A ANTT postergou indefinidamente a análise das propostas da VIABAHIA para que fosse avaliada no âmbito da Revisão Quinquenal, que nunca foi realizada.....	27
a.1) Implantação de retorno em nível no km 481 da rodovia BR-116/BA.....	27
a.2) Exclusão do Contorno Norte e trecho urbano de Feira de Santana/BA.....	30
a.3) Exclusão do segmento rodoviário denominado perímetro urbano de Vitória da Conquista/BA.....	33
a.4) Exclusão do trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego).....	34
a.5) Implantação de dispositivo de acesso definitivo, em desnível, entre a BR-116 e o Aeroporto de Vitória da Conquista/BA.....	36
a.6) Implantação de interligação entre os bairros de Conjunto Viveiros e Feira X, no município de Feira de Santana/BA, no km 6+000 da BR-324/BA.....	39
a.7) Implantação de retorno em Amélia Rodrigues/BA, no km 546+160 da BR-324/BA.....	43
a.8) Rodovias Estaduais – BA-526 e BA-528.....	45
b) A ANTT não apresenta a metodologia de cálculo necessária para quantificação dos pleitos que diz estar desenvolvendo.....	50
b.1) Inclusão dos custos complementares para todas as obras Extra-PER já aprovadas.....	50
c) A ANTT não analisa os projetos encaminhados pela VIABAHIA.....	53
c.1) Implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão, no km 458 da BR-116/BA.....	53
c.2) Implantação de dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, em Terra Nova/BA..	57
c.3) Implantação do retorno rodoviário em Amélia Rodrigues/BA, km 540+440, da BR-324/BA..	59
6 – Conclusão e pedidos.....	62

1. Investimentos do PER - Síntese da pretensão da Requerente

1. A presente demanda tem como propósito tratar atos administrativos promovidos pela ANTT, por meio dos quais indevidamente (i) rejeitou propostas de inclusão e exclusão de investimentos no Programa de Exploração Rodoviária (“PER”) (**RTE-085**) encaminhadas pela VIABAHIA ou (ii) postergou a avaliação de tais propostas em âmbito administrativo, do modo que será detalhado, caso a caso, no **item 5** desta manifestação.
2. Desde os primeiros anos da Concessão, a VIABAHIA encaminhou à ANTT, no âmbito de revisões extraordinárias, propostas para **(i) inclusão de novos investimentos**, que se referem a interesses e necessidades dos usuários das rodovias concedidas e comunidades lindeiras, e **(ii) exclusão de investimentos** que, nos termos em que constam originalmente no PER, não podem ser adequadamente executados pela VIABAHIA ou não representam benefícios aos usuários das rodovias, considerando, especialmente, as necessidades concretas do Sistema Rodoviário.
3. A despeito de não existir uma definição expressa do termo “investimentos” no Contrato (**RTE-002**), sua conceituação se infere da cláusula 20.4.2(i), conforme abaixo:

“20.4.2. A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

*(i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão **de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER** previsto no Anexo II deste Contrato, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;”* (grifamos)

4. Ou seja, sendo os novos investimentos as “obras e serviços” não constantes originalmente do PER, as exclusões, *a contrario sensu*, referem-se também a “obras e serviços” que atualmente estão previstos no PER.
5. Em conformidade ao regramento aplicável, as propostas de investimentos (inclusão ou exclusão) são apresentadas sempre pela VIABAHIA, embora, na ampla maioria dos casos, decorram de **imposição da própria ANTT e/ou de outros entes do Poder Concedente** (como representantes do Estado da Bahia ou dos municípios lindeiros às rodovias sob concessão), ou, em outros casos, por iniciativa da VIABAHIA visando **atender ao interesse público primário**, tanto por meio da prestação de serviço público de forma **adequada e condizente com as necessidades dos usuários** e comunidades locais, quanto para garantir a efetiva **integração socioeconômica** da região do interior da Bahia às áreas portuárias, onde há grande circulação de bens.
6. Ao passo que a VIABAHIA apresentava suas propostas (muitas delas solicitadas pela própria Requerida), a ANTT atuou da forma mais desastrosa possível. Como se verá ao longo da análise individual dessas propostas, a ANTT postergou a apreciação de algumas propostas com base em equivocada fundamentação, alterou seu posicionamento diversas vezes sobre a mesma proposta (levando, por exemplo, uma proposta a voltar à “estaca zero” após anos de discussão), determinou e aprovou inclusões de investimentos sem considerar sua recomposição financeira, tudo isso de forma **excessivamente morosa em prejuízo do interesse público e em flagrante violação à lei e ao Contrato**.

7. Neste íterim, enquanto se aguarda a ANTT apresentar qualquer posicionamento sobre as propostas, a VIABAHIA continua em contato com as comunidades locais buscando formas de mitigar os diversos e, muitas vezes, **dramáticos efeitos**, por exemplo, da ausência de uma passarela que conecte uma comunidade afastada ao centro da cidade, em razão da rodovia federal, onde os veículos trafegam em alta velocidade.
8. Assim, como se comprovará a seguir, as propostas de inclusão ou exclusão de investimentos submetidas pela VIABAHIA, mas rechaçadas indevidamente pela ANTT - em claro descumprimento à previsão contratual estipulada na Cláusula 16.6.1¹ -, devem ser devidamente avaliadas no âmbito da Revisão Extraordinária, como determinado pelo Contrato, permitindo sua devida e célere implementação em favor do bom desenvolvimento da Concessão, como também para atender ao interesse público subjacente à presente controvérsia (**item 2**).
9. Como será detalhado, cada caso (alteração específica) apresenta sua peculiaridade, sendo comum a todos, porém, o caráter de inegável necessidade da intervenção pretendida. Porém, a ANTT, face às 15 propostas distintas de investimento, abusou de sua posição contratual, promovendo atos arbitrários e ilegais para se esquivar ao máximo de promover qualquer alteração das obrigações contratuais necessárias e extremamente vantajosas aos usuários e que ensejam a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
10. Referidas arbitrariedades praticadas pela ANTT, podem ser categorizadas em duas espécies de condutas **(i)** a indevida negativa às propostas de inclusão e exclusão de investimentos do PER e **(ii)** a omissão e postergação arbitrária destas mesmas avaliações em esfera administrativas, sob justificativas furtivas (**item 3**).
11. A junção dessas condutas revela o temerário *modus operandi* da ANTT, que se aproveita de sua complexa burocracia interna para justificar sua patente **omissão** frente ao interesse público primário e secundário, que se encontram “arquivados” nas prateleiras da ANTT.
12. De todo o modo, a VIABAHIA nunca concordou com essa postura e, agora, busca a tutela deste Tribunal Arbitral para fazer salvaguardar seu direito à execução plena e otimizada do Contrato, a fim de viabilizar a prestação adequada do serviço público que lhe foi concedido.
13. Para tanto, mostra-se mais que necessária a adequação dos investimentos do PER, compatibilizando-o às necessidades reais dos usuários, principalmente para garantir sua segurança, dando efetividade ao interesse público imanente à natureza de um contrato de concessão, como será demonstrado em detalhes no **item 4** desta manifestação.
14. Vale destacar, desde já, que **não** se busca deste Tribunal Arbitral juízos relacionados à *discricionariedade administrativa*, já que a discussão quanto às propostas detalhadas refere-se a aspectos de legalidade ou, em alguns casos, aspectos técnicos, que poderiam, no máximo, situar-se no âmbito da chamada “discricionariedade técnica”, que é passível de exame pelo Tribunal Arbitral, com auxílio de peritos especializados.

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

15. Por fim, será detalhada no **item 5** cada uma das propostas de inclusão e exclusão de investimentos do PER que foram apresentadas em via administrativa pela VIABAHIA e que não foram analisadas, foram integralmente negadas de forma injustificada pela ANTT ou parcialmente negadas com vistas à redução atécnica dos efetivos custos demandados para a execução de novas obras e/ou serviços.

2. Metodologia contratual para inclusão e exclusão de investimentos no PER

16. O Contrato celebrado entre VIABAHIA e ANTT apresenta três espécies de revisão contratual com escopos distintos, como se pode observar no quadro abaixo:

Espécie de Revisão Contratual	Escopo contratual
Revisão Ordinária (cláusula 16.4 ²)	Trata-se da revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio com o objetivo de apurar temas recorrentes, como, por exemplo, incorporar a parcela das receitas extraordinárias auferidas no ano anterior.
Revisão Quinquenal (cláusula 16.5 ³)	Trata-se da revisão a ser <u>realizada pela ANTT a cada 5 anos</u> com o objetivo de <u>compatibilizar a Concessão com as reais necessidades advindas no Sistema Rodoviário e do cenário econômico.</u>
Revisão Extraordinária (cláusula 16.6)	Trata-se da revisão contratual a ser realizada sempre que for necessário <u>recompôr do equilíbrio econômico-financeiro</u> decorrente das hipóteses previstas no Contrato.

17. Portanto, a Revisão Extraordinária é o mecanismo contratual adequado para a avaliação e aprovação das propostas de inclusão e exclusão de investimentos do PER, conforme se observa da leitura conjunta das cláusulas 16.6.1, 20.1.2 e 19.1.3.(v) do Contrato:

² “16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio. 16.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, conforme disposto na subcláusula 17.6. 16.4.2 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio com o objetivo de incorporar os recursos mencionados na subcláusula 16.4.1 acima, será realizada conforme disposto no item (iii) da subcláusula 20.4.2.”

³ “16.5 Revisão quinquenal da Tarifa Básica de Pedágio. 16.5.1 Revisão quinquenal é a revisão que será realizada pela ANTTa cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato.”

Cláusula 16.6.1	<ul style="list-style-type: none">• Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio• É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20.
Cláusula 20.1.2	<ul style="list-style-type: none">• Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro• A Concessionária poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nas hipóteses previstas na subcláusula 19.1.3 acima.
Cláusula 19.1.3.(v)	<ul style="list-style-type: none">• A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:• alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER;

18. Ao solicitar e aprovar uma proposta de novo investimento a ser executado pela VIABAHIA, a ANTT determina a forma como este será realizado, bem como o montante a ser recomposto ao Contrato e autoriza a alteração do PER (cláusula 19.1.3.(v)), o que, por sua vez, enseja à VIABAHIA o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (cláusula 20.1.2), tudo isso no âmbito da Revisão Extraordinária (cláusula 16.6.1).
19. Vale notar que, a despeito de as propostas de investimentos terem sido elaboradas e apresentadas pela VIABAHIA, **muitas delas foram solicitadas pela própria ANTT**, ou, ainda, por autoridades municipais e estaduais, com o que a ANTT concordou, e incumbe a esta autorizar a inclusão/exclusão do investimento, cumprindo-se o procedimento previsto no Contrato para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.
20. Assim, referida inclusão ou exclusão de investimento, consiste na hipótese de alteração unilateral do contrato, nos termos do art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95⁴ e da cláusula 19.1.3.(v)⁵ do Contrato, cujos reflexos econômicos e financeiros devem ser recompostos à VIABAHIA na forma prevista na cláusula 20 do Contrato.
21. Cabe desde já ressaltar que a congruência de interesses entre ANTT e VIABAHIA em relação à inclusão/exclusão de uma determinada obrigação do PER não descaracteriza a unilateralidade de como a alteração será realizada no Contrato, uma vez que somente pode ser implementada mediante a aceitação e autorização da ANTT⁶.
22. Ainda, essa coincidência de interesses é inclusive recomendável, uma vez que demonstra que tanto a ANTT quanto a Requerente concordam se tratar de uma melhoria para o sistema

⁴ “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.”

⁵ “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;”

⁶ Vide, por exemplo, cláusula 6 do Contrato e subitens, que dispõe sobre a aceitação e aprovação de projetos de investimentos pela ANTT.

viário, visando à prestação do serviço concedido da forma mais adequada às necessidades da coletividade.

23. No presente caso, **todas** as alterações propostas pela VIABAHIA se caracterizam como melhorias do sistema viário, cabendo à ANTT, por sua vez, a análise dos seus termos (embora, como se demonstrará, esteja exatamente neste último aspecto a grande problemática que justifica o presente pleito).
24. Dado o dever da concessionária de manter o constante diálogo próximo com as autoridades locais e a coletividade afetada pela prestação do serviço público concedido, é esperado que as propostas de alteração das obrigações do PER partam da própria VIABAHIA.
25. De fato, a VIABAHIA desde o início do Contrato promoveu eventos para se aproximar das comunidades locais e usuários das rodovias concedidas a fim de formatar medidas destinadas a melhorar cada vez mais a prestação do serviço público a ela concedido.
26. Uma dessas medidas foi a execução da alça de acesso à rodovia BA-052 (Estrada do Feijão), no entroncamento com a BR-116/BA, cuja conclusão e entrega foi registrada por meio da missiva VB-GEC-025/2018 (**RTE-298**), 22 de março de 2018, bem como pelo Ofício nº 0056/2018/COINF/URBA (**RTE-299**).
27. No entanto, como será detalhado em cada caso, a ANTT passou a **postergar e obstar** a devida apreciação destes pleitos - isso quando se dignou a ao menos responder às solicitações da Requerente -, por meio da furtiva alegação de que tais inclusões/exclusões de investimentos seriam “assunto de Revisão Quinquenal”⁷.
28. Ocorre que, como já exposto, a Revisão Quinquenal, mesmo passados **10 anos** de Concessão, **nunca foi realizada!** Como já exposto nas presentes Alegações Iniciais, a Revisão Quinquenal é tratada pela ANTT quase como uma “figura mítica”, suscitada quando melhor lhe convinha para se omitir dos seus deveres contratuais mais comezinhos; mas sem **jamais** concluir sequer a primeira Revisão Quinquenal.
29. Ainda, destaca-se que o escopo da Revisão Extraordinária, conforme previsto especificamente no Contrato, está alinhado com as definições da Resolução ANTT nº 675/2004⁸ (**RTE-080**), alterada pela Resolução ANTT nº 5.172/2016 (**RTE-170**), no sentido de que se trata do mecanismo adequado para analisar as repercussões contratuais, especialmente econômicas e financeiras, decorrentes de alteração unilateral do Contrato:

“Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe

⁷ A título de exemplo, veja a determinação da ANTT emitida no Ofício nº 18507/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-300**), em relação à proposta de exclusão das obrigações relacionadas com o Contorno Norte de Feira de Santana/BA.

⁸ Vale notar que não foram consideradas as alterações promovidas pela Resolução nº 5.859/2019 (**RTE-069**) no dispositivo do art. 2º-A da Resolução nº 675/2004 (**RTE-080**), em vista de sua patente inaplicabilidade ao Contrato (vide item 5 do Caderno V). De todo modo, ainda que não padecesse de ilegalidade, a alteração promovida pela Resolução nº 5.859/2019 não alterou a orientação de que a Revisão Extraordinária é o mecanismo adequado para a realização da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da alteração de alteração unilateral do Contrato para inclusão ou exclusão de investimentos do PER.

que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.”
(grifamos)

30. Assim, não restam dúvidas que a Revisão Extraordinária é o mecanismo adequado para que seja avaliada a pertinência das alterações propostas no **item 5** abaixo, sendo abusiva e arbitrária a conduta da ANTT de se furtar a apreciar as alterações propostas por entender que só devam ser feitas no âmbito da Revisão Quinquenal com o claro intuito de prorrogar indefinidamente a aprovação e implementação destas alterações.

3. A ilegalidade das condutas praticadas pela ANTT

31. A avaliação quanto à inclusão e/ou exclusão de investimentos no PER está relacionada a certa margem de discricionariedade da ANTT, dada a análise de conveniência e oportunidade que se espera seja realizada visando à tutela do interesse público.
32. No entanto, a ANTT, por diversas vezes, confunde “discricionariedade” com “arbitrariedade”, considerando a forma como conduz a avaliação das propostas encaminhadas pela VIABAHIA, o que sem sombra de dúvida **é passível de controle jurisdicional** (judicial ou arbitral, a depender da escolha das partes no contrato de concessão).
33. A discricionariedade dos atos administrativos está relacionada à apreciação da pertinência da inclusão/exclusão de um investimento, porém, pautando-se pela avaliação dos elementos fáticos apresentados na proposta submetida pela VIABAHIA, pela finalidade contratual a ser perseguida, pela otimização da prestação do serviço público e, por óbvio, pelas previsões contratuais.
34. A VIABAHIA não questiona, objetiva e abstratamente, a realização dessa apreciação pela ANTT, mas sim as **manipulações e omissões da Requerida**, que abusa de suas prerrogativas para se furtar de apreciar as propostas relacionadas com investimentos.
35. A arbitrariedade das condutas promovidas pelas ANTT não se confunde com a discricionariedade com a qual estaria autorizada a avaliar as propostas de alteração do PER. A recorrente **omissão** da ANTT quanto à motivação dos seus atos, assim como o uso de informações equivocadas, é **passível de controle jurisdicional**, como esclarece Luis Manuel Fonseca Pires⁹:

*“Em suma, é possível haver competência discricionária sobre a escolha de um entre variados fatos, mas o fato em si, o fato eleito, não comporta discricionariedade porque se relaciona ao universo da realidade empírica, e é por isso que uma vez escolhido um fato – quando a lei faculta a discricionariedade de assim ser ou porque afirma expressamente, ou porque não prescreve um único fato possível –, o fato escolhido pelo administrador vincula sua ação – é a teoria dos motivos determinantes. **Por conseguinte, o controle judicial incide, sem quaisquer reservas, sobre o fato em todos os níveis de controle acima mencionados.**”* (grifamos)

⁹ PIRES, Luis Manuel Fonseca. **Controle judicial da discricionariedade administrativa: dos conceitos jurídicos indeterminados às políticas públicas**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009, p. 199.

36. No mesmo sentido entende Gustavo Binbenojm¹⁰, ressaltando que o controle de ato administrativo pode ocorrer quando há violação às bases princiológicas da atuação da Administração Pública:

“Dessa análise, poderá o magistrado concluir que o ato administrativo acatou aos princípios incidentes à hipótese, não causando qualquer lesão ao administrado. Caso conclua que algum princípio foi violado ou que a ponderação administrativa foi mal feita, poderá exercer um (i) controle ablativo, restringindo-se a determinar a invalidação do ato ou (ii), dependendo das circunstâncias fáticas e da intensidade da violação dos princípios, realizar um controle ablativo e mandamental (ou condenatório), determinando qual a única decisão conforme ao direito para solucionar o caso.” (grifamos)

37. Ainda, a discricionariedade da Administração Pública não pode ser entendida como uma “carta branca”, por meio da qual a ANTT estaria autorizada a ignorar o interesse público primário e abandonar a análise dos pleitos submetidos pela VIABAHIA.

38. Esse entendimento também já foi confirmado pela doutrina, que entende pela necessidade de atualizar a clássica dicotomia entre atos administrativos vinculados e atos administrativos discricionários, pois, em ambas as hipóteses, verifica-se a existência de diferentes níveis e aspectos de vinculação¹¹.

39. Ademais, a aprovação das propostas de novos investimentos ora tratadas pressupõe a avaliação técnica dos seus termos, podendo, portanto, ser relacionada à esfera da discricionariedade técnica da Administração, que, de acordo com a lição de Maria Sylvia Zanella Di Pietro se distingue da discricionariedade administrativo:

“[...] a distinção entre discricionariedade administrativa e discricionariedade técnica ou imprópria está em que, na primeira, a escolha entre duas ou mais alternativas válidas perante o direito se faz segundo critérios de oportunidade ou conveniência (mérito) e, na segunda, não existe propriamente liberdade de opção, porque a Administração tem que procurar a solução correta segundo critérios técnicos.”¹² (grifamos)

40. Desse modo, não pode a Requerida se valer de subterfúgios para se distanciar dos parâmetros técnicos que devem nortear sua atuação no ato de avaliar de uma proposta de novos investimentos (ou exclusão de investimentos) para a aprimoramento dos serviços oferecidos aos usuários.

41. Essa avaliação, ainda, por ser embasada (ou assim deveria ser) em parâmetros de racionalidade técnica e na constatação, especialmente, da necessidade dos investimentos propostos, admitem o controle externo de sua regularidade, como bem elucida Maria Sylvia Zanella Di Pietro:

¹⁰ BINENBOJM, Gustavo. **Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p.247.

¹¹ “A emergência da noção de juridicidade administrativa, com a vinculação direta da Administração à Constituição, não mais permite falar, tecnicamente, numa autêntica dicotomia entre atos vinculados e atos discricionários, mas, isto sim, em diferentes graus de vinculação dos atos administrativos à juridicidade”. (BINENBOJM, Gustavo. **Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2014, p. 39).

¹² DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Discricionariedade técnica e discricionariedade administrativa. *Revista Brasileira de Direito Público _ RBDP*, Belo Horizonte, ano 5, n. 17, p. 75-96, abr./jun. 2007. Disponível em: <<http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdicntd=41080>>. Acesso em: 11/06/2020.

“Outro dado a realçar é o que diz respeito ao controle judicial sobre a chamada *discricionariedade técnica*. No direito brasileiro, o tema da *discricionariedade técnica* tem sido pouco analisado, talvez pelo fato de que **não existe muita dúvida quanto à possibilidade de ser exercido controle judicial sobre os aspectos técnicos do ato administrativo**. A legislação processual permite que o juiz se socorra do auxílio de peritos para apreciar tomada de decisões que envolvam dados técnicos que possam ser esclarecidos por especialistas, conforme artigos 420 a 439 do Código de Processo Civil.”¹³ (grifamos)

42. No presente caso, a ANTT deveria avaliar, motivadamente, a adequação técnica de aprovar a inclusão/exclusão de um investimento, estando, no entanto, vinculada ao procedimento previsto no Contrato, às normas do direito administrativo e ao direito constitucional, uma vez que todos as alterações propostas pela VIABAHIA visam a atender aos interesses da coletividade, como detalhado no **item 5** abaixo.
43. Esta é a causa de pedir da presente demanda: o descumprimento por parte da ANTT da referida vinculação às previsões contratuais e legais, no que se refere às suas condutas praticadas perante a avaliação das propostas submetidas pela VIABAHIA, conforme será demonstrado em seguida.
44. Nesse sentido, as condutas promovidas pela ANTT podem ser categorizadas em duas espécies: **(i)** em certos casos, a **rejeição** das propostas da VIABAHIA de inclusão ou exclusão de investimentos do PER, em descumprimento ao procedimento previsto no Contrato e **(ii)** já em outros, a **postergação indefinida** da análise e aprovação dessas propostas, muitas vezes suspendendo tal análise para a nunca realizada Revisão Quinquenal.
45. Tais condutas consubstanciam-se nos atos administrativos praticados pela ANTT, que padecem de vícios em relação aos seus elementos (requisitos) de validade, como se passa a esclarecer.

Conduta (i) – Rejeição das propostas de investimento

46. A conduta denegatória promovida pela ANTT também padece de vícios que ensejam a intervenção deste Tribunal Arbitral, para que invalide tais atos denegatórios e determine que tais propostas sejam devidamente avaliadas pela ANTT, no âmbito da Revisão Extraordinária, em cumprimento à previsão da Cláusula 16.6.1.
47. No que se refere aos vícios relacionados aos **motivos**, verifica-se, em suma, que a ANTT, ao justificar a rejeição das propostas, valeu-se de situações de fato e de direito, por vezes, inexistentes ou ilegítimas, além de se omitir a apreciar alegações feitas pela VIABAHIA, especialmente no que se refere à importância do investimento para funcionamento do sistema viário, o que é vedado pelo direito¹⁴.

¹³ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Discricionariedade técnica e discricionariedade administrativa. *Revista Brasileira de Direito Público _ RBDP*, Belo Horizonte, ano 5, n. 17, p. 75-96, abr./jun. 2007. Disponível em: <<http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=41080>>. Acesso em: 11/06/2020.

¹⁴ Vide, dentre outros, o artigo 2, alínea “d” da Lei 4.717/65: “Art. 2º São nulos os atos lesivos ao patrimônio das entidades mencionadas no artigo anterior, nos casos de: (...) **Parágrafo único. Para a conceituação dos casos de nulidade observar-se-ão as seguintes normas: (...) d) a inexistência dos motivos se verifica quando a matéria de fato ou de direito, em que se fundamenta o ato, é materialmente inexistente ou juridicamente inadequada ao resultado obtido;**”

48. Ao assim agir, a ANTT também se afasta da finalidade que deveria ser perseguida em sua atuação no presente Contrato: a preservação do interesse público. Com o evidente objetivo evitar a correspondente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em favor da VIABAHIA, a ANTT deixa de privilegiar o interesse público primário de favorecer a qualidade e segurança dos usuários das rodovias concedidas.
49. Essa conduta da ANTT, portanto, evidencia sua atuação distanciada da finalidade contratualmente preponderante na avaliação das propostas submetidas pela VIABAHIA. Por consequência, há o claro desvio do poder investido à Requerida, o que impõe a submissão ao controle jurisdicional, em consonância com o entendimento da doutrina especializada:
- “Por último, e para encerrarmos a **análise do aspecto probatório do desvio de finalidade em Juízo**, releva comentarmos o apontamento de Carmen Chinchilla Marín, com o qual acedemos, de que **o desvio de finalidade pode – acrescemos: deve – ser apreciado de ofício pelo juiz. Trata-se de vício de nulidade por se referir ao fim da função pública, portanto, não é passível de convalidação**, e a gravidade exige a imediata consideração pelo Judiciário, ainda que apenas incidentalmente e independentemente de pedido das partes, como premissa a ser considerada para a solução dos pedidos principais – isto quando o desvio de finalidade não for o próprio fundamento da causa.”¹⁵ (grifamos)*
50. Um caso exemplificativo desta conduta da ANTT, viciada quanto à sua motivação e finalidade, é a rejeição da proposta de recomposição dos custos incorridos com a integração do novo sistema de compartilhamento de dado (“Projeto SIR”) **imposto unilateralmente pela ANTT** a todas as concessionárias.
51. Como se verá na análise detalhada no **item 5** infra, apesar de a referida integração do sistema gerar uma série de custos para as VIABAHIA, a ANTT restringiu-se a comunicar que não recomporia os custos relacionados à disponibilização da novo sistema de compartilhamento de dados, conforme consta do Ofício nº 921/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-301**).
52. Referido entendimento, manifestamente equivocado, foi mantido pela ANTT no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, mesmo após reapresentações e comprovações pela VIABAHIA. Alega a ANTT que VIABAHIA não teria direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos que teria de incorrer com a integração do Projeto SIR já estarem contemplados em seu escopo, conforme consta das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**) e 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**).
53. A partir deste exemplo – dentre diversos outros a seguir detalhados –, é notório concluir que os atos administrativos praticados pela ANTT para negar propostas de inclusão/exclusão de investimentos do PER padecem de vícios em relação aos seus motivos e finalidades, sendo, portanto, nulos.
54. As condutas **(i)** e **(ii)** praticadas pela ANTT violam as previsões contratuais e demais atos normativos, o que revela sua completa **ilegalidade**, que deve ser reparada pelo Tribunal Arbitral, visando e garantindo a prestação do serviço público de qualidade, dado o caráter

¹⁵ PIRES, Luis Manuel Fonseca. **Controle judicial da discricionariedade administrativa: dos conceitos jurídicos indeterminados às políticas públicas**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009, p. 262.

essencial que as propostas da VIABAHIA desempenha para a coletividade, conforme será demonstrado em seguida.

Conduta (ii) – Postergação indefinida da análise das propostas de alteração do PER

55. No que se refere à **conduta (ii)**, a ANTT se furtou de avaliar as propostas de inclusão e/ou exclusão de investimentos encaminhadas pela VIABAHIA. Para tanto, a ANTT indevidamente se utilizou de três artifícios: **(a)** informar que determinada proposta somente seria avaliada no “âmbito da Revisão Quinquenal”, **(b)** não apresentar a metodologia de cálculo necessária para quantificação dos pleitos que diz estar desenvolvendo e **(c)** não analisar os projetos encaminhados pela VIABAHIA.
56. Não obstante a análise detalhada de cada um destes artifícios, é nítido constatar que todas estas alegações da ANTT consistem em meros subterfúgios para postergar ao máximo o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, ou mesmo a redução do escopo das obrigações atribuídas à VIABAHIA (no caso de exclusões), padecendo de graves vícios.
57. Primeiramente, ao perpetuar o trâmite administrativo para análise dos projetos e propostas encaminhados pela VIABAHIA, essenciais para os usuários das rodovias, a ANTT acaba por **descumprir** o princípio constitucional da razoável duração do processo, conforme insculpido no inciso LXXVIII do artigo 5º da Constituição Federal¹⁶.
58. Essa reiterada omissão da ANTT viola o interesse público primário dos usuários da rodovia, especialmente em relação a sua segurança e à garantia de melhor fluidez de tráfego. **Verifica-se que a ANTT ignora o interesse público primário relacionado à segurança dos usuários e da prestação de serviço adequado ao pleno atendimento destes, nos termos do art. 6º, da Lei nº 8.987/95**¹⁷.
59. Além disso, a ANTT distorce o escopo da Revisão Extraordinária para esvaziá-la da função prevista na cláusula 16.6.1. do Contrato, isto é, a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro diante de eventos cujos riscos não são atribuídos à VIABAHIA. O que é pior, em **flagrante contradição** ao que vinha sendo implementado ao longo da Concessão.
60. Desde o início, a VIABAHIA submeteu diversas propostas à ANTT solicitando a inclusão ou exclusão de investimentos do PER, que foram analisadas no âmbito de Revisão Extraordinária, por se tratar de hipóteses de alteração unilateral do Contrato, nos termos da cláusula 19.1.3.(v).
61. No entanto, entre os anos de 2018 e 2019, a ANTT arbitrariamente, surpreendeu a VIABAHIA ao determinar que algumas dessas avaliações em curso fossem suspensas por, supostamente, enquadrarem-se “no escopo da Revisão Quinquenal”.

¹⁶ “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação”

¹⁷ “Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.”

62. Em outras palavras, a ANTT arbitrariamente se furtou de analisar as propostas encaminhadas há anos para postergá-las a um futuro incerto, visto que, até o momento a ANTT **nunca** realizou a Revisão Quinquenal, estando em **mora desde 2014 e, tampouco irá fazê-lo em via administrativa**, considerando o arquivamento arbitrário e indevido dos processos com fundamento na superveniente Resolução nº 5.859/2019 (**RTE-069**), manifestamente inaplicável ao presente Contrato¹⁸, como demonstrado no **Item 5 do Caderno V**.
63. Nessa linha, observa-se que estes atos administrativos também são viciados em relação aos seus objetivos, na medida em que o resultado da conduta adotada pela ANTT importa em notória ilegalidade, vulnerando a prestação adequada do serviço público (art. 6º da Lei 8.987/95), o aperfeiçoamento da Concessão pela VIABAHIA, além de violar os princípios da eficiência, continuidade da prestação dos serviços públicos e segurança jurídica.
64. A omissão e suspensão praticadas pela ANTT na avaliação das propostas encaminhadas pela VIABAHIA desconsideram a indispensabilidade de serem ponderados e atendidos os interesses dos usuários e das coletividades locais que estão relacionados à segurança viária e que estão há anos aguardando a avaliação da ANTT.
65. Este é o caso dos habitantes do município de Terra Nova/BA, que aguardam, **desde 2012**¹⁹, a implantação de um dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, que esteve submetido à análise das gerências técnicas desde então.
66. Como será detalhado no **item 5**, **após cerca de 7 anos** em que a VIABAHIA insistiu em demonstrar a importância do investimento para a segurança viária, a ANTT, por meio da Nota Técnica SEI nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-024**), determinou a **suspensão** da análise da proposta para que essa seja “reformulada” no âmbito da Revisão Quinquenal, que, repita-se, **nunca foi realizada pela ANTT**.
67. Este exemplo também revela o **desvio de finalidade** que fulmina os atos promovidos pela ANTT, uma vez que, de forma arbitrária e abusiva, a ANTT despreza a necessidade e adequação dessa proposta da VIABAHIA em prol da comunidade local afetada pela rodovia, em completo detrimento da prestação de serviço público de forma adequada.
68. Assim, tem-se que os atos administrativos praticados pela ANTT para omitir-se de seu dever de avaliar as propostas de inclusão/exclusão de investimentos do PER padecem de vícios em relação aos seus motivos, objetivos e finalidades, sendo, portanto, necessária a intervenção deste Tribunal Arbitral.

4. Características das propostas de investimentos para a Concessão desprezadas pela ANTT

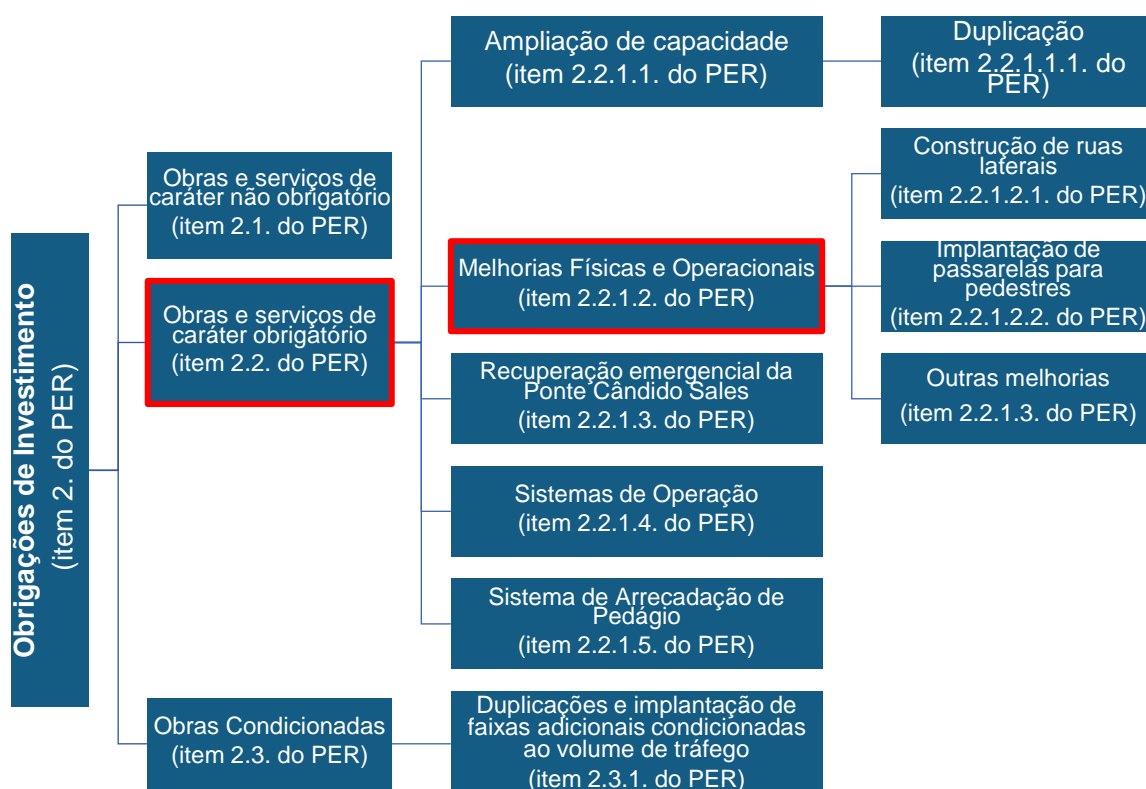
69. A inclusão e exclusão de determinados investimentos do PER, conforme proposto em via administrativa pela VIABAHIA e, ora submetido à jurisdição do Tribunal Arbitral, é

¹⁸ Antes da edição da Resolução nº 5.859/2019 (**RTE-069**), a ANTT chegou até mesmo a editar Portaria impedindo a realização de revisões contratuais como previstas no Contrato de Concessão (Portaria nº 127/19 – **RTE-066**), como será detalhado no **Item 4** abaixo.

¹⁹ A necessidade da implantação do retorno foi constatada pela própria ANTT, em 26 de dezembro de 2012, quando encaminhou o Ofício 0509/2012/COINF/URBA (**RTE-302**) à VIABAHIA determinando que estudasse as condições dos retornos irregulares que se encontravam ao longo da rodovia BR-324/BA.

fundamental para a adequada prestação do serviço público, visando tutelar o interesse público subjacente ao Contrato.

70. Como adiantado, a partir do conceito previsto no Contrato²⁰ (RTE-002), os **“investimentos” são quaisquer obras e serviços relacionados à Concessão, sendo “novos investimentos” aquelas obras ou serviços que não constam originalmente do PER (RTE-085).**
71. Os investimentos que a VIABAHIA pretende incluir ou excluir são definidos no PER como “Melhorias Físicas e Operacionais” (item 2.2.1.2. do PER) que, por sua vez, consistem em “Obras e Serviços de caráter obrigatório” (item 2.2.1. do PER), conforme consta do quadro explicativo abaixo:



72. Estas melhorias físicas e operacionais estão relacionadas diretamente à prestação do serviço público, isto é, as obrigações contratuais que se pretende discutir estão intimamente relacionadas com a finalidade da Concessão: a prestação de serviço público de forma adequada, nos termos do art. 6º, §1º da Lei nº 8.987/95:

“Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato.

§ 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”

²⁰ Vide cláusula 20.4.2(i) do Contrato (RTE-002), transcrita anteriormente.

73. Nesse sentido, vale destacar que a importância destes investimentos transcende até mesmo os interesses das comunidades locais, abrangendo toda a coletividade, uma vez que o interesse público não deve ser lido de forma restritiva, mas sim de modo a englobar toda a população, conforme ensina Odete Medauar²¹:

“Se é difícil enunciar um conceito jurídico preciso de interesse público, parece, no entanto, possível associá-lo ao que deveria ser o bem de toda a população, a uma percepção geral das exigências da sociedade. Evidente que atos administrativos podem atender a fins públicos atinentes, de modo imediato, a uma parcela da população e, de modo mediato, a toda a população.” (grifamos)

74. Os investimentos discutidos nesta manifestação, além de trazerem melhorias para as comunidades locais, exercem um importante papel para a manutenção da Concessão como um todo, viabilizando o tráfego de veículos entre o interior da Bahia e a região portuária.

75. Não se trata, portanto, de adotar simplesmente a clássica concepção do princípio da supremacia do interesse público sobre o privado, mas sim verificar, caso a caso, qual interesse é o “público”.

76. Nesta toada, é fundamental observar que **todas** as propostas da VIABAHIA ora discutidas, como se verá, **(i)** asseguram a prestação adequada do serviço público, garantindo a execução mais eficiente do Contrato, **(ii)** devem ser analisadas em observância à segurança-jurídica, bem como **(iii)** correspondem ao interesse público subjacente à prestação do serviço.

77. No entanto, **a conduta da ANTT viola todos estes objetivos** buscados pela da VIABAHIA.

78. Primeiro, a ANTT, por força do §1º do artigo 6º da Lei nº 8987/95²² e art. 37, *caput*, da Constituição Federal²³, deve zelar pela maximização da eficiência no âmbito de sua administração, no que se refere à análise das propostas de alteração das obrigações contratuais relacionadas aos investimentos do PER, devendo agir de modo célere e preciso para produzir resultados que satisfaçam as necessidades da coletividade.

79. De fato, a conduta da ANTT no sentido de prorrogar por anos a análise dos projetos encaminhados pela VIABAHIA, ou sequer analisá-los, afronta este princípio constitucional da eficiência, seja sob o aspecto de sua atuação enquanto Administração Pública, mas também embarga a concretização dos melhores resultados na prestação de serviços públicos.

80. A atuação da ANTT mostra-se ineficiente, sob ambos estes aspectos, como ensina a Maria Sylvia Zanella Di Pietro²⁴:

²¹ MEDAUAR, Odete. *Direito Administrativo moderno*. 21. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2018, p.138.

²² “Art. 6º Toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, conforme estabelecido nesta Lei, nas normas pertinentes e no respectivo contrato. § 1º Serviço adequado é o que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.”

²³ “Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (...)” (grifamos)

²⁴ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito Administrativo*. 27ª edição. São Paulo: Editora Atlas, 2014, p. 84.

“O princípio da eficiência apresenta, na realidade, dois aspectos: pode ser considerado em relação ao modo de atuação do agente público, do qual se espera o melhor desempenho possível de suas atribuições, para lograr os melhores resultados; e em relação ao modo de organizar, estruturar, disciplinar a Administração Pública, também com o mesmo objetivo de alcançar os melhores resultados na prestação do serviço público.”

81. Segundo, outro aspecto notório da conduta da ANTT é a reiterada vulneração do princípio da segurança jurídica. De fato, observa-se que a ANTT, até então, abusou de suas prerrogativas para de forma arbitrária alterar o escopo da Revisão Extraordinária, bem como para simplesmente suspender a análise das propostas de investimentos, na contramão do que vinha fazendo ao longo da execução do Contrato.
82. Ademais, cumpre destacar que a ANTT também não se atentou ao princípio da segurança jurídica ao editar a Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT (**RTE-288**), que estabeleceu novos prazos e obrigações às concessionárias, bem como a revisão de diretrizes para elaboração de estudos e projetos de novos investimentos às rodovias.
83. Isso porque, esta Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT (**RTE-288**) apresenta disposições contrárias à Resolução nº 1187/2005 (RTE-191), hierarquicamente superior, bem como inova em relação ao próprio Contrato, mais uma vez embargando a apreciação dos pleitos de inclusão/exclusão de novos investimentos, de forma a surpreender a VIABAHIA com novos artifícios ilegais.
84. Agrega-se a esse uso impertinente dos instrumentos normativos para se furtar dos deveres contratuais assumidos, a edição da Portaria 127/2019/DG/ANTT (RTE-066), **em 17 de abril de 2019**, por meio da qual fora restringida a possibilidade de serem incluídos e excluídos investimentos, exceto em casos “excepcionais ou em regime de emergência”, como previsto no seu artigo 2º, VII:

“Art. 2º As diretrizes gerais desta Portaria são:

(...)

VII - Considerar apenas os efeitos Ordinários de tarifa de pedágio conforme previsto pela Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, salvo alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência, até que seja definido método para a inclusão de novos investimentos em rodovias federais concedidas;”

85. Nota-se, com clareza, que a previsão inserida pela citada Portaria **contrária** frontalmente as disposições contratuais e a Resolução nº 675/2004 (**RTE-080**) (e alterações posteriores), na medida em esvazia o escopo das Revisões Extraordinárias e, até mesmo, da Revisão Quinquenal, criando verdadeiro estado excepcional de **estagnação contratual**. Tudo isso sob o esdrúxulo argumento de que a ANTT necessitaria definir um “método para a inclusão dos novos investimentos”, não obstante todos procedimentos já em curso há anos sobre esse tema.
86. Felizmente, a temeridade dessa medida foi **reconhecida** pela própria ANTT, que por meio da Portaria nº 227/2020 (**RTE-278**), de 22 de maio de 2020, **revogou a mencionada Portaria nº 127/2019 (RTE-066)**, evidenciando a impertinência do sobrestamento da análise e conclusão das propostas submetidas pela VIABAHIA com fundamento nesta última Portaria.

87. Nesse passo, portanto, é claro que a ANTT reiteradamente **descumpre** o princípio da segurança jurídica, especialmente em relação ao seu aspecto subjetivo, referido na doutrina como princípio da proteção da confiança legítima, conforme ensina Alamiro do Couto e Silva²⁵:

“Falam os autores, assim, em princípio da segurança jurídica quando designam o que prestigia o aspecto objetivo da estabilidade das relações jurídicas, e em princípio da proteção à confiança, quando aludem ao que atenta para o aspecto subjetivo. Este último princípio (a) impõe ao Estado limitações na liberdade de alterar sua conduta e de modificar atos que produziram vantagens para os destinatários, mesmo quando ilegais. ou (b) atribui-lhe conseqüências patrimoniais por essas alterações, sempre em virtude da crença gerada nos beneficiários, nos administrados ou na sociedade em geral de que aqueles atos eram legítimos, tudo fazendo razoavelmente supor que seriam mantidos.”

88. A conduta arbitrária da ANTT de, após anos de discussão sobre a pertinência de uma proposta de investimento em âmbito de Revisão Extraordinária, decidir **suspender** a avaliação por entender que esta deveria ser feito no âmbito da Revisão Quinquenal, é exemplo do descumprimento do princípio da proteção à confiança legítima pela ANTT.
89. Destaca-se que este entendimento se encontra atualmente positivado no artigo 30 da LINDB, ao que deve a Administração Pública zelar pela preservação da segurança jurídica:

“Art. 30. As autoridades públicas devem atuar para aumentar a segurança jurídica na aplicação das normas, inclusive por meio de regulamentos, súmulas administrativas e respostas a consultas.”

90. Por último, a conduta da ANTT **viola** a finalidade da Concessão, ao passo que desconsidera ao interesse público subjacente ao Contrato, suscitando vício de desvio de finalidade conforme demonstrado no **item 3** desta manifestação.

5. Inclusão de investimentos no PER propostas pela VIABAHIA

91. Ao longo da execução do Contrato, a VIABAHIA submeteu à ANTT diversas propostas de inclusão e exclusão de investimentos do PER, por vezes solicitadas pela própria ANTT ou por comunidades locais.
92. No entanto, como demonstrado, a ANTT se furtou de analisar estas propostas encaminhadas, prorrogando ao máximo qualquer revisão e atualização das obrigações do PER, inclusive em descumprimento das previsões do Contrato quanto ao escopo de cada espécie de revisão.
93. Antes de proceder a análise de cada proposta, cabe esclarecer abaixo as etapas do seu processo de apresentação, conforme relatado no Relatório A&M (**RTE-087**):

“O processo se inicia com o surgimento de uma nova demanda, geralmente ligada a necessidade da população local, a qual pode ser identificada pela própria população, pela VIABAHIA ou pela ANTT. Uma vez apresentada a demanda, esta será avaliada por sua gravidade, analisando-se alguns parâmetros, dentre os quais cita-se, como exemplo,

²⁵ COUTO E SILVA, Almiro do. O princípio da segurança jurídica (proteção à confiança) no direito público brasileiro e o direito da administração pública de anular seus próprios atos administrativos: o prazo decadencial do art. 54 da lei do processo administrativo da União (Lei n. 9.784/99). **Revista de Direito Administrativo**, Rio de Janeiro, n. 237, p. 271-315, jul./set. 2004;

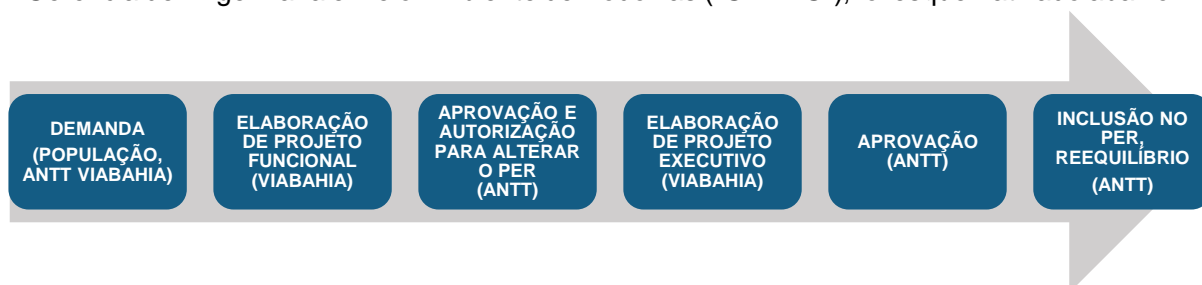
o (i) impacto socioambiental e segregação urbana, a (ii) quantidade e severidade de acidentes e a (iii) retenção de tráfego e nível de serviço.

Uma vez definido o tipo de solução a ser adotada para a demanda por meio do Projeto Funcional, a VIABAHIA elaborará o Projeto Executivo desta solução, contendo informações como dimensões de estruturas, tipo de fundação, volumes de concreto e demais especificações técnicas para a construção. Nesta oportunidade também a VIABAHIA apresentará seu Orçamento para a construção do Projeto.

Este Orçamento e Projeto a nível Executivo serão analisados pela ANTT, que poderá solicitar revisões de itens que contenha discordâncias técnicas ou de orçamentação. Após sanadas as divergências quanto aos preços e informações técnicas do escopo, a ANTT prosseguirá com a aprovação do Projeto Executivo

A partir desta aprovação, a ANTT, segundo seus procedimentos, incluirá este novo escopo ao PER e conseqüente realizará a inclusão dos valores de execução ao Contrato de Concessão.”

94. Para melhor visualização do Tribunal Arbitral, o processo de aprovação das propostas de inclusões ou exclusões de investimentos do PER submetidas pela VIABAHIA, em trâmite na Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (“GEENG”), foi esquematizado abaixo:



95. Assim, a partir de premissas contratuais e legais que norteiam a análise do presente pleito, passa-se à análise casuística de todas as propostas de investimentos, que foram agrupados em duas categorias, conforme a conduta praticada pela ANTT, nos termos da tabela abaixo:

Proposta de Investimento		Conduta ilegal da ANTT
1	Implantação de ruas laterais e drenos no Contorno Sul de Feira de Santana/BA	Rejeição parcial
2	Incorporação de novos custos com o Projeto SIR	Rejeição
3	Implantação de passarela no km 446+000 da BR-116/BA	Rejeição
4	Implantação de retorno em nível no km 481 da BR-116/BA	Postergação indefinida
5	Exclusão do Contorno Norte e trecho urbano de Feira de Santana/BA	Postergação indefinida
6	Exclusão do segmento rodoviário denominado perímetro urbano de Vitória da Conquista/BA	Postergação indefinida
7	Exclusão da obra de construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego)	Postergação indefinida

8	Implantação de dispositivo de acesso definitivo ao Aeroporto de Vitória da Conquista/BA	Postergação indefinida
9	Implantação de interligação entre os bairros de Viveiros e Feira X, em Feira de Santana/BA, no km 6+000 da BR-324/BA	Postergação indefinida
10	Implantação de retorno em Amélia Rodrigues/BA, no km 546+160 da BR-324/BA	Postergação indefinida
11	Rodovias Estaduais – BA-526 e BA-528	Postergação indefinida
12	Inclusão dos custos complementares para todas as obras Extra-PER já aprovadas	Postergação indefinida
13	Implantação de dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, em Terra Nova/BA	Postergação indefinida
14	Implantação do retorno rodoviário em Amélia Rodrigues/BA, sentido oeste, km 540+440, da BR-324/BA	Postergação indefinida
15	Implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão, km 458 da BR-116/BA	Postergação indefinida

96. As características técnicas e essencialidade de cada uma das inclusões ou exclusões de investimentos são detalhadas no Relatório A&M (**RTE-087**).

5.1. Rejeição - Propostas indevidamente negadas pela ANTT.

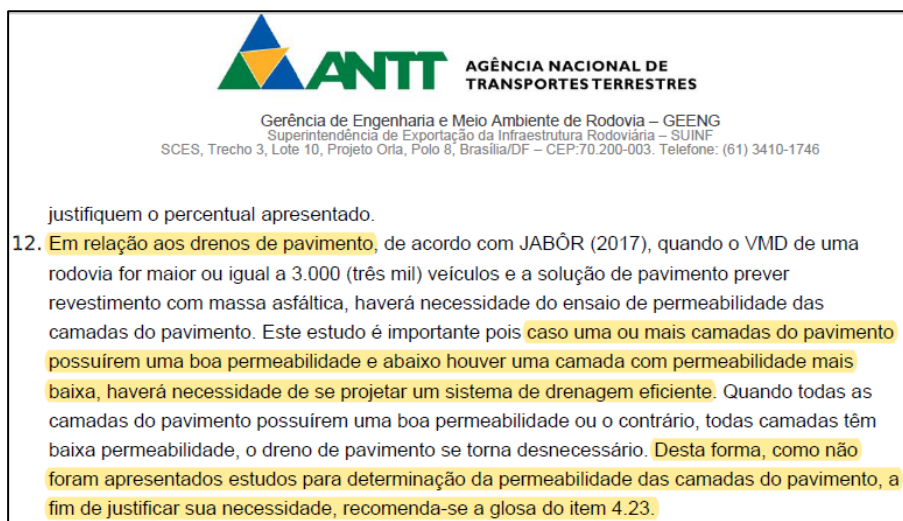
97. A ANTT negou indevidamente a inclusão de novos investimentos, bem como o direito da VIABAHIA à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em face das respectivas propostas. Nestes casos, a ANTT utilizou-se de três justificativas indevidas, descritas em detalhe a seguir: **(a)** que o sistema de drenagem não seria essencial para a devida implantação de novas ruas, **(b)** que os custos relacionados à integração do Projeto SIR já estariam incluídos no Contrato e **(c)** que a alegada inexecução contratual da VIABAHIA impediria a realização de novos investimentos.

a) Implantação de ruas laterais e drenos no Contorno Sul de Feira de Santana/BA

98. Em 22 de dezembro de 2014, a ANTT encaminhou à VIABAHIA o Ofício n° 1990/2014/GEINV/SUINF (**RTE-303**), solicitando que fosse encaminhado o projeto executivo das ruas laterais do Contorno Sul de Feira de Santana/BA, obras estas **reconhecidas** pela própria ANTT como não previstas originalmente no PER.
99. Em resposta, a VIABAHIA, em 10 de abril de 2015, encaminhou sua primeira versão do projeto executivo, por meio da carta VB-GEC 0426/2015, o qual foi apreciado pela ANTT, que solicitou inúmeros ajustes, que foram atendidos pela VIABAHIA, como se pode observar na tabela abaixo:

Projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA (RTE-304)	Avaliação da ANTT (RTE-305)
VB-GEC 0426/2015 (10/04/2015)	Objecção Ofício nº 185/2015/GEPRO/SUINF (12/05/2015)
VB-GEC 0523/2016 (06/05/2016)	Objecção Ofício nº 1544/2016/GEPRO/SUINF (02/09/2016)
VB-GEC 0756/2018 (19/07/2018)	Objecção Ofício nº 1388/2018/GEENG/SUINF (24/10/2018)
VB-GEC 1221/2018 (11/11/2018)	Objecção Ofício nº 1764/2018/GEENG/SUINF (21/12/2018)
VB-GEC 1390/2018 (28/12/2018)	Não objecção com ressalvas Ofício nº 0163/2019/GEENG/SUINF (01/02/2019)

100. Em 1 de fevereiro de 2019, a ANTT manifestou sua **não objecção** com ressalvas ao projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, por meio do Ofício nº 0163/2019/GEENG/SUINF (RTE-305). A despeito de sua concordância técnica para a implantação das obras das ruas laterais, uma das ressalvas apontadas pela ANTT, no Parecer Técnico 0091/2019/GEENG/SUINF (RTE-306), diz respeito à implantação de **drenos no pavimento**, cuja necessidade, ao seu equivocado entender, “não teria sido demonstrada pela VIABAHIA”, nos seguintes termos:



101. Ocorre que, a implantação do **sistema de drenagem do pavimento é fundamental** para que as obras das ruas laterais sejam executadas em cumprimento com as melhores técnicas de engenharia, conforme demonstrado no Relatório A&M (RTE-087), em especial para garantir que o pavimento alcance a vida útil esperada e atenda adequadamente os parâmetros técnicos de performance.
102. Inconformada, a VIABAHIA incluiu o presente pleito em sua proposta para a 11ª Revisão Extraordinária, encaminhada por meio da correspondência VB-GEC 0800/2018 (RTE-097), em 20 de julho de 2018.

- 103.A ANTT, em um primeiro momento **reconheceu** a necessidade e urgência das presentes intervenções para a salvaguarda da segurança dos usuários, conforme consta da Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-307**), emitida em 26 de março de 2019.
- 104.No entanto, posteriormente ao longo desta mesma 11ª Revisão Extraordinária, esta mesma gerência técnica da ANTT alterou completamente seu entendimento sobre o pleito e afirmou que a inclusão deste investimento não atenderia ao requisito de “excepcionalidade” e urgência determinado da Portaria nº 127/2019/DG/ANTT (**RTE-066**), conforme consta da Nota Técnica SEI nº 925/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-308**), data de 3 de abril de 2019.
- 105.No entanto, como visto, esta Portaria nº 127/2019/DG/ANTT (**RTE-066**) foi **revogada** por meio de Portaria nº ANTT 227/2020 (**RTE-278**), o que apenas revela o quão equivocada era a alegação feita pela ANTT para negar a inclusão do investimento e sua recomposição.
- 106.Assim, visando a execução das obras com respaldo técnico, a VIABAHIA, em 19 de julho de 2019, reiterou a necessidade de implantação dos drenos no pavimento das ruas laterais do Contorno Sul de Feira de Santana/BA por meio de sua proposta para a 12ª Revisão Extraordinária (correspondência VB-GEC 0700/2019 – **RTE-023**).
- 107.Trata-se de questão puramente técnica, sobre a qual não a ANTT não pode exercer sua arbitrária discricionariedade. A ausência de execução de sistema de drenagem adequado poderá ensejar a deterioração do pavimento, reduzindo sua vida útil, com a exigência de execução de intervenções adicionais, além de causar transtornos aos usuários em razão dessas mesmas intervenções que se farão necessárias.
- 108.Para a surpresa da VIABAHIA, a ANTT recusou-se a continuar a análise da presente proposta de inclusão de investimento no PER, por entender que essa avaliação deveria ser realizada “no âmbito da Revisão Quinquenal”, conforme consta das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**) e 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**), emitidas em 19 de setembro de 2019 e 19 de dezembro de 2019, respectivamente.
- 109.Em resumo, mesmo após **solicitar e aprovar** a inclusão deste investimento no PER – o que enseja o devido reequilíbrio do Contrato nos termos da cláusula 19.1.3, (v) e (vi) –, a ANTT arbitrariamente suspende a avaliação dos projetos executivos encaminhados pela VIABAHIA, com base em equivocada interpretação do escopo contratual da Revisão Quinquenal.
- 110.Posteriormente, em 3 de dezembro de 2019, contradizendo sua decisão por suspender a avaliação do investimento, a ANTT encaminhou o Ofício nº 0814/2019/GEENG/SUINF (**RTE-309**), reiterando as razões técnicas quanto à necessidade da execução dos drenos para a estrutura do pavimento, o que já fora refutado pela VIABAHIA. A demonstração da **necessidade técnica da implantação do sistema de drenagem** foi explanada no Relatório A&M (**RTE-087**), de modo que a ANTT deve ser condenada a dar continuidade à inclusão deste investimento como proposto pela VIABAHIA. Se a ANTT se recusa a aceitar a melhor solução técnica apresentada pela VIABAHIA, esta deve apresentar os devidos fundamentos técnicos para tanto e **se responsabilizar integralmente pela obra a ser executada, mantendo a VIABAHIA indene** em caso de qualquer dano causado.

b) ANTT recusa-se a reequilibrar o Contrato para inclusão dos novos custos com o Projeto SIR.

111. Em 16 de março de 2018, a ANTT encaminhou o Ofício Circular nº 0005/2018/GEFOR/SUINF (RTE-310), por meio do qual apresentou à VIABAHIA e demais concessionárias de rodovias o denominado “Sistema de Informações Rodoviárias” (“Projeto SIR”)²⁶, cujo objetivo principal seria a sistematização das informações cadastrais e operacionais das concessionárias, em cumprimento à solicitação do Tribunal de Contas da União para padronização do Relatório Operacional Físico Financeiro (RETOFF) e sua posterior eliminação gradual.
112. Nesta oportunidade, a ANTT informou que a base principal do sistema SIR ainda estava “em vias de conclusão”, porém, assim que este fosse habilitado, a ANTT solicitaria os dados cadastrais das concessionárias para alimentação do sistema de homologação (ambiente de teste). Com a finalização da implantação do Projeto SIR, as próprias concessionárias disponibilizariam estas informações diretamente pelo sistema, pendente de definição a forma como estes dados seriam disponibilizados.
113. Fato é que a adoção de um novo sistema de forma unilateral pela ANTT gera à VIABAHIA o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos da lei e do Contrato²⁷, seja para adequação do sistema até então utilizado com o novo, seja em razão das exigências desta nova tecnologia. Assim, os custos a serem incorridos pela VIABAHIA são relacionados aos seguintes serviços distintos da previsão original:

Previsão Item 8.2 do PER	Projeto SIR ANTT
Implantação do Sistema de Gerenciamento Operacional (“SGO”), integrante da estrutura do CCO, onde são processados dados e informações para a gestão do sistema rodoviário	Contratação do serviço de data center; Implantação de servidor físico necessário para suportar a nova infraestrutura.
SGO era desassociado das demais concessionárias federais	Desenvolvimento de sistema de interligação de sistemas.
Encaminhamento Relatório Operacional Físico Financeiro (“RETOFF”)	Implantação do link de dados para acesso aos dados via eletrônica.

114. Em 7 de maio de 2018, a ANTT encaminhou o Ofício Circular nº 0009/2018/GEFOR/SUINF (RTE-311), informando às concessionárias que o ambiente de homologação do Projeto SIR já estava pronto para testes, e, assim, estabeleceu prazos para que as concessionárias apresentassem documentação cadastral e operacional relacionada neste ofício.

²⁶ O sistema do Projeto SIR foi desenhado com base em duas camadas de dados: (i) ambiente de homologação e (ii) ambiente de produção. O ambiente de homologação serve para realizar testes para verificação do funcionamento do sistema, e é usado como uma versão beta de determinado software. Já o ambiente de produção presta-se à execução do sistema em si, isto é, promove-se neste ambiente o desempenho idealizado do software.

²⁷ Conforme a já citada cláusula 19.3.1 (v) e arts. 65, II, “d” da Lei 8.666/93 e art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/1995.

115. Em 10 de outubro de 2018, a ANTT encaminhou o Ofício Circular nº 0020/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-312**) às concessionárias informando que a disponibilização dos dados cadastrais e operacionais seria feita por meio de link de dados interligando os Centros de Controle Operacional (“CCO”) e a sede da ANTT. Para tanto, a ANTT estabeleceu as premissas a serem seguidas para prestação deste serviço:

- Link de dados de 1GB para o transporte de dados entre o CCO da Concessionária e a cidade de São Paulo – Capital;
- Serviços de Data Center Tier III (Disponibilidade de até 99,982% - 1,6 h/ano indisponível) na cidade de São Paulo – Capital;
- Link de dados de 1GB para transporte de dados entre o Data Center Tier III localizado na cidade de São Paulo – Capital – qualquer endereço, até o endereço da ANTT na cidade de Brasília.

116. Isto é, as concessionárias deveriam **contratar três serviços**: (i) fornecimento de link de dados que interligasse a respectiva CCO à São Paulo/SP; (ii) serviço da data center em São Paulo/SP e (iii) fornecimento de link de dados que interligasse São Paulo/SP à sede da ANTT, em Brasília/DF.

117. Ainda, por meio do Ofício Circular nº 0023/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-313**), a ANTT determinou que as propostas de contratação dos 3 serviços deveriam lhe ser encaminhadas até 30 de novembro de 2018.

118. No entanto, a VIABAHIA enfrentou grande dificuldade para obter retorno por parte das empresas contatadas para apresentar cotações sobre a implantação do Projeto SIR, inclusive das empresas sugeridas pela própria ANTT. Como consequência, em 30 de novembro de 2018, a VIABAHIA, por meio da carta VB-GEC 1295/2018 (**RTE-314**), solicitou a dilação do referido prazo até o dia 3 de dezembro de 2018.

119. Nesta data, a VIABAHIA encaminhou à ANTT a carta VB-GEC 1299/2018 (**RTE-315**), por meio da qual informou que necessitaria de informações adicionais sobre o serviço de *data center* para que as empresas contatadas estimassem os custos da prestação do serviço e, em relação ao fornecimento dos *links* de dados, solicitou dilação do prazo para envio das propostas até 18 de dezembro de 2018, uma vez que as empresas consultados ainda não haviam enviado suas propostas.

120. No entanto, a ANTT não se manifestou sobre nenhuma das cartas enviadas anteriormente pela VIABAHIA, que não viu outra saída senão, em 18 de dezembro de 2018, reiterar o pedido de complementação de informações, com nova extensão de prazo até 21 de janeiro de 2019, conforme consta da carta VB-GEC 1366/2018 (**RTE-316**).

121. Posteriormente, em 20 de dezembro de 2018, a ANTT enviou à VIABAHIA algumas cotações feitas outras empresas, como Engemon e Everest Ridge. Contudo, ambas foram elaboradas de forma **equivocada**, vez que consideraram o endereço do transporte de dados para o CCO da VIABAHIA incorreto.

122. Uma vez que os problemas com as empresas consultadas continuaram, a VIABAHIA, em 8 de abril de 2019, encaminhou a carta VB-GEC 0341/2019 (**RTE-317**), reapresentando a proposta da Softdados Telecomunicações, que, finalmente, atendia a todas as premissas impostas pela ANTT. No tocante às empresas indicadas pela ANTT, destaca-se que, após o pedido de correção pela VIABAHIA, a Engemon **nunca** respondeu à VIABAHIA, e a empresa Everest Ridge informou sua impossibilidade de encaminhar nova proposta em razão de não haver viabilidade técnica para atendimento dos serviços.
123. Ainda nesta carta VB-GEC-0341/2019 (**RTE-317**), a VIABAHIA, em acordo com o que foi exposto pela ANTT por meio do Ofício nº 0921/2018/GEFIR/SUINF, demonstrou a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, de forma concomitante à implementação do sistema do Projeto SIR, por se tratar de alteração unilateral promovida do Contrato.
124. No entanto, o processo de implantação do sistema SIR foi interrompido pela própria ANTT, por meio do Ofício Circular nº 274/2019/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-318**), encaminhado a várias concessionárias, em 10 de maio de 2019. Por meio deste ofício, a ANTT solicitou a imediata suspensão das contratações de fornecedores de link de dados, nos seguintes termos:
2. Considerando a ocorrência de fatos supervenientes, tais como a publicação da portaria supracitada após o início da implantação do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), além da necessidade de ajustes técnicos no ambiente de produção do SIR, bem como de melhores esclarecimentos técnicos sobre a operacionalização do CNSO.

3. Solicita-se a imediata suspensão das contratações que por ventura ainda não tenham ocorrido relativas à disponibilização do link de dados solicitado, bem como dos serviços já contratados até que ocorram as publicações das respectivas revisões tarifárias.
125. Como se percebe do excerto destacado acima, a ANTT justifica a suspensão da implantação do novo sistema como base na superveniência da Portaria ANTT nº 127/2019 (**RTE-066**), que foi devidamente revogada pela recente Portaria ANTT nº 227/2020 (**RTE-278**).
126. Ocorre que, 3 dias depois desta suspensão, a ANTT encaminha o Ofício Circular nº 266/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-319**), contrariando sua própria determinação, solicitando o envio de informações complementares para o prosseguimento do Projeto SIR.
127. Esse expresso descumprimento do princípio da segurança-jurídica foi mais uma vez demonstrado pela VIABAHIA por meio da carta VB-GEC 0492/2019 (**RTE-320**), em 31 de maio de 2019, quando solicitou esclarecimentos à ANTT quanto ao teor de seus ofícios contraditórios.
128. Em resposta, a ANTT encaminhou, em 3 de junho de 2019, o Ofício SEI nº 5122/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-321**), negando qualquer contradição entre os ofícios emitidos anteriormente, sob o fundamento de que a VIABAHIA não investiria em nenhum custo novo ao utilizar do ambiente de homologação, nos seguintes termos:

2. Esclarece-se que não há contradição alguma, tendo em vista que a suspensão dos serviços contratados é tão somente do link de dados que servirá como principal meio de comunicação do SIR em ambiente de produção, sendo que todos os testes são encaminhados em ambiente de homologação, o qual não dependem, atualmente, de link de dados para seu encaminhamento.

129. De fato, a mera utilização do link de dados e data center só seria necessário para o envio de documentação para o ambiente de produção. No entanto, não é concebível admitir que a VIABAHIA arque com os custos adicionais relacionados aos testes de envio de documentos para o ambiente de homologação.
130. Isso porque, ainda que o ambiente de homologação seja um sistema em que se operam testes, ao passo que o ambiente de produção seria realizados os envios oficiais, ambos ensejarão custos adicionais à VIABAHIA, por se tratarem de um sistema novo imposto pela ANTT às concessionárias, como indicado no Relatório A&M (RTE-087).
131. Alterando unilateralmente o Contrato para inserir o novo sistema do Projeto SIR, a ANTT deve manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, assim preservando a equação originalmente contratada. Este racional é exposto pela VIABAHIA em sua carta VB-GEC-0560/2019 (RTE-322) sobre os custos para implementação do *link* de dados para interligação do centro de controle operacional da VIABAHIA com o sistema localizado na sede da ANTT, cujo mérito foi reconhecido pela Requerida. Adicionalmente, a VIABAHIA também deverá ser reequilibrada pelos custos decorrentes (i) do desenvolvimento de sistema de integração; e (ii) da instalação de servidor físico para a armazenagem de toda a infraestrutura de dados gerada pela implantação do Projeto SIR.
132. Tais custos, de acordo com os orçamentos obtidos pela VIABAHIA junto a empresas com expertise para o desenvolvimento desses serviços, podem ser resumidos nas tabelas a seguir:

- Propostas para desenvolvimento de sistema de integração:

Empresas	Valor Proposta	Data da proposta
Uppercase	R\$ 84.167,00	26/04/2019
Fadami	R\$ 112.780,00	09/04/2019
Magnasistemas	R\$ 173.712,87	30/04/2019

- Propostas para instalação de servidor físico para a armazenagem da infraestrutura de dados gerada pela implantação do Projeto SIR:

Empresas	Valor Proposta	Data da proposta
G3	R\$ 25.380,19	30/04/2019
Innovat	R\$ 35.700,00	02/05/2019
Lider Tecnologia	R\$ 24.985,75	30/04/2019

133. Portanto, não basta a recomposição dos custos para disponibilização do *link* de dados para interligação dos sistemas, como já devidamente reconhecido no Ofício nº 921/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-301**). A migração das informações para o ambiente de homologação e a realização dos testes correspondentes acarretarão, **custos adicionais** para a VIABAHIA, os quais, desde já, precisam ser autorizados pela ANTT.
134. No âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, a ANTT manteve o equivocado entendimento de que VIABAHIA não teria direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos custos que teria de incorrer com a integração do projeto SIR ao sistema interno da VIABAHIA, conforme consta das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**) e 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**).
135. Esta conduta da ANTT **não** pode prosperar, de modo que a VIABAHIA requer a intervenção deste Tribunal Arbitral para que esta inclusão de investimento seja devidamente aprovada e reequilibrada.
- c) A ANTT recusa-se a realizar o reequilíbrio do Contrato para implantação de passarela no km 446+000 da BR-116/BA.**
136. Atendendo às necessidades de comunidades de diversas municipalidades e de segurança viária, a VIABAHIA, em 2 de dezembro de 2016, submeteu à ANTT, por meio da carta VB-GEC-1486/2016 (**RTE-323**), estudos sobre os trechos das rodovias concedidas em que seria necessário implantar passarelas, a fim de reduzir ou eliminar os pontos críticos de travessia irregular de pedestres nas rodovias.
137. Em resposta, a ANTT, em 6 de junho de 2017, encaminhou o Ofício nº 0428/2017/GEINV/SUINF (**RTE-324**), selecionando 5 passarelas que deveriam ser prioritariamente projetadas pela VIABAHIA, dentre as quais estava aquela a ser implantada no km 446+000 da BR-116/BA.
138. A avaliação dos projetos de implantação da referida passarela perdurou por um longo período, como se pode observar na tabela abaixo:

	Apresentação (RTE-325)	Avaliação da ANTT (RTE-326)
Projeto Funcional	VB GEC 0630/2017 (21/06/2017)	Objetado Ofício nº 585/2017/GEINV/SUINF (17/07/2017)
Projeto Funcional	VB GEC 0778/2017 (27/07/2017)	Não Objetado Ofício nº 819/2017/GEINV/SUINF (13/09/2017)
Projeto Executivo Via Amarela	VB GEC 0997/2018 (18/09/2018)	Objetado Ofício nº 1507/2018/GEENG/SUINF (01/11/2018)
Projeto Executivo Via Amarela	VB GEC 1217/2018 (12/11/2018)	Não Objetado com ressalvas Ofício nº 1643/2018/GEENG/SUINF (29/11/2018)

Projeto Executivo Via Verde	VB GEC 1336/2018 (13/12/2018)	Não Objetado com ressalvas Ofício nº 1796/2018/GEENG/SUINF (26/12/2018)
Projeto Executivo Via Verde	VB GEC 0011/2019 (04/01/2019)	Não Objetado Ofício nº 063/2019/GEENG/SUINF (16/01/2019)

139. Com a **aprovação** das vias verdes do projeto executivo, a gerência técnica da ANTT **determinou a inclusão do investimento no PER**, em 26 de março de 2019, por meio da Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-307**), no âmbito da 11ª Revisão Extraordinária, nos seguintes termos.

<p>164. Por conta disso e considerando sobretudo as questões afetas à segurança viária, propomos incluir os investimentos no Contrato de Concessão e PER da ViaBahia, conforme exposto abaixo:</p> <p style="text-align: center;">Item Novo (6.1.2.2.3) – Trechos de Pista Simples – 1 nova, km 446+000 da BR-116/BA – Fazenda Gavião (Antônio Cardoso)</p> <p>165. Conforme já exposto anteriormente, o projeto executivo foi aprovado pela GEENG por meio do Parecer Técnico nº 0014.2019-GEENG-SUINF-R00.</p> <p>166. O orçamento aprovado pela Gerência foi de R\$ 1.730.306,42 (um milhão, setecentos e trinta mil, trezentos e seis reais e quarenta e dois centavos), com data base de maio/2018.</p>

140. Em outras palavras, a inclusão deste investimento e sua recomposição já estavam **definitivamente aprovadas** junto à ANTT no âmbito de Revisão Extraordinária.

141. No entanto, em 29 de abril de 2019, por meio da Nota Técnica nº 925/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-308**), a ANTT de forma contraditória e arbitrária **excluiu** implantação da passarela do km 446+000 da BR-116/BA da versão final a ser incluída no PER, sob a infundada alegação de que o referido investimento “não teria caráter de urgência”, uma vez que o trecho da rodovia BR-116/BA não estaria duplicado.

142. Não por isso: finalizada a duplicação, a VIABAHIA submeteu à ANTT a inclusão deste investimento no PER em sua proposta de 12ª Revisão Extraordinária, encaminhada, em 19 de julho de 2019, por meio da carta VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**). Assim, a gerência técnica da ANTT, em 19 de setembro de 2019, **determinou, novamente, a inclusão do investimento no PER**, por meio da Nota Técnica nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**).

143. Essa posição foi apontada pela GEFIR por meio do recente Ofício SEI Nº 12387/2020/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-327**), de 07 de julho de 2020.

144. Porém, nota-se um claro desentendimento entre a área técnica e diretiva da ANTT, pois, continuando a oscilação eterna de entendimentos da ANTT, em 26 de maio de 2020, ainda no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, o Diretor Davi Barreto proferiu o Voto nº 62/2020 (**RTE-328**) determinando a **não inclusão** do presente investimento no PER da VIABAHIA.

Decisão esta que, à luz da hierarquia institucional, não poderia ser alterada unilateralmente pela GEFIR.

3.26. Diante do histórico de alto índice de inexecução de obras, e considerando o desinteresse da concessionária em demonstrar empenho para alterar esse panorama, entendo que não devem ser inseridas novas obras no contrato da Concessionária.

145. Essa indevida decisão fundamentou-se em alegado “desinteresse” da VIABAHIA em realizar novos investimentos na Concessão. Ora, é nítido observar pela análise de todos os 15 pleitos de inclusão/exclusão de investimentos que a única parte desinteressada é a própria ANTT, que vem buscando infinitos artifícios para não aprovar qualquer pleito de reequilíbrio contratual submetido pela VIABAHIA.
146. Além disso, não é admissível, nem mesmo da desvirtuada realidade em que habita a ANTT, conceber que a VIABAHIA está há anos apresentando propostas de investimentos; realizando ajustes técnicos aos seus projetos; reencaminhando novas versões atualizadas por um mero capricho “desinteressado de tudo e de todos”.
147. Se a ANTT não reconhece a relevância desta intervenção para o ideal funcionamento da Concessão, ela que se manifeste nesse sentido e decida de forma definitiva pela inclusão ou não no PER. Não há sentido em continuar postergando e rejeitando indevidamente pleitos da VIABAHIA, como ocorre neste caso da implantação da passarela no km 446+000 da BR-116/BA.
148. Assim, verifica-se que, até o presente momento, a ANTT furtou-se de autorizar a inclusão deste investimento no PER da VIABAHIA, de modo a violar os interesses da coletividade e dos usuários da rodovia, dada a essencialidade do investimento, conforme já reconhecido pela ANTT e dispensa qualquer detalhamento técnico adicional.

5.2. Postergação indefinida - Propostas indevidamente não analisadas pela ANTT.

149. Conforme referenciado acima, a ANTT reiteradamente furtou-se de avaliar as propostas de inclusão e/ou exclusão de investimentos encaminhadas pela VIABAHIA. Para tanto, a ANTT indevidamente se utilizou de três artifícios: **(a)** informar que determinada proposta somente seria avaliada no “âmbito da Revisão Quinquenal” jamais realizada, **(b)** não apresentar a metodologia de cálculo necessária para quantificação dos pleitos que diz estar desenvolvendo e **(c)** não analisar os projetos encaminhados pela VIABAHIA.

a) A ANTT postergou indefinidamente a análise das propostas da VIABAHIA para que fosse avaliada no âmbito da Revisão Quinquenal, que nunca foi realizada

a.1) Implantação de retorno em nível no km 481 da rodovia BR-116/BA

150. Nas proximidades do km 476+800 da rodovia BR-116/BA, no perímetro do município de Santo Estevão/BA, estão localizados os acessos viários informais aos povoados do Paiaí (pista Sul) e do Cantinho (pista Norte). Os habitantes destas comunidades usualmente trafegam entre estes povoados atravessando diretamente pela pista da rodovia, atualmente com pista simples, ensejando risco à sua segurança.

151. De todo o modo, este trecho da BR-116/BA deverá ser obrigatoriamente duplicado pela VIABAHIA, estando prevista no PER a implantação de dois retornos rodoviários nos km 475 e km 485, sendo necessário atravessar o pedágio para acessar este último retorno.
152. Descontentes com os reflexos das obras a serem executadas pela VIABAHIA, os moradores destas comunidades realizaram manifestações e passeatas na rodovia BR-116/BA, inclusive paralisando o tráfego na região. Além disso, estas comunidades buscaram apoio da prefeitura da Santo Estevão/BA, que encaminhou à ANTT, em 11 de março de 2013, o Ofício nº 01/2013 (**RTE-329**) informando a insatisfação das comunidades locais.
153. Ciente desta situação, a ANTT encaminhou, em 13 de março de 2013, o Ofício nº 70/2013/COINF/URBA (**RTE-330**), solicitando que a VIABAHIA lhe reportasse as tratativas que estavam sendo executadas junto a tais comunidades, o que foi, prontamente respondido pela VIABAHIA, em 19 de março de 2013, por meio da VB-GEC 0318/2013 (**RTE-331**), relatando as reuniões já realizadas junto às comunidade para se discutir as possíveis soluções para a situação.
154. Com essas informações, a ANTT **determinou** que a VIABAHIA elaborasse um estudo de viabilidade para implantação de retorno que atendesse as demandas das comunidades locais, conforme consta do Ofício nº 2042/2013/GEINV/SUINF (**RTE-332**), encaminhado em 29 de agosto de 2013.
155. Em resposta, a VIABAHIA enviou a carta VB-GEC 1080/2013 (**RTE-333**), em 30 de agosto de 2013, com o projeto funcional do retorno rodoviário. Além disso, solicitou urgência na apreciação dos projetos por parte da ANTT, uma vez que a VIABAHIA estava recebendo ameaças da população local, no sentido de que estes paralisariam as obras de duplicação caso não fossem tomadas medidas necessárias para implantação do retorno pleiteado.
156. Assim sendo, em 27 de setembro de 2013, a ANTT informou sua não objeção ao projeto funcional, por meio do Ofício nº 2210/2013/GEINV/SUINF (**RTE-334**), e solicitou a apresentação dos projetos executivos.
157. No entanto, em 2 de outubro de 2013, por meio do Ofício nº 2232/2013/GEINV/SUINF (**RTE-335**), a ANTT simplesmente revogou a autorização dada à VIABAHIA e determinou que, “*para subsidiar a análise de inclusão da obra ao PER*”, fosse antes apresentado o “orçamento do projeto funcional”, o que foi cumprido pela VIABAHIA, em 18 de fevereiro de 2014, por meio da carta VB-GEC 0307/2014 (**RTE-336**).
158. Em 09 de abril de 2014, por meio do Ofício nº 0999/2014/SUINF (**RTE-337**), a ANTT finalmente aprovou o projeto funcional e, assim, solicitou que a VIABAHIA apresentasse o projeto executivo do retorno em desnível, o que foi realizado em 14 de agosto de 2014, por meio da carta VB-GEC 1483/2014 (**RTE-338**).
159. Após a apresentação do projeto executivo, a ANTT solicitou ajustes à VIABAHIA, que foram devidamente promovidos e, assim, os projetos foram reencaminhados para validação da ANTT. No entanto, esta dinâmica, como conhecido, tornou-se outro “ciclo sem fim”, conforme pode-se observar no esquema abaixo:

Projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA (RTE-338)	Objecção da ANTT (RTE-339)
VB-GEC 1483/2014 (14/08/2014)	Ofício nº 0054/2015/GEPRO/SUINF (13/04/2015)
VB-GEC 1928/2015 ²⁸ (06/11/2015)	Ofício nº 0619/2016/GEINV/SUINF (02/06/2016)
VB-GEC 0943/2016 (26/08/2016)	Nunca analisado

160. Dada a ausência de manifestação da ANTT sobre a última versão do projeto executivo enviado em **2016**, a VIABAHIA reiterou sua solicitação por meio da carta VB-GEC 0972/2018 (**RTE-340**), encaminhada em 13 de setembro de 2018.
161. Em resposta, a ANTT encaminhou o Ofício nº 674/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-341**), em 24 de outubro de 2018, solicitando que a VIABAHIA reapresentasse os projetos executivos com as mesmas características técnicas submetidas há mais de 2 anos atrás, apenas com atualizações em relação aos seus orçamentos.
162. Apesar da absurda conduta da ANTT, a VIABAHIA reencaminhou o projeto executivo com as atualizações solicitadas, por meio da carta VB-GEC 0772/2019 (**RTE-342**), em 26 de agosto de 2019. No entanto, a ANTT **permanece inerte em relação a este projeto até o presente momento**.
163. Dada a omissão da ANTT, assim como nos casos de outros investimentos a serem descritos nos tópicos seguintes, a VIABAHIA inseriu este pleito em sua proposta para a 12ª Revisão Extraordinária, que encaminhou para a ANTT por meio da carta VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**), em 19 de julho de 2019.
164. Em um primeiro momento, por meio da Nota Técnica nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**), a ANTT referiu-se à proposta da VIABAHIA e limitou-se a afirmar a já conhecida alegação de que a análise da pertinência deste investimento seria feita “no âmbito da Revisão Quinquenal”.

B - Proposta SUINF

281. Sobre o assunto, informamos que por meio do Ofício Sei nº 11568/2019/SUINF/DIR-ANTT, de 05/09/2019 (SEI1244516), a SUINF solicitou a esta Gefir que fosse dado andamento no processo de Revisão Quinquenal .

282. Portanto, em virtude de se tratar de um pleito presente na proposta da Concessionária da referida revisão, por meio da Carta VB-GEC-0908/2018, informamos que tal assunto será tratado no âmbito do processo da Revisão Quinquenal em curso na Agência.

165. Em resposta a este equivocado entendimento da ANTT, a VIABAHIA encaminhou, em 18 de novembro de 2019, a carta VB-GEC 1101/2019 (**RTE-233**), reiterando a necessidade de que este investimento fosse urgentemente analisado pela ANTT, determinando a alteração das obrigações do PER relacionadas à implantação do retorno no km 481 da BR-116/BA, mediante concomitante reequilíbrio do Contrato.

²⁸ Dada a ausência de manifestação da ANTT sobre a carta VB-GEC 1928/2015, a VIABAHIA reiterou sua solicitação por meio da carta VB-GEC 0270/2016, encaminhada em 3 de março de 2016 (**RTE-338**).

166. No entanto, não bastasse a inexplicável mora, em Nota Técnica nº 4.509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**), a ANTT cometeu um erro: ao invés de analisar a proposta referente ao retorno do km 481 da BR-116/BA, tratou da proposta de implantação de outro retorno rodoviário no km 458 da mesma rodovia. É simplesmente vergonhoso que uma proposta discutida **desde 2013** ainda seja passível de um erro crasso como este, à custa de enorme prejuízo do interesse público, notadamente da segurança dos usuários.
167. Visando corrigir este erro, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias da ANTT proferiu, em 25 de abril de 2020, um Despacho (**RTE-343**) por meio do qual limitou-se a informando que a presente proposta de investimento será analisada **apenas “no âmbito da Revisão Quinquenal”**.
168. Assim, o último projeto executivo apresentado pela VIABAHIA por meio da carta VB-GEC 0943/2016 permanece sem ser avaliado pela ANTT há cerca de 4 anos, aguardando-se a realização da Revisão Quinquenal. Novamente, é patente a violação por parte da ANTT do princípio constitucional da duração razoável do processo.
169. Essa postura **furtiva** da ANTT releva seu objetivo de postergar ao máximo qualquer alteração no Contrato que gere o direito da VIABAHIA à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
170. Além disso, a irrazoável duração do processo de avaliação do projeto executivo também vulnera o interesse público primário dos usuários da rodovia, em razão da essencialidade da implantação deste retorno rodoviário para a preservação da segurança no trânsito e garantir a adequada fluidez de tráfego, conforme se demonstra no Relatório A&M (**RTE-087**).

a.2) Exclusão do Contorno Norte e trecho urbano de Feira de Santana/BA

171. Nos termos dos itens 1.2.2. (i) e (ii) do PER, as obrigações da VIABAHIA em relação ao perímetro urbano de Feira de Santana/BA (“PUFS”) e ao trecho do Contorno Norte de Feira de Santana (“CNFS”) limitam-se aos serviços de **recuperação, manutenção e conservação do pavimento**:

“1.2.2. Nos sub-trechos listados abaixo, as obrigações da Concessionária limitam-se, apenas, às atividades de recuperação, manutenção e conservação dos pavimentos:

(i) Sub-trecho 4: perímetro urbano de Feira de Santana;

(ii) Sub-trecho 5: parte referente ao segmento norte do contorno de Feira de Santana, entre as coordenadas georeferenciadas “PAUX CFS2” e “ENT 324-116/CFS”, passando pela coordenada “PS/324OEST” indicadas no Apêndice B; (...)” (grifamos)

172. Essa limitação **comprometia a gestão dos demais serviços não concedidos à VIABAHIA**, tais como a recuperação, manutenção ou conservação de todos os demais elementos físicos viários²⁹ dos mencionados segmentos rodoviários, além de questões relacionadas à drenagem, terraplenos, sinalização e faixas de domínio, bem como os impactos destes elementos nos pavimentos das rodovias.

²⁹ Entendidos como os Elementos de Proteção e Segurança, Obras de Arte Correntes, Canteiro Central e Faixa de Domínio, Sistemas Elétricos e de Iluminação.

173. Nesse mesmo sentido entendeu a ANTT, que, em 28 de maio de 2015, encaminhou à VIABAHIA o Parecer Técnico nº 099/2015/COINF/URBA (**RTE-344**) com a proposta para exclusão do CNFS do PER, considerando a inclusão da referida obrigação no Contrato foi um equivoco.

7. Acreditamos que tal previsão do Contrato de Concessão - obrigação de intervenções de recuperação, manutenção e conservação unicamente no pavimento do STH 5 - pode ser considerada um grande equivoco presente no instrumento contratual, haja vista ser impossível conceber a correta gestão de um pavimento rodoviário sem levar em conta questões relativas à drenagem, terraplenos, sinalização e faixa de domínio integrantes do corpo estradal. Este fato tem, inclusive, gerado diversas contestações da concessionária à ANTT quanto às suas obrigações de intervenção no pavimento do trecho decorrentes de problemas externos ao próprio pavimento (problemas de drenagem, terraplenos e/ou faixa de domínio com consequências na integridade do pavimento), bem como da reposição da sinalização horizontal ao término de ações de recapeamento do revestimento asfáltico do CNFS.

174. Apesar dos esforços da VIABAHIA para a prestação do serviço público da forma mais adequada, a gestão compartilhada dos elementos viários, na forma prevista no Contrato, é altamente complexa para ser realizada, de modo que, em 18 de janeiro de 2016, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 0057/2016 (**RTE-345**) concordando com a solução proposta pela ANTT.

175. Dada a patente concordância de que a exclusão seria a melhor solução para a prestação adequada do serviço público, a ANTT encaminhou o Ofício nº 0419/2016/GEINV/SUINF (**RTE-346**), solicitando que a VIABAHIA apresentasse uma proposta de exclusão dos investimentos e dos custos operacionais relativos ao trecho do CNFS, a qual foi encaminhada à ANTT, em 06 de junho de 2016, por meio da carta VB-GEC 0701/2016 (**RTE-347**).

176. Após cerca de 1 ano sem qualquer análise pela ANTT, a VIABAHIA, em 21 de junho de 2017, encaminhou a carta VB-GEC 0592/2017 (**RTE-348**) para (i) reiterar a proposta já apresentada e (ii) solicitar também a exclusão das obrigações relacionadas ao PUFs do PER, em razão de suas características urbanas e das obrigações contratuais deste trecho serem as mesmas em comparação ao CNFS, o que não impacta a continuidade do tráfego entre as rodovias BR-116/BA e BR-324/BA, conforme consta do Relatório A&M (**RTE-087**).



177. Continuado o silêncio da ANTT, a VIABAHIA inseriu a discussão quanto a exclusão de investimentos em sua proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da carta VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), datada de 20 de julho de 2017.
178. Porém, qual não foi a surpresa da VIABAHIA ao receber a Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), datada de 9 de setembro de 2017, pela qual a ANTT arbitrariamente suspendeu a análise da proposta encaminhada pela VIABAHIA, indicando que tal análise deveria ser realizada “no âmbito da Revisão Quinquenal”, **nunca** foi realizada. Essa leitura desvirtuada (e intencional) do Contrato foi mantida pela ANTT quando a análise da 11ª Revisão Extraordinária, conforme consta de seu entendimento exarado na Nota Técnica nº 014/2018/GEINV/SUINF (**RTE-201**).
179. Nesse meio tempo, os efeitos negativos deste compartilhamento de obrigações com o DNIT começaram a ficar mais evidentes, conforme a VIABAHIA relatou à ANTT, por meio da carta VB-GEC 0398/2019, emitida em 19 de agosto de 2019 (**RTE-349**). Nesta oportunidade, a Requerente alertou a ANTT sobre a surgimento de buracos no pavimento do km 425+000 e km 512+000 da BR-116/BA, em virtude da ineficiência e/ou pontos de inexistência de sistema de drenagem operado pelo DNIT.
180. No entanto, **ignorando** os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA, em 20 de dezembro de 2019, a ANTT encaminhou o Ofício nº 18507/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-300**), reiterando seu entendimento que a exclusão do PER das obrigações relacionadas ao CNFS deverá ser avaliada “no âmbito da Revisão Quinquenal” nos termos da Resolução ANTT nº 5.859/2019:
5. Considerando que o pleito de “Exclusão do segmento denominado Contorno Norte de Feira de Santana” trata-se de assunto de Revisão Quinquenal, solicitamos que essa Concessionária reapresente tal pleito junto a proposta de 1ª Revisão Quinquenal, caso se enquadre nos normativos da Resolução nº 5.859/2019, conforme solicitada por meio do Ofício SEI nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, de 16/12/2019.
181. Em resposta, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 1202/2019 (**RTE-350**), por meio da qual reiterou a Resolução ANTT nº 5.859/2019 não é aplicável ao Contrato, seja porque este foi celebrado muitos anos antes da publicação daquele ato normativo, bem como em razão de a Revisão Quinquenal prevista no Contrato apresentar especificidade que a difere do procedimento previsto na Resolução da ANTT.
182. Apesar do **reconhecimento** da própria ANTT de que as obrigações relacionadas ao Contorno Norte de Feira de Santana/BA, na forma como foram atribuídas à VIABAHIA pelo Contrato, deveriam ser excluídas do PER, **nenhuma** providência foi tomada pela ANTT para aprovar esta alteração contratual.
183. Pelo contrário, a ANTT valeu-se de equivocada interpretação do Contrato para postergar ao máximo qualquer alteração do PER da VIABAHIA, em detrimento do interesse público primário, que a própria ANTT reconhece estar sendo vulnerado.
184. Reitera-se que faz cerca de **5 anos** que a VIABAHIA apresentou a proposta de exclusão do presente investimento do PER, demonstrando a **urgência** da pretendida alteração contratual, como detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**).

a.3) Exclusão do segmento rodoviário denominado perímetro urbano de Vitória da Conquista/BA

185. Em 11 de julho de 2014, a 10ª Superintendência Regional da Polícia Rodoviária Federal (“10ª SRPRF”) encaminhou à ANTT o Ofício nº 738/2014/GAB/10ªSRPRF/BA (**RTE-351**), solicitando que o trecho rodoviário entre os km 820 e 828 da BR-116/BA³⁰ fossem transferidos para o município de Vitória da Conquista/BA, em vista do interesse manifestado pela respectiva Prefeitura de incorporar o referido trecho a sua administração (Ofício nº 107/2014/GABINP - **RTE-352**).
186. A Coordenação de Exploração Rodoviária da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional na Bahia (“COINF/URBA”) ANTT, por sua vez, manifestou sua concordância com a solicitação para municipalização do trecho rodoviário, bem como sua consequente exclusão do PER da VIABAHIA, conforme consta do Ofício nº 162/2014/COINF/URBA (**RTE-353**), encaminhado em 11 de julho de 2014.

3. Esta Coordenação não apresenta, em princípio, objeção à “municipalização” do trecho, com a respectiva exclusão do Contrato de Concessão administrado pela VIABAHIA Concessionária de Rodovias S/A.

4. Assim, encaminharemos o pleito à Superintendência de Exploração de Infraestrutura – SUINF, com as nossas devidas considerações, para apreciação e providências pertinentes.

187. Este Ofício foi encaminhado para a Superintendência da ANTT a fim de que a solicitação de municipalização do referido trecho rodoviário fosse avaliada. Assim, para subsidiar a avaliação de sua Superintendência, a COINF/URBA elaborou, em 18 de julho de 2014, o Parecer Técnico nº 094/2014/COINF/URBA, em que analisou a sugestão da 10ª SRPRF e concluiu por contemplar as alegações da 10ª SRPRF e do Município quanto à municipalização do trecho correspondente (**RTE-354**).
188. Nessa oportunidade, a ANTT **constatou** que tal exclusão do PER seria recomendável para (i) promover a segurança pública local, (ii) melhorar a fiscalização do trânsito, (iii) disponibilizar os serviços da Polícia Rodoviária Federal para outros trechos rodoviários com maiores riscos de acidentes, (iv) preservar o interesse público local, ao se transferir ao município a responsabilidade pela manutenção e fiscalização do trânsito, considerando que desde 2004 o trânsito do Município encontra-se majoritariamente municipalizado.
189. No mais, tais argumentos são complementados pelo fato de o perímetro em discussão ser uma avenida urbana com faixa de domínio totalmente ocupada por estabelecimentos comerciais, possuindo diversos cruzamentos, semáforos e lombadas ao longo do segmento, características estas que não são comuns em trechos rodoviários de alta velocidade. Isto é, **o Perímetro Urbano de Vitória da Conquista demanda um tratamento particular e diferenciado, pois apresenta diferenças substanciais quando comparado ao restante das rodovias.**

³⁰ Com a avaliação das equipes técnicas ao longo da discussão em âmbito administrativo, apurou-se que o trecho exato a ser municipalizado é aquele localizado entre os km 819+000 e 827+100 da BR-116/BA.

190. Ciente da peculiaridade do trecho rodoviário em questão, a ANTT, em 13 de abril de 2016 encaminhou Ofício nº 0419/2016/GEINV/SUINF (**RTE-355**), solicitando à VIABAHIA a apresentação de proposta de exclusão de tais investimentos e respectivos custos operacionais do PER.
191. Em resposta, a VIABAHIA encaminhou, em 2 de junho de 2017, a carta VB-GEC 0171/2017 (**RTE-356**), concordando com a análise feita pela ANTT e, assim, submeteu a proposta de exclusão do investimento do PER. Conforme detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**), as obrigações contratuais a serem **excluídas** são:
- (i) os serviços de **recuperação, manutenção e conservação do pavimento** previsto no item 1.2.2 do Programa de Exploração Rodoviária (“PER”), referente ao segmento rodoviário do km 819+100 ao 827+800; e
 - (ii) a **duplicação** de 4,38 km do subtrecho 17 do item 2.3 – Obras condicionadas do PER.
192. Em razão da ausência de posicionamento por mais de 3 meses por parte da ANTT, a VIABAHIA reiterou o pedido de análise de exclusão do trecho do Contrato por meio da carta VB-GEC 0908/2017(**RTE-072**), enviada em 21 de agosto de 2017.
193. Continuada a inércia da ANTT, a VIABAHIA inseriu a presente proposta de exclusão de investimentos em sua pauta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da carta VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), datada de 20 de julho de 2017.
194. Assim como nos casos acima, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), datada de 9 de setembro de 2017, arbitrariamente suspendeu a análise da proposta encaminhada pela VIABAHIA, indicando que tal análise deveria ser realizada “no âmbito da Revisão Quinquenal” (que **jamais** foi concluída). Essa interpretação desvirtuada do Contrato foi mantida pela ANTT quando a análise da 11ª Revisão Extraordinária, conforme consta de seu entendimento exarado na Nota Técnica nº 014/2018/GEINV/SUINF (**RTE-201**). Mais um investimento se encontra paralisado por anos.

a.4) Exclusão do trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego)

195. Nos termos do item 2.2.1.2.3, “iii” do PER, a VIABAHIA está obrigada a executar a construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524/BA (“Canal de Tráfego”).
196. Para tanto, em 31 de maio de 2011, a VIABAHIA submeteu à ANTT o projeto executivo da obra, por meio da carta VB-GEC 0191/2011 (**RTE-357**). No entanto, a execução deste investimento só foi aprovada pela ANTT por meio do Ofício nº 1291/2013/GEINV/SUINF (**RTE-358**), encaminhado em 20 de maio de 2013.
197. No entanto, a VIABAHIA enfrentou dificuldades para dar início às obras, sobretudo em razão:
- (i) da falta de concretização da doação de área pública necessária à execução da obra, pela Superintendência de Desenvolvimento Industrial e Comercial³¹; (ii) do atraso por parte do IBAMA para emitir o licenciamento ambiental; e (iii) das diversas interferências identificadas

³¹ Trata-se de autarquia vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Económico do Governo do Estado da Bahia (“SUDIC”).

com redes da Empresa Baiana de Águas e Saneamento (“EMBASA”), que não puderam ser remanejadas até o momento, conforme informado à ANTT, por meio da carta VB-GEC 0210/2016 (**RTE-359**).

198. Assim, nesta mesma correspondência, a VIABAHIA apresentou à ANTT o pedido de exclusão das obrigações relacionadas ao Canal de Tráfego do PER.
199. Em resposta, a ANTT encaminhou, em 2 de maio de 2016, o Ofício nº 474/2016/GEINV/SUINF (**RTE-360**), por meio do qual entendeu que as justificativas apresentadas pela VIABAHIA não seriam suficientes para autorizar a exclusão do Canal de Tráfego das obrigações contratuais. Diante deste cenário, a ANTT solicitou a apresentação de estudo de tráfego que comprovasse que o dispositivo rodoviário existente atenderia as demandas do tráfego atual e futuro deste trecho da rodovia.
200. Visando reforçar seu pedido de exclusão do investimento, a VIABAHIA, em 26 de setembro de 2016, encaminhou a carta VB-GEC 1230/2016 (**RTE-361**) com o estudo de tráfego solicitado pela ANTT, demonstrando que o dispositivo já existente permite a realização de todos os movimentos de tráfego previstos no Canal de Tráfego.
201. No entanto, a ANTT passou a fazer diversas e sucessivas exigências em relação aos estudos de tráfego apresentados pela VIABAHIA, o que implicou o prolongamento da discussão em via administrativa, como se pode observar na tabela abaixo:

Proposta de exclusão encaminhada pela VIABAHIA (RTE-361)	Objecção da ANTT (RTE-362)
VB-GEC 1230/2016 (26/09/2016)	Ofício 2415/2016/GEPRO/SUINF (29/12/2016)
VB-GEC 0170/2017 (07/03/2017)	Ofício 0731/2017/GEPRO/SUINF (11/05/2017)
VB-GEC 0725/2017 (19/07/2017)	Ofício nº 1333/2017/GEPRO/SUINF (14/08/2017)

202. Sem outra saída, em 20 de julho de 2017, a VIABAHIA incluiu o pedido para exclusão do PER das obrigações relacionadas à execução do Canal de Tráfego em sua proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, encaminhada à ANTT por meio da já mencionada carta VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
203. Em resposta, a ANTT manteve seu equivocado entendimento de que a VIABAHIA não teria comprovado que a exclusão da obra em apreço não traria prejuízos aos usuários do Sistema Rodoviário, conforme indicado nas Notas Técnicas nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**) e 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**).
204. Ocorre que, a despeito de a VIABAHIA envidar esforços para atender às solicitações feitas pela ANTT, esta última utiliza-se de excesso de formalismo para exigir, para uma exclusão, que o estudo de tráfego apresentado pela VIABAHIA apresente o mesmo detalhamento de investimentos que devem ser executados ao longo da Concessão.

205. A VIABAHIA propõe justamente a não execução da obra de Canal de Tráfego, ao passo que não há cabimento exigir que se siga empenhando tempo e recursos no contínuo aperfeiçoamento dos estudos solicitados pela ANTT, conforme exposto pela na carta VB-GEC 1400/2017 (**RTE-167**).
206. Nesta mesma oportunidade, a VIABAHIA requereu a apresentação, de maneira objetiva, dos motivos pelos quais os documentos até então apresentados supostamente não atenderiam às exigências da ANTT. Todas as informações apresentadas são mais do que suficientes, como avaliado no Relatório A&M (**RTE-087**).
207. Dada a inércia da ANTT em apreciar os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA, esta submeteu novamente o presente pleito em sua proposta para a 11ª Revisão Extraordinária, por meio da carta VB-GEC 0800/2018 (**RTE-097**). Como de costume, porém, a ANTT decidiu “jogar” a apreciação do tema para “o âmbito da Revisão Quinquenal” nunca realizada (**RTE-201** – Nota Técnica nº 014/2018/GEINV/SUINF).

a.5) Implantação de dispositivo de acesso definitivo, em desnível, entre a BR-116 e o Aeroporto de Vitória da Conquista/BA

208. Em 19 de outubro de 2015, a Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia (“SEINFRA/BA”) encaminhou à ANTT o Ofício GASEC nº 2026/2015 (**RTE-363**), solicitando que, no prazo mais breve possível, autorizasse a VIABAHIA a executar um acesso viário entre a BR-116 e o novo Aeroporto de Vitória da Conquista, que estava sendo construído à época³².
209. Em 13 de janeiro de 2016, a VIABAHIA encaminhou à ANTT a carta VB-GEC-0066/2016 (**RTE-365**), solicitando a autorização para a realização do Estudo Viabilidade para dispositivo de acesso ao aeroporto de Vitória da Conquista, em cumprimento às exigências da Portaria ANTT nº 46/2014³³, vigente à época.
210. Em resposta, a ANTT encaminhou, em 28 de janeiro de 2016, à VIABAHIA o Ofício nº 112/2016/SUINF/ANTT (**RTE-366**), informando a dispensa da elaboração do Estudo de Viabilidade, sob a justificativa de que a solicitação de implantação do acesso partiu diretamente da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (“SAC-PR”).
211. Ainda que não concordando com a decisão da ANTT, a VIABAHIA, no intuito de agilizar o processo de análise do investimento apresentou, por meio da carta VB-GEC 0153-2016 (**RTE-367**), datada de 4 de fevereiro de 2016, o projeto funcional do acesso em desnível ao Novo Aeroporto de Vitória da Conquista.
212. Passados cerca de 4 meses, a ANTT dá os primeiros sinais da conduta arbitrária com que avaliaria as propostas da VIABAHIA ao encaminhar, em 1 de junho de 2016, Ofício nº

³² Ainda, a SEINFRA, em 27 de outubro de 2015, encaminhou o Ofício GASEC nº 2.051/2015 (**RTE-364**) à Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (“SAC-PR”) solicitando que está diligenciasse junto à ANTT visando a emissão da autorização para a VIABAHIA executar as obras do acesso.

³³ A Portaria nº 46/2014 foi revogada pela Portaria ANTT nº 256/2016, que também disciplinou a sistemática para o processo de autorização, e definição dos respectivos custos, de estudos de viabilidade e de projetos executivos de obras e serviços não previstos contratualmente.

0822/2016/GEPRO/SUINF (**RTE-368**³⁴) objetando o projeto funcional encaminhado pela VIABAHIA, sob a justificativa de que seria recomendável realizar um estudo prévio das possíveis soluções, dado o porte do dispositivo em desnível proposto.

213. Ou seja, após dispensar a exigência do estudo prévio, e forçar a VIABAHIA a apresentar um projeto funcional prematuro, a ANTT retorna concordando com a anterior sugestão da VIABAHIA, voltando toda a discussão à **estaca zero**.
214. Em resposta, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 0895/2016 (**RTE-369**), datada de 13 de julho de 2016, esclarecendo que o acesso em desnível proposto seria o mecanismo que atenderia melhor tanto o fluxo de tráfego para acesso ao novo aeroporto de Vitória da Conquista/BA, quanto ao fluxo de retorno da própria rodovia BR-116/BA.
215. Considerando os esclarecimentos fornecidos pela VIABAHIA, a ANTT, por meio do Ofício nº 1280/2016/GEPRO/SUINF (**RTE-370**), datado de 26 de julho de 2016, **aprovou os projetos funcionais apresentados anteriormente e solicitou a apresentação das vias amarelas projeto executivo**, o que foi realizado pela VIABAHIA, em 3 de novembro de 2016, por meio da carta VB-GEC 1375/2016 (**RTE-371**).
216. Por sua vez, a ANTT, em 21 de novembro de 2016, encaminhou Ofício nº 2131/2016/GEPRO/SUINF (**RTE-372**), por meio do qual objetou as vias amarelas do projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA e solicitou sua reapresentação.
217. Enquanto a equipe técnica da VIABAHIA analisava as adequações solicitadas pela ANTT, o presente pleito foi inserido na proposta da Requerente para a 10ª Revisão Extraordinária, encaminhada em 20 de julho de 2017, por meio da correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**). Em resposta, a ANTT encaminhou a Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/2017 (**RTE-166**), postergando de forma indefinida a apreciação do pleito para que este fosse apreciado **“no âmbito da Revisão Quinquenal”**.
218. Apesar dos esforços empreendidos pela VIABAHIA para revisar e otimizar os projetos da intervenção proposta, a ANTT determinou de forma arbitrária que a decisão definitiva quanto a inclusão deste investimento somente seria proferida com a realização da “mítica” Revisão Quinquenal, que **jamais** se concretizou.
219. De todo o modo, a VIABAHIA não concordou com essa postergação eterna e decidiu agir conforme o modo mais diligente para atender aos interesses públicos subjacentes à Concessão, isto é, continuou a revisar os projetos técnicos e submetê-los à ANTT.
220. Assim, em vista dos ajustes solicitados pela ANTT em relação ao projeto executivo encaminhado, a VIABAHIA, por meio da carta VB-GEC 0162/2018, datada de 22 de fevereiro de 2018, diligentemente informou que não seria tecnicamente possível adotar as alterações sugeridas com base naquela formatação inicialmente idealizada (**RTE-373**). Visando uma

³⁴ O **RTE-368** consiste tanto no Ofício nº 0822/2016/GEPRO/SUINF, bem como nos seus anexos: Parecer Técnico nº 0665/2016/GEPRO/SUINF e Relatório de Análise de Projeto nº 0664/2016, elaborado pela Spazio Urbanismo Engenharia.

solução, a VIABAHIA propôs uma secção do projeto executivo em 2 etapas: **(i)** projeto de intersecção provisório em nível³⁵ e **(ii)** projeto de intersecção definitivo em desnível³⁶.

221. Em relação ao acesso provisório em nível, a ANTT apresentou diversas exigências técnicas visando à redução ao máximo dos custos para execução do dispositivo viário, o que, conseqüentemente, comprometeu sua durabilidade, bem como a possibilidade de aproveitamento de suas estruturas para a execução do acesso definitivo.
222. De todo o modo, ANTT **aprovou** o projeto executivo do acesso provisório e determinou a inclusão das respectivas obras e serviços no PER, em 30 de abril de 2019, por meio da Nota Técnica nº 925/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-308**). Destaca-se, inclusive, a conduta contraditória da própria ANTT ao aprovar a inclusão de um investimento no PER, enquanto havia anteriormente afirmado que esta inclusão somente seria realizada no âmbito da Revisão Quinquenal.
223. Ressalva-se que a despeito de o acesso provisório já estar em operação, a ANTT se recusa imotivadamente a aprovar a inclusão no PER dos custos complementares relacionados a tal investimento.
224. Em paralelo à aprovação do projeto do acesso provisório, a VIABAHIA, por meio da carta VB-GEC 0640/2018 (**RTE-374**), apresentou o projeto executivo do acesso definitivo em desnível, em 28 de junho de 2018. Passados 3 meses sem qualquer manifestação da ANTT, a VIABAHIA, em 28 de setembro de 2018, encaminhou a carta VB-GEC 1024/2018 (**RTE-375**) para solicitar urgência na análise do projeto já apresentado.
225. Em 1 de março de 2019, quando da realização da 11ª Revisão Extraordinária, cerca de 9 meses após o recebimento dos projetos executivos do acesso definitivo, a ANTT informou, por meio da Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-307**), que o referido projeto ainda se encontrava em análise pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (“GEENG”).
226. Uma vez que já havia passado mais de 1 ano desde a apresentação de projeto do acesso definitivo em desnível sem qualquer resposta por parte da ANTT, a VIABAHIA, em 03 de outubro de 2019, reiterou a solicitação para que a ANTT analisasse o projeto do acesso definitivo, junto das adequações e estudos que foram solicitados, por meio da carta VB-GEC 0908/2019 (**RTE-376**).
227. Apenas em 28 de fevereiro de 2020, a ANTT encaminhou à VIABAHIA o Ofício nº 0083/2020/GEENG/SUINF (**RTE-377**³⁷), informando a objeção ao projeto executivo apresentado pela VIABAHIA sobre o fundamento de que o acesso definitivo em desnível englobaria obra de “duplicação do trecho da BR-116/BA” e que, portanto, não poderia ser inserida no PER.

³⁵ Com o objetivo de liberar o fluxo ao novo aeroporto dentro do prazo previsto para a inauguração do aeroporto de Vitória da Conquista/BA.

³⁶ Ccomtemplando todas as suas fases e com o tempo necessário para atender a complexidade da obra.

³⁷ O documento **RTE-377** inclui tanto o Ofício nº 0083/2020/GEENG/SUINF, bem como seus anexo Parecer Técnico nº PT-0103.2020-GEENG-SUINF e Relatório de Análise de Projeto nº 0114/2020, elaborado pela Spazio Urbanismo Engenharia.

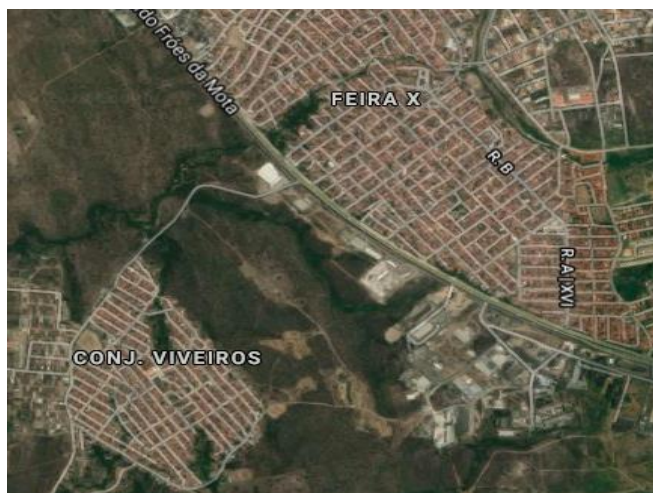
228. Desde então, a equipe técnica da VIABAHIA vem trabalhando para ajustar o projeto para atender aos requisitos da ANTT, da forma mais diligente possível considerando a profundidade das alterações técnicas solicitadas pela Requerida. De todo o modo, a inclusão do acesso definitivo continua **embargada** por meio do errôneo entendimento da ANTT ao postergar a decisão pela sua inclusão no PER para “o âmbito da Revisão Quinquenal”.

229. Ainda, como demonstrado, a opção pela construção do acesso provisório não se tratou de “mero desejo” da VIABAHIA, mas sim constitui o único modo possível de atender às exigências para que o acesso fosse disponibilizado em tempo para atender à inauguração do Aeroporto de Vitória da Conquista/BA, que ocorreu em 23 de julho de 2019³⁸, com um mínimo de segurança.

230. Assim, não cabe o entendimento de que a inclusão do presente investimento somente seria apreciada no âmbito da Revisão Quinquenal, uma vez que se está diante de um pleito de reequilíbrio econômico-financeiro e a VIABAHIA não está autorizada a executar obras que não estão previstas no Contrato. Hipóteses essas em que a inclusão da obrigação ao Contrato tem de ser aprovada pela ANTT e devidamente reequilibrado o Contrato, nos termos das cláusulas 16.6, 19.1.3.(v) e 20.1.2.

a.6) Implantação de interligação entre os bairros de Conjunto Viveiros e Feira X, no município de Feira de Santana/BA, no km 6+000 da BR-324/BA

231. “Conjunto Viveiros” é um bairro do município de Feira de Santana/BA localizado fora do Anel do Contorno, em região mais isolada do centro da cidade. Para acessar os serviços públicos básicos como saúde e educação, os moradores do Conjunto Viveiros dirigiam-se ao bairro de Feira X, atravessando a Avenida Eduardo Fróes da Mota, que compõe o Contorno Sul de Feira de Santana/BA, como se pode observar na imagem abaixo:



232. No entanto, em razão das obras de duplicação do Contorno Sul de Feira de Santana/BA executadas pela VIABAHIA, os moradores do Conjunto Viveiros **perderam** o acesso direto ao

³⁸Conforme informado no endereço eletrônico da Secretaria de Comunicação Social do Governo do Estado da Bahia: <http://www.secom.ba.gov.br/2019/07/149870/Governo-do-Estado-entrega-em-julho-Novo-Aeroporto-Glauber-Rocha-.html> Acessado em 19/04/2020.

bairro de Feira X, uma vez que, com a construção da via principal sem uma via alternativa para passagem dos referidos moradores, o acesso aos centro da cidade será unicamente pela BR-324/BA.

233. Insatisfeitos com esta situação, os moradores do Conjunto Viveiros buscaram auxílio dos representantes locais, visando a construção de um acesso alternativo que lhes permitisse acessar o bairro de Feira X sem a necessidade de trafegar pela rodovia BR-324/BA.

234. Nesse sentido, em 24 de fevereiro de 2014, o Deputado Estadual José Cerqueira de Santana Neto (PT) submeteu à ANTT um requerimento (**RTE-378**) relatando o isolamento do Conjunto Viveiros e solicitou a implantação de um dispositivo de ligação à Feira X.

235. Em resposta, a ANTT, em 3 de abril de 2014, encaminhou à Prefeitura de Feira de Santana/BA o Ofício nº 0016/2014/DNM/ANTT (**RTE-379**), informando que a VIABAHIA elaboraria estudos de engenharia para permitir a travessia da BR-324/BA, em desnível, que seriam encaminhados para a Prefeitura do município para análises e considerações.

236. Nesta oportunidade, a ANTT informou que “(...) a referida obra não se encontra entre as obrigações da concessionária e sua **inclusão será mediante reequilíbrio econômico financeiro do contrato**” (grifamos).

237. A ANTT então encaminhou à VIABAHIA, em 27 de maio de 2014, o Ofício nº 1505/2014/SUINF (**RTE-380**), solicitando o envio de projeto funcional para implantação de passagem inferior para ligação do Bairros de Viveiros ao Feira X, o que foi atendido pela VIABAHIA em 11 de junho de 2014, por meio da carta VB-GEC 1071/2014 (**RTE-381**).

238. Assim, iniciou-se um longo processo de avaliação técnica das propostas encaminhadas pela VIABAHIA, que culminaram com o envio do projeto funcional, por meio da carta VB-GEC-126/2016 (**RTE-382**), em 1 de fevereiro de 2016, que foi aprovado pela ANTT em 18 de abril de 2016, por meio do Ofício nº 0454/2016/GEINV/SUINF (**RTE-383**).

239. Destaca-se que, neste ofício, a ANTT mais uma vez reitera que a implantação do referido retorno em desnível pela VIABAHIA deve ser uma obrigação incluída no PER, nos seguintes termos:

2. Referimo-nos à Interseção em desnível no Contorno Sul de Feira de Santana, no km 6+000 da BR-324/BA, entre os bairros de Viveiros e Feira X.

3. Sobre o assunto, lembramos que na 606ª Reunião, a Diretoria desta ANTT decidiu pela inclusão da obra no PER.

240. Desta forma, visando dar continuidade ao processo de aprovação do novo investimento, a VIABAHIA encaminhou o projeto executivo para a construção do retorno viário em desnível no km 6+000 da BR-324/BA, por meio da carta VB-GEC-0133/2017 (**RTE-384**), em 10 de abril de 2017.

241. Para a surpresa da VIABAHIA, em 8 de setembro de 2017, no âmbito da 10ª Revisão Extraordinária, a ANTT emitiu a Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), determinando a postergar indefinidamente a avaliação quanto à inclusão do investimento no

PER, por equivocadamente entender que este pleito somente seria apreciado “**no âmbito da Revisão Quinquenal**”.

242. Em resposta, em 4 de outubro de 2017, a VIABAHIA apresentou a carta VB-GEC 1200/2017 (RTE-125), reiterando a **urgência** para análise da proposta de inclusão de investimento no PER, bem como demonstrando que a avaliação de pertinência do investimento consiste em item que integra o escopo da Revisão Extraordinária, o que não teve qualquer efeito.

243. Ainda, contradizendo sua própria conduta de suspender a avaliação do presente investimento, em 10 de outubro de 2017, a ANTT encaminhou o Ofício nº 496/2017/SUINF (RTE-385) ao Prefeito e ao Secretário Municipal de Transportes e Trânsito de Feira de Santana/BA, para informar que a VIABAHIA não poderia executar as obras que excedam a faixa de domínio, de modo que a construção do acesso deveria ser feita de forma “compartilhada”, com as obras das alças de acesso à passagem inferior sendo construída pela Prefeitura de Feira de Santana/BA. Assim, determina que seja celebrado um “convênio” entre a VIABAHIA e o ente municipal.

2. Sobre o assunto, informamos que foi endereçado à Prefeitura Municipal de Feira de Santana/BA o Ofício nº 496/2017/SUINF, de 10/10/2017, anexo, por meio do qual informamos ser imprescindível a celebração de um convênio entre a Concessionária e a Prefeitura, como condição essencial à incorporação no Contrato de Concessão dos investimentos necessários para a execução da passagem inferior sobre a rodovia concedida. Cabe esclarecer que as alças de acesso da interseção deverão ser executadas pela Prefeitura Municipal de Feira de Santana.

3. Ainda, considerando a possibilidade de inclusão da referida obra no Fluxo de Caixa da Concessão na próxima Revisão Tarifária, essa Concessionária deverá iniciar, de imediato, as tratativas junto àquela municipalidade, visando a formalização do referido convênio, para a definição, o quanto antes, do escopo do projeto a ser analisado por esta Agência Reguladora.

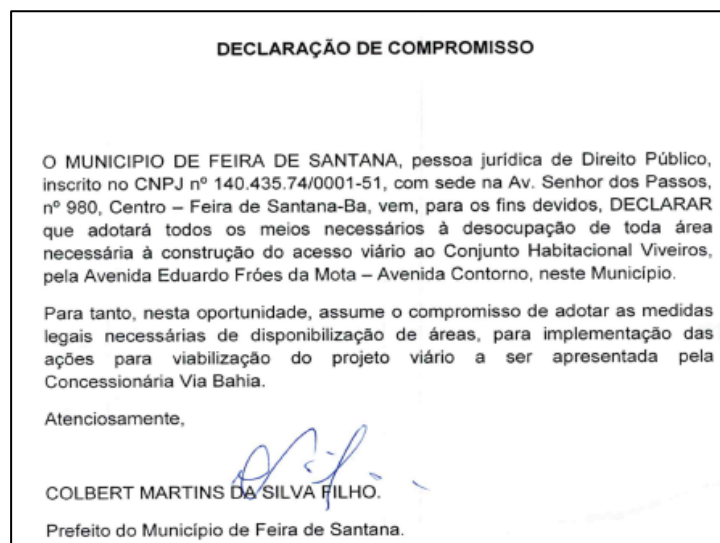
244. Posteriormente, a ANTT, em 27 de outubro de 2017, por meio da Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (RTE-124), reiterou que a inclusão do investimento no PER somente será realizada após a celebração do convênio entre a VIABAHIA e a Prefeitura de Feira de Santana/BA.

245. No entanto, esta exigência da ANTT é **descabida**, conforme esclareceu a VIABAHIA, em 1 de dezembro de 2017, por meio da carta VB-GEC 1400/2017 (RTE-167). Nesta oportunidade, informou-se a objeção da VIABAHIA e da Prefeitura de Feira de Santana/BA em relação à necessidade da celebração do suposto convênio. Afinal, já havia sido definido que o referido trecho fora da faixa de domínio, pertencente ao ente municipal, seria doado ao DNIT, a fim de ser incorporado à faixa de domínio.

246. Percebe-se que a ANTT não poupa esforços para encontrar soluções criativas para **postergar indefinidamente** as propostas de inclusão de investimentos apresentados pela VIABAHIA.

247. No entanto, para que a Prefeitura de Feira de Santana/BA pudesse efetivar a doação da área ao DNIT, seria necessária a aprovação do projeto executivo encaminhado, bem como a inserção da obrigação de implantação do retorno no PER da VIABAHIA. Logo, a única pendência para a satisfação dos interesses da coletividade **estava nas mãos da ANTT: a avaliação e aprovação do projeto executivo**.

248. Ignorando os esclarecimentos fornecidos pela VIABAHIA, a ANTT, em 31 de janeiro de 2018, encaminhou o Ofício nº 0091/2018/GEINV/SUINF (**RTE-386**) repetindo os argumentos já rebatidos pela VIABAHIA, o que foi novamente contestado pela Requerente (**RTE-387** VB-GEC 0160/2018).
249. Após longo período, a ANTT, em 2 de outubro de 2018, encaminhou o Ofício nº 1337/2018/GEENG/SUINF (**RTE-388**), desta vez, objetando o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA e solicitando sua representação.
250. Em vista da resistência da ANTT em insistir na celebração do convênio para a implantação do retorno, a VIABAHIA diligentemente discutiu com a Prefeitura de Feira de Santana algumas alternativas para agilizar a aprovação da inclusão da obrigação no PER. A partir destas diligências, o ente municipal firmou um Termo de Compromisso (**RTE-389**), que foi encaminhado à ANTT, em 5 de outubro de 2018, por meio da carta VB-GEC-1085/2018 (**RTE-390**).



251. Nota-se que o município assumiu formalmente o compromisso de adotar as medidas para disponibilização das áreas, atendendo às solicitações da ANTT. Após esta comunicação, a VIABAHIA, em 26 de agosto de 2019, por meio da carta VB-GEC 0771/2019 (**RTE-391**) reapresentou o projeto executivo, atendendo às solicitações de ajustes feitas pela ANTT por meio do Ofício nº 1337/2018/GEENG/SUINF (**RTE-388**).
252. Já no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, como se não bastasse a demora em aprovar a proposta encaminhada, em 19 de setembro de 2019, isto é, cerca de 5 anos após de a ANTT ter reconhecido a necessidade de inclusão do investimento no PER, a Requerida decide arbitrariamente, por meio da Nota Técnica SEI nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-024**) suspender a avaliação do investimento, por entender que a Revisão Quinquenal seria o mecanismo correto para realizar esta análise.
253. A despeito de ter já suspenso a avaliação do projeto, a ANTT, em 30 de setembro de 2019, objetou o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, por meio do Ofício 0695/2019/GEENG/SUINF (**RTE-392**).

254. Ainda no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, a ANTT, de forma contraditória às anteriores comunicações, manifestou-se pela última vez em relação ao presente pleito, por meio da Nota Técnica nº 4.509/2019/GEFIR/ANTT (**RTE-234**), informando que não poderia autorizar a aprovação da alteração do PER requerida pela VIABAHIA, uma vez que esta ainda não havia encaminhado o projeto executivo revisto.
255. Prontamente, a VIABAHIA encaminhou o projeto ajustado por meio da correspondência VB-GEC 0430/2020 (**RTE-393**), em 6 de maio de 2020. Em resposta, a ANTT apresentou nova objeção ao projeto executivo da intervenção, conforme consta do Ofício nº 0324/2020/GEENG/SUINF (**RTE-394**), emitido em 28 de maio de 2020.
256. Ocorre que, a objeção da ANTT para revisão do projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA **não** justifica a morosidade com que a ANTT vem analisando as propostas de reequilíbrio econômico-financeiro, nos termos do procedimento previsto no Contrato. Muito menos, estas divergências apontadas pela ANTT autorizariam o descumprimento do princípio da razoável duração do processo.
257. Ademais, a ANTT mantém o entendimento de que a decisão definitiva quanto a inclusão deste investimento no PER somente seria possível “no âmbito da Revisão Quinquenal”, logo ainda que se chegue a uma versão final dos projetos técnicos da intervenção, ainda haveria essa “intransponível barreira” fabricada pela ANTT, no intuito de postergar de forma indefinida a necessária apreciação do presente investimento. Em virtude disso, a necessária intervenção do Tribunal Arbitral.

a.7) Implantação de retorno em Amélia Rodrigues/BA, no km 546+160 da BR-324/BA

258. O fechamento do canteiro central do trecho da BR 324/BA também fez com que os moradores de Amélia Rodrigues/BA que pretendesse ir ao outro lado da cidade tivessem de cruzar a praça de pedágio, localizada no km 551 da BR-324/BA (“PP2”). Visando solucionar essa situação, em 22 de abril de 2014, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 0606/2014 à ANTT (**RTE-395**), propondo a implantação de um retorno rodoviário no km 550+500 da BR-324/BA, em Amélia Rodrigues/BA.
259. Com o desenvolvimento dos estudos elaborados pela VIABAHIA, constatou-se que seria mais benéfico aos moradores da região que o retorno rodoviário fosse executado no km 546+250, sendo esta alteração contemplada no projeto funcional encaminhado pela VIABAHIA à ANTT, em 10 de setembro de 2015, por meio da VB-GEC 1657/2015 (**RTE-396**).
260. Após longa discussão entre as equipes técnicas da ANTT e da VIABAHIA, verificou-se que o trecho ideal para a implantação do retorno seria, na realidade, no km 546+160 da BR-324/BA, o que foi retificado na proposta encaminhada pela VIABAHIA, em 9 de maio de 2016, por meio da carta VB-GEC 0528/2016 (**RTE-397**). Nesta oportunidade, dada a elevada duração da análise da proposta de investimento e consentimento da ANTT, a VIABAHIA remeteu à Requerida o projeto executivo para o dispositivo viário, bem como seu orçamento.
261. Após a apresentação do projeto executivo, a ANTT solicitou diversos ajustes à VIABAHIA, que foram devidamente promovidos e, assim, reencaminhados os projetos para validação da ANTT. No entanto, está dinâmica de revisão também se tornou um “ciclo sem fim”, conforme pode-se observar no esquema abaixo:

Projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA (RTE-397)	Objecção da ANTT (RTE-398)
VB-GEC 0528/2016 (09/05/2016)	Ofício n° 1279/2016/GEPRO/SUINF (25/07/2016)
VB-GEC 1376/2016 (03/11/2016)	Ofício n° 2187/2016/GEPRO/SUINF (28/11/2016)
VB-GEC 0433/2018 (08/04/2018)	Ofício n° 1136/2018/GEENG/SUINF (23/08/2018)
VB-GEC 0650/2019 (09/08/2019)	Ofício n° 0656/2019/GEENG/SUINF (25/09/2019)
VB-GEC 0482/2020 (28/05/2020)	Ofício n° 0353/2020/GEENG/SUINF (23/06/2020)

262. No entanto, durante este moroso processo de revisão de projeto, a VIABAHIA decidiu inserir o presente pleito em sua proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), encaminhado à ANTT, em 20 de julho de 2017. Em resposta, a Requerida informou que a decisão definitiva quanto a inclusão deste pleito somente seria apreciada “**no âmbito da Revisão Quinquenal**”, conforme consta da Nota Técnica n° 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**).
263. Isto é, a ANTT está há cerca de **4 anos** analisando o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, porém decide postergar a inclusão deste investimento no PER de forma indefinida, uma vez que não foi apresentada qualquer justificativa para tal conduta furtiva que justificasse a violação do princípio da duração razoável do processo, conforme insculpido no já mencionado inciso LXXVIII do artigo 5º da Constituição Federal.
264. Apesar de todos os esforços empreendidos pela VIABAHIA para revisar e otimizar os projetos da intervenção proposta, a ANTT determinou de forma arbitrária que a decisão definitiva quanto a inclusão deste investimento somente seria proferida com a realização da Revisão Quinquenal, o que, claramente, visa apenas **retardar** ao máximo qualquer alteração das obrigações contratuais que ensejasse um reequilíbrio econômico-financeiro em favor da VIABAHIA, priorizando o interesse público secundário, em detrimento do interesse público primário.
265. De todo o modo, a VIABAHIA jamais concordou com essa postergação eterna e continuou a revisar os projetos técnicos e submetê-los à ANTT.
266. Como se não bastasse a demora da ANTT, em 19 de setembro de 2019, isto é, cerca de **5 anos após a VIABAHIA ter comunicado a necessidade da implantação do retorno**, a ANTT, por meio da Nota Técnica SEI N° 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-024**) volta a **suspender** a avaliação do investimento, por entender que a Revisão Quinquenal seria o mecanismo correto para realizar esta análise.
267. Questionando este equivocado entendimento da ANTT, a VIABAHIA encaminhou, em 18 de novembro de 2019, a carta VB-GEC 1101/2019 (**RTE-233**), por meio da qual reiterou os argumentos já apresentados para inclusão deste investimento no PER e informou que representaria o projeto executivo, seguindo os ajustes solicitados pela ANTT por meio do Ofício n° 0656/2019/GEENG/SUINF (**RTE-398**).

268.No entanto, antes que a VIABAHIA pudesse reencaminhar o projeto executivo revisto, a ANTT, em mais uma postura arbitrária, emitiu a Nota Técnica nº 4.509/2019/GEFIR/SUINF (RTE-234), em 19 de dezembro de 2019, informando que não seria possível autorizar a alteração do PER, porque ainda não pôde reavaliar o projeto executivo.

a.8) Rodovias Estaduais – BA-526 e BA-528

269.Inicialmente cumpre destacar que o Governo do Estado da Bahia, por intermédio do Ministério dos Transportes, em 5 de junho de 2008, celebrou com a União/ANTT o Convênio de Delegação (RTE-399), por meio do qual incluiu diversas obrigações relacionadas às Rodovias Estaduais BA-526 e BA-528 (“Rodovias Estaduais”) no escopo do Contrato que viria a ser assinado com a VIABAHIA.

270.No entanto, à época em que estas obrigações foram inseridas no Contrato, não foram incorporados no cronograma físico-financeiro da Concessão os valores compatíveis com os reais custos necessários ao cumprimento de tais obrigações.

271.Em 1 de julho de 2010, o Governo do Estado da Bahia solicitou, por meio do Ofício nº 347/2010³⁹, a análise da possibilidade de incorporação ao escopo do Contrato as atividades de drenagem, sinalização, sistemas de iluminação, faixa de domínio e operação dos trechos delegados nas Rodovias Estaduais.

272.Para tanto, em 31 de maio de 2011, a VIABAHIA encaminhou o relatório de análise de viabilidade econômico-financeira considerando a possibilidade de incorporar no Contrato os serviços de engenharia ainda não previstos a serem realizados nos trechos das Rodovias Estaduais, nos termos da carta VB-GEC 0202/2011 (RTE-401).

273.Apenas em 23 de novembro de 2011, a VIABAHIA recebeu a resposta da ANTT, encaminhada por meio do Ofício nº 1957/2011/GEINV/SUINF (RTE-402), solicitando que encaminhasse o orçamento detalhado dos serviços a serem realizados, a fim de que estes fossem avaliados no âmbito da 2ª Revisão Extraordinária.

274.No entanto, esta carta foi claramente intempestiva, pois em 9 de novembro de 2011, a ANTT já havia emitido a Nota Técnica nº 22/2011/GEINV/SUINF (RTE-403) com sua avaliação sobre a 2ª Revisão Extraordinária. Nesta oportunidade, a ANTT informou que a VIABAHIA não encaminhou orçamento detalhado, assim decidiu impor seu próprio orçamento para estes serviços.

275.Ora, por óbvio, a VIABAHIA não teria como responder à avaliação da ANTT dentro do prazo, sem que ao menos tivesse sido notificada para tanto em tempo hábil.

276.A despeito desta questão, a metodologia de precificação aplicada pela ANTT consistia em uma simples proporção entre a quilometragem de rodovias estaduais e aquelas já previstas no Contrato, conforme se consta do seguinte algoritmo:

³⁹ Conforme mencionado na Nota Técnica nº 35/2014/GEINV/SUINF (RTE-400), emitida em 22 de setembro de 2014.

$$\frac{\text{Valor total do Contrato}}{\text{Quilometragem total do Contrato}} \times \text{Quilometragem das Rodovias Estaduais}$$

277.A **precariedade deste cálculo foi reconhecida** nesta mesma Nota Técnica nº 22/2011/GEINV/SUINF pela ANTT, determinando que os preços estabelecidos para a prestação dos serviços deveriam ser revistos ao passo em que fossem apresentados os projetos executivos, vejam:

212. Os preços serão revistos quando da apresentação dos projetos executivos, dos orçamentos, análise pela ANTT e conseqüente definição dos valores, na ocasião da Revisão da Tarifa Básica de Pedágio subsequente.

278. Na medida em que a VIABAHIA realizou estudos técnicos para atestar as reais condições dos investimentos a serem prestados nas Rodovias Estaduais, constatou que os preços estipulados pela ANTT estariam muito aquém do mínimo necessário para iniciar qualquer intervenção. Assim, em 5 de setembro de 2013 a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 1090/2013 (**RTE-404**), com sua proposta para a 4ª Revisão Extraordinária, na qual sugeriu a exclusão das obrigações relacionadas a tais rodovias do PER.

279. Em resposta, a ANTT reiterou seu entendimento de que os preços das obrigações relacionadas às Rodovias Estaduais deveriam ser revisados assim que fossem apresentados os projetos executivos das intervenções que deveriam ser realizadas pela VIABAHIA, conforme informado pela ANTT, em 3 de outubro de 2013, por meio da Nota Técnica nº 30/2013/GEINV/SUINF (**RTE-405**).

72. Considerando que ficam mantidas as obrigações da Concessionária dos itens já inseridos, à medida que os projetos forem sendo encaminhados, os orçamentos serão analisados e eventuais diferenças serão consideradas posteriormente, inclusive quanto ao custo de elaboração dos projetos executivos, cujo valor adotado pela GEINV equivale a 2,5% dos custos dos serviços.

280. Posteriormente, a ANTT emitiu o Ofício nº 1286/2014/GEINV/SUINF, em 22 de agosto de 2014 (**RTE-406**), apresentando à VIABAHIA uma proposta de reprecificação dos valores inseridos no Contrato para as obrigações relacionadas às Rodovias Estaduais. Esta metodologia de cálculo foi efetuada com base nos valores unitários médios de determinadas rodovias da 3ª Etapa de Concessões Rodoviárias.

281. No entanto, esta proposta encaminhada pela ANTT implica a adoção de valores **absolutamente insuficientes** para a prestação dos serviços pela VIABAHIA, especialmente considerando as características e peculiaridades das Rodovias Estaduais, conforme demonstrado no Relatório A&M (**RTE-087**). Esses esclarecimentos foram devidamente prestados pela VIABAHIA por meio da carta VB-GEC 1640/2014, datada de 4 de setembro de 2014 (**RTE-407**).

282. Ressaltou-se ainda que, para a elaboração desta nova metodologia de precificação de obrigações, não foram feitos estudos específicos para as rodovias concedidas à VIABAHIA. De fato, trata-se de análises genéricas que desconsideram as características regionais da Bahia, tampouco as características e debilidades técnicas das Rodovias Estaduais.
283. Apesar das ponderações da VIABAHIA, a ANTT, em 22 de setembro de 2014, emitiu a Nota Técnica nº 35/2014/GEINV/SUINF (**RTE-400**), impondo esta nova metodologia de cálculo para reequilibrar os serviços relacionados às Rodovias Estaduais.
284. Inconformada, em 13 de agosto de 2015 a VIABAHIA encaminhou à ANTT a carta VB-GEC 1434/2015 (**RTE-408**), por meio da qual apresentou uma proposta de inclusão de outros serviços relacionados às Rodovias Estaduais, que não foram originalmente previstos.
285. No âmbito da 8ª Revisão Extraordinária, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 052/2015/GEINV/SUINF (**RTE-409**) concordou em inserir estes novos serviços no Contrato e informou a VIABAHIA que, mediante a apresentação dos projetos executivos de cada investimento, seria feita o respectivo ajuste de precificação da obrigação.
286. Ulteriormente, em 22 de julho de 2016, a VIABAHIA encaminhou, por meio da carta VB-GEC 1000/2016 (**RTE-410**) sua proposta para a 9ª Revisão Extraordinária, oportunidade em que reiterou que a metodologia de cálculo aplicada até então pela ANTT era incompatível com as reais necessidades para prestação do serviço. Ademais, informou a VIABAHIA que vários serviços foram incluídos sem qualquer previsão de valores para outras atividades relacionadas a estes serviços, o que impacta diretamente a execução das obrigações contratuais, como por exemplo, a incorporação de obrigações relacionadas à recuperação da faixa de domínio, sem o provisionamento de valores para desapropriações.
287. Ainda, a VIABAHIA destacou que a ANTT estava contrariando seu entendimento original de que os preços das obrigações seriam revistos ao passo que os respectivos projetos executivos fossem apresentados. De fato, a ANTT postergava ao máximo a análise das propostas encaminhadas pela VIABAHIA, furtando-se, assim, de realizar qualquer recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
288. Essa atitude da ANTT foi observada, inclusive, em sua resposta à proposta da 9ª Revisão Extraordinária da VIABAHIA, conforme se observa na Nota Técnica nº 41/2016/GEINV/SUINF (**RTE-411**). Isso porque, a ANTT decidiu por não adicionar valores pleiteados para a prestação dos serviços, mesmo que de maneira provisória, alegando que “não dispôs de tempo hábil para avaliar todos os projetos e orçamentos encaminhados”.
289. Nota-se a postura abusiva da ANTT de, rapidamente, incluir itens no escopo da VIABAHIA, mas, quando se fala em recompor valores, a ANTT alega suposta “falta de tempo hábil”.
290. Em 5 de julho de 2017, a VIABAHIA encaminhou, por meio da carta VB-GEC 0696/2017 (**RTE-412**), o termo de referência com o detalhamento dos serviços a serem executados nas Rodovias Estaduais. No entanto, a ANTT apresentou objeção a este documento, por meio do Ofício nº 593/2017/GEINV/SUINF (**RTE-413**), sob o argumento de que não seria possível definir os valores da contratação do estudo que subsidiasse a definição dos custos inerentes às obrigações de recuperação e conservação das faixas de domínio das Rodovias Estaduais.

291. Prontamente, a VIABAHIA respondeu à ANTT por meio da carta VB-GEC 0882/2017 (**RTE-414**), enviada em 17 de agosto de 2017, encaminhando as cotações de preço com o detalhamento dos serviços, nos termos solicitados pela ANTT. No entanto, a ANTT, por meio do Ofício nº 849/2017/GEINV/SUINF (**RTE-415**), mais uma vez, objetou o termo de referência encaminhado pela VIABAHIA, sob o argumento de que não estariam discriminados os motivos para a contratação de cada tipo de mão-de-obra e quantidades com especificações.
292. Como se não bastasse estas objeções, no âmbito da seguinte 10ª Revisão Extraordinária, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 42/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), emitida em 8 de setembro de 2017, **alterou complementemente sua orientação**, uma vez que decidiu que a reprecificação das obrigações seria realizada apenas **“no âmbito da Revisão Quinquenal”**.
293. Novamente, a ANTT se vale da postergação indefinida da análise definitiva dos investimentos relacionados às Rodovias Estaduais, **discutidos desde 2011**, até que fossem sanadas todas as discussões sobre o valor destes investimentos no âmbito da Revisão Quinquenal **nunca realizada**.
294. Inconformada, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 1200/2017 (**RTE-125**), em 4 de outubro de 2017, reiterando a urgência para apreciação do presente pleito e, assim, solicitou que fosse analisado ainda nesta 10ª Revisão Extraordinária.
295. Assim, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**), alegou que não poderia continuar a avaliação do pleito, uma vez que a VIABAHIA não teria encaminhado o termo de referência e cotações revistos para as obras de recuperação e conservação da faixa de domínio, conforme exigências do Ofício nº 849/2017/GEINV/SUINF (**RTE-415**).
296. Neste contexto, a VIABAHIA requereu, por meio da sua proposta para a 11ª Revisão Extraordinária, encaminhada por meio da carta VB-GEC 0800/2018 (**RTE-097**), em 20 de julho de 2018, autorização da ANTT para realização de estudo visando identificar os reais custos necessários para recuperação e conservação da faixa de domínio das Rodovias Estaduais, mediante o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
297. No mais, a fim de otimizar a avaliação da precificação de cada uma das obrigações com valores abaixo do necessário, a VIABAHIA subdividiu os seguintes serviços, cuja análise detalhada de cada uma destas obrigações, bem como a quantificação de cada item encontra-se no Relatório A&M (**RTE-087**):
- a) Recuperação da faixa de domínio;
 - b) Gestão Operacional;
 - c) Gestão Ambiental;
 - d) Recuperação dos seguintes elementos rodoviários:
 - i. Pavimento;
 - ii. Elementos de proteção e segurança (sinalização);
 - iii. Obras de Arte Correntes;
 - iv. Obras de Arte Especiais;
 - v. Terraplenos.
298. Em resposta, por meio da Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-201**), a ANTT, indicou que referida autorização não seria pertinente, utilizando o já conhecido argumento de que a monitoração das rodovias pela VIABAHIA permitiria a obtenção dos dados e

informações que lhe permitisse identificar os serviços de operação e conservação das Rodovias Estaduais. Esse entendimento foi formalizado no Ofício nº 391/2018/GEFIR/SUINF (RTE-416), por meio do qual a ANTT: **(i) não** autorizou a realização do estudo; e **(ii)** solicitou a apresentação do pleito, já com a discriminação dos serviços que julgasse necessários.

299. Ocorre que, diversamente do quanto indicado na Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF (RTE-201) e no Ofício nº 391/2018/GEFIR/SUINF (RTE-416), a atividade de monitoração das rodovias **não** se presta a identificar a necessidade de inclusão de novas obrigações no Contrato, nem tampouco a desenhar soluções para essas novas obrigações ou mesmo precificá-las, mas sim de instrumento gerencial voltado à programação de intervenções de manutenção necessárias para resguardar as condições do Sistema Rodoviário originalmente concedido, nos termos do subitem 5.3 do PER:

“5.3. Neste contexto, a Monitoração do Sistema Rodoviário atuará em nível gerencial, especialmente sobre as atividades de Manutenção de seus elementos físicos e as ações de gerenciamento operacional e administrativo, permitindo a definição de programação das intervenções necessárias, de modo a manter as condições do Sistema Rodoviário dentro dos padrões estabelecidos.”

300. Assim, o fato de a VIABAHIA ser responsável pela atividade de monitoração das rodovias em **nada** prejudica o pedido de autorização para realização do estudo de viabilidade relativamente à faixa de domínio das rodovias, devendo ser afastado este entendimento da ANTT, sob pena de descaracterizar a atividade de monitoração e impor ônus financeiro substancial à Requerente hábil a desequilibrar a equação econômico-financeira do Contrato e agravar ainda mais a situação financeira da VIABAHIA.

301. Corroborando o quanto exposto, a Portaria nº 198/2018/SUINF/ANTT (RTE-419), vigente à época⁴⁰, estabelece, em seu Anexo I, que tais estudos de viabilidade, no caso específico para a avaliação da faixa de domínio das rodovias estaduais, subsidiarão a tomada de decisão da ANTT quanto a eventuais inclusões de investimentos no Contrato, devendo sua elaboração ser precedida de autorização da ANTT. Confira-se:

“Os EVTEAs ou estudos comparativos de soluções, subsidiarão a tomada de decisão da Agência Reguladora quanto a eventuais inclusões, exclusões e até mesmo substituições de investimentos no Contrato de Concessão, cuja elaboração deverá ser precedida de autorização da ANTT.”

302. Cumpre destacar, ainda, que a Portaria nº 198/2018/SUINF/ANTT (RTE-419) está em consonância com o Contrato, cuja Cláusula 27.1 prevê que, no caso de novos investimentos ou serviços não previstos no Contrato, a ANTT deverá estabelecer, dentre outros, os estudos a serem considerados para efeitos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro

⁴⁰ A Portaria nº 198/2018/SUINF/ANTT (RTE-419) foi revogada, em 7 de fevereiro de 2019, por meio da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT (RTE-288), que, apesar de ser inaplicável ao Contrato, conforme demonstrado no item 2 do Caderno V destas Alegações Iniciais, manteve a previsão quanto a importância dos estudos de viabilidade para a tomada de decisão da própria ANTT.

contratual⁴¹. Este entendimento equivocado da ANTT quanto à monitoração se repetiu na análise de outros pleitos, como se verá a seguir⁴².

303. Posteriormente, para a surpresa da VIABAHIA, a ANTT encaminhou, em 28 de fevereiro de 2019, o Ofício nº 215/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-417**) por meio do qual determinou que “*todos os processos referentes às obras das rodovias estaduais BA´s 526 e 528 serão arquivados, assim como os valores previstos no contrato serão postergados para o 12º ano concessão, até que todas as discussões e análises referentes a Revisão Quinquenal estejam sanadas*”. No mais, a ANTT, por meio da Nota Técnica nº 925/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-308**), excluiu do PER as obras e serviços relacionados com a manutenção e conservação das Rodovias Estaduais até o 13º ano concessão, comprometendo a execução, pela Requerente, de ações para evitar a deterioração dessas rodovias, causando prejuízos à condição das rodovias.
304. Ou seja, ao invés de apreciar as justificativas apresentadas pela VIABAHIA quanto à necessidade de elaboração de um estudo de viabilidade para recuperação da faixa de domínio, a ANTT, após longos anos de discussão, decidiu, de forma arbitrária e abusiva, postergar *ad eternum* a avaliação deste pleito para o **âmbito da Revisão Quinquenal**, a qual **jamais** foi realizada pela ANTT.
305. Assim, verifica-se que a ANTT atua, reiteradamente, de forma a implementar prioritariamente e de maneira célere as medidas desfavoráveis à VIABAHIA, mas, por outro lado, não analisa ou implementa aquelas favoráveis. De fato, a ANTT prioriza seu próprio interesse público secundário, em detrimento do direito fundamental da VIABAHIA ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e dos usuários à segurança no trânsito e melhor fluidez de tráfego, conforme demonstrado na carta VB-GEC 0493/2019 (**RTE-418**).
306. Esse entendimento foi mantido pela ANTT no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, em que se determinou que o presente pleito seria analisado em sede de Revisão Quinquenal, conforme consta das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**) e 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**).

b) A ANTT não apresenta a metodologia de cálculo necessária para quantificação dos pleitos que diz estar desenvolvendo

b.1) Inclusão dos custos complementares para todas as obras Extra-PER já aprovadas

307. Em resposta à solicitação formulada por outras concessionárias, a ANTT, em 25 de outubro de 2016, emitiu o Parecer Técnico nº 249/2016/GEINV/SUINF (**RTE-420**) por meio do qual analisou e aprovou uma metodologia de cálculo para os custos dos serviços complementares das obras que foram já incluídas no PER, por meio do Fluxo de Caixa Marginal.
308. Contudo, como a própria ANTT já havia sinalizado à VIABAHIA, por meio do Ofício nº 1199/2016/GEINV/SUINF (**RTE-421**), não haveria tempo hábil para a inclusão destes custos

⁴¹ “20.7 Projeto Básico para novos Investimentos. 20.7.1 Na hipótese de novos investimentos ou serviços solicitados pela ANTT e não previstos no Contrato, a ANTT poderá requerer à Concessionária, previamente ao processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a elaboração do projeto básico das obras e serviços, considerando que: (...) (ii) a ANTT estabelecerá o valor limite do custo dos projetos e estudos a serem considerados para efeito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.”

⁴² Vide, por exemplo, **item a.8, c.1 e c.3**, no item **5.2**.

complementares na 9ª Revisão Extraordinária, que já se encontrava em curso quando da aprovação.

309. Assim, dado o **reconhecimento** por parte da ANTT do direito das concessionárias à inclusão destes valores no PER, a VIABAHIA incluiu os seguintes pleitos em sua proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, encaminhada por meio da carta VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), em 20 de julho de 2017:

- a) Necessária recomposição dos custos complementares com a obra do viaduto de acesso ao município Simões Filho/BA, km 604+700 da BR-324/BA (objeto da correspondência VB-GEC 1488/2016, a respeito dos custos complementares de conservação, manutenção, monitoramento e seguro – **RTE-095**);
- b) Necessária recomposição dos custos complementares com a obra de acesso à BA-052 (Estrada do Feijão), no entroncamento com a BR-116/BA (objeto da correspondência VB-GEC 1488/2016, a respeito dos custos complementares de conservação, manutenção, monitoramento, seguro e royalties – **RTE-095**);
- c) Necessária recomposição dos custos de conservação e manutenção das barreiras rígidas no trecho Salvador-Simões Filho/BA.

310. Em resposta, a ANTT emitiu a Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), em 8 de setembro de 2017, por meio da qual informou que, para os pleitos **(a)** e **(b)**, os respectivos projetos de inclusão de custos complementares encaminhado pela VIABAHIA, por meio da carta VB-GEC 1488/2016 (**RTE-422**) ainda estavam sendo analisados pela gerência técnica responsável e, para o pleito **(c)**, a ANTT solicitou que fosse encaminhada a proposta de inclusão dos custos complementares relacionados a este investimento de forma apartada e detalhada.

311. Em 4 de outubro de 2017, a VIABAHIA solicitou a reapreciação da decisão da ANTT em relação aos pleitos supracitados, por meio da carta VB-GEC 1200/2017 (**RTE-125**). Para tanto, a VIABAHIA ressaltou a morosidade da ANTT em apreciar os itens **(a)** e **(b)**, uma vez que a proposta de inclusão destes custos complementares fora submetida à ANTT em 29 de novembro de 2016, decorrido, assim, tempo hábil para apreciação dos referidos pleitos. Já em relação ao item **(c)**, a VIABAHIA questionou o excesso de formalismo da ANTT, uma vez que não há fundamento normativo que embase a apresentação de tal projeto apartado e consequente, não haveria justificativa para a ANTT postergar a análise do pleito.

312. Desse modo, a VIABAHIA **reiterou** os pedidos formulados anteriormente para que as propostas de inclusão dos custos complementares fossem avaliadas e aprovadas pela ANTT, mediante concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

313. Em resposta, a ANTT encaminhou a Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**), por meio da qual manteve seu entendimento em relação aos itens **(a)** e **(b)**, isto é, que deveria-se aguardar a conclusão da análise dos projetos pela gerência técnica responsável, pendente há mais de um ano. Já em relação ao item **(c)**, a ANTT acolheu os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA e retirou a exigência de que fosse apresentado um projeto apartado e, assim, informou que a respectiva proposta de inclusão dos custos complementares seria encaminhada para a gerência técnica responsável.

314.No entanto, posteriormente, a ANTT encaminhou o Ofício nº 1983/2017/GEPRO/SUINF (**RTE-423**) à VIABAHIA, em 11 de dezembro de 2017, por meio do qual informou que seria necessário “desenvolver uma sistemática própria de precificação de referidos custos”. Ainda, a ANTT declarou, uma vez estabelecidos tais procedimentos, seria realizada “*força tarefa com vistas ao saneamento do passivo existente*”, nos seguintes termos:

2. Todavia, em razão da necessidade do desenvolvimento de uma sistemática própria que discipline a elaboração e análise de tais especificidades, cumpre esclarecer que a apreciação dos projetos ainda se encontra em aberto. Ressalta-se com isso que os trabalhos com vistas ao estabelecimento da metodologia em questão se encontram em pleno desenvolvimento, contando inclusive com Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT.

3. Assim, informamos que, uma vez estabelecidos os referidos procedimentos de elaboração e análise, realizar-se-á força tarefa com vistas ao saneamento do passivo existente.

315.Parece ser infinita a demora da ANTT em seguir com a avaliação e aprovação das propostas apresentadas pela VIABAHIA, que, sem ter outra saída, incluiu os mesmos 3 pleitos citados acima em sua proposta para a 11ª Revisão Extraordinária, encaminhada por meio da carta VB-GEC 0800/2018 (**RTE-097**), em 20 de julho de 2018.

316.Em sua análise consubstanciada na Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-201**), a ANTT, informou que não poderia aprovar a inclusão dos custos complementares, porque, em relação ao pleito **(a)**, as obras ainda não haviam sido concluídas e, em relação aos pleitos **(b)** e **(c)**, ainda se estaria analisando a forma de precificação destes serviços adicionais.

317.Para a elaboração da aludida metodologia de precificação dos custos complementares, a ANTT celebrou um Termo de Execução Descentralizada com a Universidade de Santa Catarina, em meados de 2018. No entanto, até o presente momento tal estudo não foi concluído.

318.Neste íterim, a ANTT, em 28 de janeiro de 2019, expediu o Ofício Circular nº 002/2019/SUINF (**RTE-424**), aprovando a inclusão de custos complementares de supervisão de obras, no percentual de 4%, para além das obras extra-PER inferiores a R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais), considerando limitação anteriormente imposta por meio do Ofício Circular nº 007/2018/SUINF (**RTE-425**).

319.A partir desta aprovação, como não haveria tempo hábil para apreciação do pleito nesta revisão em curso, a VIABAHIA submeteu-o à avaliação da ANTT no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, por meio da carta VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**).

320.No mais, considerando a inclusão de demais obras extra-PER, por meio da Revisão Extraordinária anterior, a VIABAHIA solicitou também a inclusão dos custos complementares de conservação, manutenção, operação, monitoramento e seguro das seguintes obras: **(a)** viaduto de acesso ao município Simões Filho/BA; **(b)** dispositivo de acesso à BA-052 (Estrada do Feijão); **(c)** barreiras rígidas no trecho Salvador-Simões Filho/BA; **(d)** passarela do km 462 da rodovia BR-116/BA; **(e)** passarela do km 586 da rodovia BR-324/BA; **(f)** passarela do km

541 da rodovia BR-324/BA; **(g)** passarela do km 537 da rodovia BR-324/BA; e **(h)** Acesso Provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista/BA.

321. Em resposta, a ANTT reiterou que, a despeito de já ter reconhecido o direito da VIABAHIA à recomposição dos referidos custos complementares ao Contrato, sua precificação ainda dependeria da prometida elaboração de uma metodologia que ainda não foi concluída pela Universidade de Santa Catarina, conforme consta da Notas Técnicas n° 3070/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-024**) e 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**), emitidas respectivamente em 19 de setembro de 2019 e 19 de dezembro de 2019.
322. Nesta oportunidade, a ANTT informou que a referida metodologia deveria ser concluída em julho de 2020, no entanto até o presente momento não houve qualquer sinalização da ANTT neste sentido⁴³.
323. Não é razoável que a VIABAHIA esteja, **desde 2016**, aguardando pela recomposição destes custos inevitavelmente devidos. A mora e a promessa infinita de uma “metodologia” pela ANTT não podem ser permitidas por este Tribunal Arbitral, especialmente em vista de todas as informações já fornecidas há anos pela Requerente nas revisões contratuais passadas, como detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**).

c) A ANTT não analisa os projetos encaminhados pela VIABAHIA

c.1) Implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão, no km 458 da BR-116/BA

324. Visando à adequada prestação do serviço público, em 11 de janeiro de 2016, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 0067/2016 (**RTE-428**), solicitando autorização da ANTT para realizar estudos de viabilidade para implantação de um retorno rodoviário no km 458+000 da BR-116/BA, em atenção às premissas estabelecidas pela Portaria n° 378/2015 do Ministério dos Transportes (**RTE-429**) e pela Portaria n° 46/2014 da ANTT (**RTE-430**), vigente à época.
325. Em resposta, a ANTT encaminhou à VIABAHIA o Ofício n° 0105/2016/GEINV/SUINF (**RTE-431**), datado de 28 de janeiro de 2016, informando que apenas avaliaria a proposta de inclusão do investimento caso fosse demonstrada a caracterização dos seguintes parâmetros, nos termos do art. 3° da Portaria n° 378/2015 do Ministério dos Transportes:

“Art. 3º - A ANTT deverá avaliar a necessidade da inclusão imediata dos investimentos prioritários nas concessões existentes, considerando os seguintes parâmetros sobre a situação atual da rodovia:

I - ocorrência e severidade de acidentes;

II - nível de serviço, bem como ocorrência de retenções de tráfego recorrentes; e

III - impacto socioambiental, em especial de segregação urbana.”

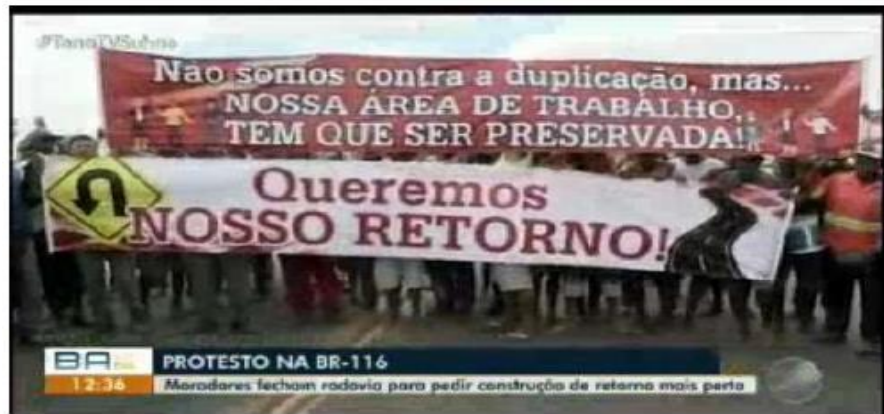
326. Tais premissas foram comprovadas pela a VIABAHIA, em 23 de fevereiro de 2016, por meio da carta VB-GEC 0206/2016 (**RTE-431**) em que se demonstrou que a duplicação da rodovia BR-116/BA, que estava sendo executada, fragmentou o município de Santo Estevão/BA, fazendo com que os moradores de comunidades lindeiras à rodovia precisassem trafegar

⁴³ Em comunicação, a LABTRANS – responsável pelos estudos para definição da metodologia – aponta novo prazo para agosto deste ano (**RTE-427**)

cerca de 11,5 km até o retorno mais próximo para chegar ao outro lado do município, o que totaliza cerca de 23 km para o percurso de ida e volta até este dispositivo.

327. Ainda nesta oportunidade, a VIABAHIA destacou que a implantação do retorno em desnível atuaria diretamente na redução de tráfego e aumento da segurança viária, conforme entendimento do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (“DNER”), em seu Guia de Redução de Acidentes com Base em Medidas de Engenharia de Baixo Custo (**RTE-433**) e, por fim, reiterou seu pedido de autorização para realização dos estudos de viabilidade.
328. A despeito das justificativas apresentadas pela VIABAHIA, a própria ANTT tomou ciência da relevância do investimento proposto, uma vez que encaminhou à VIABAHIA o Ofício nº 0043/2016/COINF-URBA/SUINF (**RTE-434**), comunicando as demandas da população local pela construção do retorno e solicitou que a VIABAHIA mantivesse as tratativas com estas comunidades para avaliar suas necessidades específicas e, assim, encaminhar sua proposta de inclusão do investimento no PER.
329. Passados cerca de 5 meses sem qualquer posicionamento da ANTT sobre o pedido, a VIABAHIA não viu outra saída que não submeter sua demanda, em 20 de julho de 2017, para apreciação no âmbito da 10ª Revisão Extraordinária, por meio da carta VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
330. Após mais de 1 ano solicitando a realização dos Estudos de Viabilidade, a ANTT, em 8 de setembro de 2017, emitiu a Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), no âmbito da 10ª Revisão Extraordinária, informando a suspensão da análise do pleito, com base no seu entendimento padrão de que esta avaliação deveria ser feita na Revisão Quinquenal.
331. A ANTT suspendeu a análise da pertinência de um investimento, que ela própria havia reconhecido o impacto social para inserir no âmbito da Revisão Quinquenal, que havia descumprido, à época, há cerca de 3 anos.
332. Inconformada, em 12 de abril de 2018, a VIABAHIA enviou a carta VB-GEC-0383/2018 (**RTE-435**), reiterando justificativas para execução das obras e destacando os impactos negativos da morosidade da ANTT, especialmente para as comunidades locais.
333. Em resposta à carta VB-GEC 0383/2018 (**RTE-435**), a ANTT, em 24 de agosto de 2018, enviou o Ofício nº 399/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-436**), mudando seu posicionamento. Desta vez, a ANTT não autorizou a realização dos estudos de viabilidade, sob justificativa de que o item 5 do PER atribui à VIABAHIA a obrigação de monitoração do Sistema Rodoviário, o que dispensaria os estudos de viabilidade, solicitando, assim, a apresentação dos projetos funcionais da proposta de investimento.
334. Novamente, valeu-se a ANTT do mesmo equivocado entendimento presente na análise do item **a.8** deste **item 5.2**, o que dispensa repetições sobre o seu não cabimento.
335. Ainda que discordando da decisão da ANTT, a VIABAHIA, visando atender aos interesses das comunidades locais, empreendeu os maiores esforços para, em cerca de 1 mês, desenvolver e encaminhar, em 2 de outubro de 2018, por meio da carta VB-GEC 1042/2018 (**RTE-437**) o projeto funcional para retorno em desnível proposto. **Porém, este projeto funcional do retorno definitivo jamais foi analisado pela ANTT.**

336. Meses se passam sem que a ANTT apresentasse qualquer manifestação sobre a proposta da VIABAHIA. Nesse interim, as comunidades locais intensificaram as cobranças para que seja executado o retorno, ameaçando inclusive impedir a realização das obras de duplicação da rodovia BR-116/BA, conforme se observa na imagem abaixo:



337. Visando garantir a prestação do serviço público adequado, a VIABAHIA realizou diversas reuniões com as comunidades locais no intuito entender suas reais necessidades, bem como encontrar soluções que permitam agilizar o trâmite administrativo da ANTT.

338. Nesse sentido, após reunião com as comunidades locais, a VIABAHIA, em 17 de dezembro de 2018, enviou a carta VB-GEC 1309/2018 (**RTE-438**), informando que chegou a um acordo com as comunidades, que permitiriam a continuação das obras de duplicação com as seguintes condicionantes: **(i)** que, em caráter provisório, fosse proposta à ANTT a execução de dispositivo de retorno rodoviário em nível, na altura do km 458 da BR-116/BA e **(ii)** que não fossem instaladas barreiras de concreto entre as pistas até que a ANTT aprove o projeto do retorno provisório. Ainda, visando a eficiência da prestação do serviço público, a VIABAHIA submeteu o projeto funcional do dispositivo de retorno rodoviário, em caráter provisório.

339. Mais de 6 meses depois, em 5 de junho de 2019, a ANTT emitiu o Ofício nº 5125/2019/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-439**), recusando-se a analisar o projeto funcional do retorno provisório, por entender, que a VIABAHIA não faria jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso executasse este retorno provisório, mas apenas em relação ao retorno definitivo.

340. Em resposta, a VIABAHIA, em 19 de junho de 2019, enviou a carta VB-GEC 0567/2019 (**RTE-440**), ressaltando que a solução provisória só precisou ser apresentada em razão da demora da própria ANTT para analisar os projetos anteriormente encaminhados. Destarte, não podem os usuários, as comunidades, nem tampouco a VIABAHIA, serem prejudicados pela demora da Administração Pública em executar suas atribuições. Dada a ausência de manifestação da ANTT, a VIABAHIA reiterou o conteúdo desta comunicação em sua proposta para a 12ª Revisão Extraordinária, encaminhada por meio da carta VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**), em 19 de julho de 2019.

341. Importante salientar que, mesmo que se admitisse a legalidade das exigências previstas na Portaria nº 127/2019/DG/ANTT – o que se alega a título de argumento – o presente investimento preencheria até mesmo os requisitos de excepcionalidade e urgência da

intervenção sugerida. De todo o modo, a Portaria foi posteriormente revogada por meio de Portaria nº ANTT 227/2020.

342. Em 5 de agosto de 2019, a VIABAHIA encaminhou projeto funcional do retorno provisório em nível, por meio da carta VB-GEC 0708/2019 (**RTE-441**), o qual foi **aprovado** pela ANTT por meio do Ofício nº 10778/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-442**). No entanto, a ANTT determinou que tal obra não seria objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato⁴⁴, por entender que esta obra “integraria os serviços de duplicação da BR-116/BA”, conforme previsto nas cláusulas 10.1 e 10.2 do Contrato⁴⁵.
343. Porém, este dispositivo rodoviário que a ANTT entende ser parte do projeto de duplicação, na realidade, **não é uma obrigação contratual atribuída à VIABAHIA** por **não** estar discriminada no Apêndice C – *Localização das obras obrigatórias* do PER, onde estão indicados todos os retornos, dispositivos de acesso, passarelas e outros elementos rodoviários que devem ser implantados pela VIABAHIA.
344. Ainda, há de se considerar que a opção pela construção deste determinado dispositivo não se tratou de mero “desejo” da VIABAHIA, mas sim do único modo possível de satisfazer as questões de segurança viária e da comunidade local, permitindo os avanços das obras de duplicação constantes no PER, o que afasta, portanto, a aplicação do disposto nas cláusulas 10.1 e 10.2 do Contrato.
345. Além disso, a VIABAHIA é uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), uma concessionária de serviço público, que tem como única atividade a exploração, nos termos do Contrato, dos trechos rodoviários sob sua responsabilidade, não podendo executar obras que não integrem o escopo contratual sem a autorização da ANTT e a devida recomposição financeira.
346. Portanto, é evidente que a execução por parte da VIABAHIA de qualquer obra ou serviço não descrito no PER, deve ser autorizada pela ANTT, mediante concomitante recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 e das cláusulas 16.6.1, 19.1.3.(v) e 20.1.2 do Contrato.
347. Inconformada com esta posição da ANTT, a VIABAHIA, em 3 de setembro de 2019, encaminhou a carta VB-GEC 0810/2019 (**RTE-443**), esclarecendo à ANTT que a execução de qualquer obra ou serviço não previsto no PER, somente pode ser realizada mediante concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.
348. Sem apreciar os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA, em 1 de outubro de 2019, a ANTT emitiu o Ofício nº 0705/2019/GEENG/SUINF (**RTE-444**), informando a objeção ao

⁴⁴ Este mesmo entendimento foi apresentado pela ANTT no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, por meio das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF e 4509/2019/GEFIR/SUINF, emitidas em 19 de setembro de 2019 e 19 de dezembro de 2019, respectivamente (**RTE-024**; **RTE-234**).

⁴⁵ “10 Declarações. 10.1 A Concessionária declara que obteve, por si ou por terceiros, todas as informações necessárias para o cumprimento de suas obrigações contratuais. 10.2 A Concessionária não será de qualquer maneira liberada de suas obrigações contratuais, tampouco terá direito a ser indenizada pelo Poder Concedente, em razão de qualquer informação incorreta ou insuficiente, seja obtida por meio da ANTT, da União ou qualquer outra fonte, reconhecendo que era sua a incumbência de fazer seus próprios levantamentos para verificar a adequação e a precisão de qualquer informação que lhe foi fornecida”.

projeto funcional do retorno provisório encaminhado pela VIABAHIA por meio da carta VB-GEC 0708/2019 e solicitou sua apresentação.

349. Desse modo, verifica-se que, no presente momento, a ANTT **autorizou** a execução do retorno provisório em nível, sem reconhecimento de direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, porém **não aprovou** o projeto funcional encaminhado pela VIABAHIA. Em relação ao retorno definitivo, a ANTT **postergou indefinidamente** a análise da proposta encaminhada pela VIABAHIA, por entender equivocadamente que esta obra já deveria ter sido prevista pela VIABAHIA, na época da licitação, apesar de **não constar do Contrato ou do PER.**

350. É inconcebível a manutenção desta postura da ANTT, em prejuízo da execução de um dispositivo rodoviário essencial à comunidade local, como detalhado no Relatório A&M (RTE-087).

c.2) Implantação de dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, em Terra Nova/BA

351. Atualmente, os usuários da rodovia BR-324/BA se veem prejudicados em razão da ausência de um retorno regular no trecho próximo ao acesso ao município de Terra Nova/BA. Esse trecho da BR-324/BA apresenta alto fluxo de veículos, uma vez que se localiza entre as duas cidades mais populosas da Bahia: Salvador e Feira de Santana, respectivamente.



352. Para que um usuário da rodovia se desloque de Salvador/BA em direção à Feira de Santana/BA, será necessário passar pelo km 560 da BR-324/BA, onde se encontra o acesso ao município de Terra Nova/BA. Caso este usuário necessite, por qualquer razão, mudar sua rota após passar pela entrada de Terra Nova/BA, para assim acessar a pista oposta da rodovia BR-324/BA, retornando em direção à Salvador/BA, há 2 opções disponíveis: realizar o retorno oficial próximo da entrada do município de Amélia Rodrigues/BA, após a praça de pedágio no km 551 (com pagamento de tarifa), ou adotar o retorno irregular próximo ao km 561 da BR-324/BA.

353. Infelizmente, muitos usuários, visando poupar 10 km de viagem até o retorno oficial e não pagar mais uma tarifa de pedágio, preferem arriscar sua segurança e a segurança de trânsito para realizar o retorno de forma irregular pelo canteiro central da rodovia, o que, ainda hoje, causa diversos acidentes gravíssimos e, por vezes, fatais.
354. Diante deste cenário, a ANTT, em 26 de dezembro de 2012, encaminhou o Ofício nº 0509/2012/COINF/URBA (**RTE-445**), solicitando que a VIABAHIA adotasse as medidas necessárias para a regularização da situação.
355. Em resposta, a VIABAHIA encaminhou, em 7 de janeiro de 2013, a carta VB-GEC 0015/2013 (**RTE-446**) informando que não haveria previsão contratual para a implantação de um retorno rodoviário neste trecho da BR-324/BA. No entanto, preocupada com a segurança viária, a VIABAHIA, nesta mesma carta, solicitou a autorização da ANTT para elaborar um projeto funcional da intervenção de engenharia necessária para o novo investimento, o que, por sua vez, foi aprovado pela ANTT, em 1 abril de 2013, por meio do Ofício nº 1063/2013/GEINV/SUINF (**RTE-447**), pelo qual também exigiu-se a apresentação de um estudo de tráfego.
356. A VIABAHIA empreendeu todos esforços necessários para realizar os estudos de viabilidade e projeto funcional solicitados pela ANTT e os encaminhou para análise, em 8 de abril de 2014, por meio da VB-GEC 0019/2014 (**RTE-448**).
357. Após diversos pedidos de revisão dos projetos, a ANTT apresentou não objeção ao projeto funcional por meio do Ofício nº 0856/2015/GEFIR/SUINF (**RTE-449**), em 28 de outubro de 2015, e solicitou à VIABAHIA que apresentasse o respectivo projeto executivo.
358. Em resposta, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 0494/2016 (**RTE-450**), em 22 de abril de 2016, com o projeto executivo e orçamento para a construção do retorno rodoviário no km 560+800 da BR-324/BA.
359. Após a apresentação do projeto executivo, a ANTT solicitou diversos ajustes à VIABAHIA, que foram devidamente promovidos e, assim, reencaminhou-se o projeto executivo à ANTT. No entanto, esta dinâmica de revisão de projetos tornou-se um ciclo sem fim, conforme pode-se observar no esquema abaixo:

Projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA (RTE-450)	Objecção da ANTT (RTE-451)
VB-GEC 0494/2016 (22/04/2016)	Ofício nº 1126/2016/GEPRO/SUINF (07/07/2016)
VB-GEC 1282/2016 (03/11/2016)	Ofício nº 2159/2016/GEPRO/SUINF (24/11/2016)
VB-GEC 0461/2018 (17/05/2018)	Ofício nº 1554/2018/GEENG/SUINF (12/11/2018)
VB-GEC 0605/2019 (09/08/2019)	Ofício nº 0704/2019/GEENG/SUINF (01/10/2019)
VB-GEC 1030/2019 (30/10/2019)	Ofício nº 0861/2019/GEENG/SUINF (24/01/2020)
VB-GEC 0467/2020 (22/05/2020)	Não analisado

360.No âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, a ANTT informou que o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA ainda seria analisado pela gerência técnica responsável, conforme consta da Nota Técnica nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/ANTT (**RTE-234**), emitida em 19 de dezembro de 2019:

B - Proposta SUINF	
70.	Sobre o assunto, conforme exposto pela própria Concessionária, o projeto executivo ainda encontra-se em análise na GEENG (gerência responsável por análises de projeto).
71.	Cabe ressaltar que, a eventual inclusão das mesmas no Contrato de Concessão depende da conclusão da análise técnica dos projetos executivos e orçamentos pela GEENG, a fim de permitir a análise contratual, por parte desta GEFIR.
72.	Considerando que as propostas de investimentos são incorporadas ao PER mediante análise e aprovação dos projetos executivos pela ANTT, conforme disposto na Resolução nº 1.187/2005, alterada pela Resolução nº 2.554/2008, Capítulo VI – DAS ALTERAÇÕES DO PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO, com base em critério global. <i>Resolução nº 1.187/2005</i> (...) <i>Art. 22. Os acréscimos de obras serão incluídos no Programa de Exploração com seus valores globais, decorrentes de seus projetos executivos, convertidos para a data-base da proposta inicial. "</i> (...)
73.	Diante do exposto, informamos não ser possível aceitação do pleito por esta Agência no momento.

361.Ao todo, já transcorreram cerca de **7 anos** desde que a VIABAHIA demonstrou à essencialidade da implantação do retorno para a satisfação dos interesses da comunidade local. No entanto, a ANTT vem ao longo destes anos **descumprindo** o princípio da razoável duração do processo, perpetuando o processo de avaliação dos projetos que lhe foram apresentados.

362.**Não é razoável considerar que o projeto executivo de um retorno rodoviário necessite ser avaliado por mais de 4 anos**, seja em razão da complexidade da obra a ser executada, seja em face da violação do direito fundamental da VIABAHIA em manter o equilíbrio da equação econômico-financeira do Contrato e do usuário da rodovia, no tocante a sua segurança e melhor fluidez de tráfego.

363.Essa postura **omissa** da ANTT já perdura por muito tempo, o que torna nítida a priorização por esta do interesse público secundário, isto é, aquele relacionado ao âmbito patrimonial da Administração Pública, em detrimento do interesse público primário, relacionado à essencialidade do referido retorno rodoviário para a comunidade local, como se demonstra no Relatório A&M (**RTE-087**).

c.3) Implantação do retorno rodoviário em Amélia Rodrigues/BA, km 540+440, da BR-324/BA

364.Em cumprimento às obrigações contratuais relacionadas à melhoria da segurança dos usuários nas rodovias, a VIABAHIA fechou a barreira rígida do canteiro central do trecho da rodovia BR-324/BA, no perímetro urbano do município de Amélia Rodrigues/BA. Assim, os moradores de Amélia Rodrigues/BA e usuários da rodovia que pretendessem acessar o outro lado da cidade ou prosseguir viagem à Salvador/BA, por exemplo, teriam de percorrer 12 km adicionais até o retorno mais próximo no km 537. Ciente desta situação, a VIABAHIA começou a considerar as possíveis soluções que melhor atendessem os usuários.

365.Ademais, nesta região existem algumas comunidades de agricultores que não têm acesso a uma ligação viária que os permita se dirigir até o centro do município, nem mesmo pelo dispositivo do retorno irregular. Assim, essas comunidades pressionaram as autoridades

municipais para que seus interesses fossem contemplados por meio deste novo retorno a ser implantado pela VIABAHIA, conforme manifestado pela manifestação da Câmara Municipal de Amélia Rodrigues/BA, por meio do Ofício nº 155/15 (**RTE-452**).

366. Assim, a VIABAHIA, em 11 de janeiro de 2016, por meio da carta VB-GEC 0065/2016 (**RTE-453**), solicitou à ANTT que autorizasse a elaboração de estudo de viabilidade para identificar a melhor solução técnica para implantação de retorno em desnível, que proporcione o devido atendimento às necessidades dos usuários da rodovia e das comunidades locais.

367. Em resposta, a ANTT encaminhou o Ofício nº 0105/2016/GEINV/SUINF (**RTE-431**), em 28 de janeiro de 2016, informando que apenas poderia aprovar este investimento mediante a demonstração, pela VIABAHIA, da necessidade da inclusão do retorno, em atenção aos critérios estabelecidos pela Portaria do Ministério dos Transportes nº 378/2015 (**RTE-429**):

2. Sobre o assunto, esclarecemos que a ANTT somente poderá autorizar a elaboração do referido estudo após essa Concessionária justificar a necessidade da inclusão desses investimentos, considerando, no mínimo, os parâmetros estabelecidos na Portaria do Ministério dos Transportes nº 378, de 7/9/2015:

- ocorrência e severidade de acidentes;
- nível de serviço, bem como ocorrência de retenções de tráfego recorrentes; e
- impacto socioambiental, em especial de segregação urbana.

368. Tal exigência foi prontamente atendida pela VIABAHIA, em 23 de fevereiro de 2016, por meio da carta VB-GEC 0208/2016 (**RTE-454**), pela qual ficou demonstrado que o fechamento do retorno irregular existente no canteiro central da rodovia, em cumprimento às obrigações de melhorias previstas no Contrato, promoveu a segregação urbana do município de Amélia Rodrigues/BA, o que enquadra no parâmetro da Portaria do Ministério dos Transportes nº 378/2015.

369. Após apresentação destes esclarecimentos, a ANTT não se manifestou sobre o requerimento formulado pela VIABAHIA, que não teve outra saída senão reiterar seu pedido nas subsequentes Revisões Extraordinárias (“RE”), conforme consta abaixo:

RE	Carta da VIABAHIA ⁴⁶	Resposta da ANTT ⁴⁷	Justificativa
10	VB-GEC 0900/2017 (20/07/2017)	Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF (08/09/2017)	Não avalia a solicitação por entender que se trata de escopo da Revisão Quinquenal.
10	VB-GEC 1200/2017 (04/10/2017)	Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF (27/10/2017)	Informa que a gerência técnica ainda está avaliando a solicitação.

⁴⁶ Vide as correspondências VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), VB-GEC 1200/2017 (**RTE-125**) e VB-GEC 0800/2018 (**RTE-097**), enviadas, respectivamente, em 20 de julho de 2017, 4 de outubro de 2017 e 20 de julho de 2018.

⁴⁷ Vide as Notas Técnicas nº 042/2017/GEINV/SUINF (**RTE-166**), 049/2017/GEINV/SUINF (**RTE-124**) e 014/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-201**), emitidas, respectivamente, em 8 de setembro de 2017, 27 de outubro de 2017 e 25 de setembro de 2018.

11	VB-GEC 0800/2018 (20/07/2018)	Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF (25/09/2018)	Nega a solicitação por entender que a VIABAHIA já tem acessos aos dados para elaboração do projeto funcional.
----	-------------------------------------	---	---

370. A ANTT utilizou-se de justificativas distintas e, por vezes **contraditórias**, para se furtar de autorizar a elaboração do estudo de viabilidade, mesmo após a VIABAHIA ter demonstrado que a segregação urbana em Amélia Rodrigues/BA atendia aos parâmetros estabelecidos pela Portaria do Ministério dos Transportes nº 378/2015.
371. Para a surpresa da VIABAHIA, em 4 de setembro de 2018, a ANTT encaminhou Ofício nº 0442/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-455**) negando a autorização para elaboração de estudos adicionais, com base na seguinte justificativa manifestamente equivocada: a obrigação de monitoração das rodovias atribuída à VIABAHIA.
372. Segundo a ANTT, como a monitoração das rodovias já era uma obrigação atribuída à VIABAHIA, nos termos do item 5 do PER, não seria necessária a realização de estudos de viabilidade, porque já teria a oportunidade de coletar dados e informações que lhe permitissem analisar a viabilidade da implantação do dispositivo. Ainda, solicitou que a VIABAHIA apresentasse o projeto funcional do dispositivo de retorno em desnível.
373. Porém, diversamente do quanto indicado na Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-201**) e no Ofício nº 0442/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-455**), a atividade de monitoração das Rodovias **não** se prestava a identificar a necessidade de inclusão de novas obrigações no Contrato, mas sim de instrumento gerencial voltado à programação de intervenções de manutenção necessárias para resguardar as condições do Sistema Rodoviário originalmente concedido, conforme detalhado nos **itens a.8 e c.1**, deste tópico **5.2**.
374. De todo o modo, visando agilizar o prosseguimento da discussão para a inclusão do investimento ao Contrato, a VIABAHIA, em 2 de outubro de 2018, encaminhou a carta VB-GEC 1041/2018 (**RTE-456**), com sua proposta de projeto funcional para o retorno em desnível.
375. Cerca de **1 ano** após a apresentação do projeto funcional, a ANTT, no âmbito da 12ª Revisão Extraordinária, em 19 de setembro de 2019, determinou a suspensão da análise da proposta de inclusão do investimento, por meio da Nota Técnica nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-024**), para incluí-la no âmbito da Revisão Quinquenal. Inconformada com este entendimento da ANTT, que além de equivocado, é contraditório e claramente procrastinador, a VIABAHIA encaminhou a carta VB-GEC 1101/2019 (**RTE-233**), 18 de novembro em de 2019, solicitando que o presente pleito de reequilíbrio fosse reconsiderado pela ANTT.
376. Inclusive, nesta oportunidade a VIABAHIA esclareceu que o presente investimento preencheria até mesmo os requisitos de excepcionalidade e urgência previstos na Portaria nº 127/2019/DG/ANTT (**RTE-066**). Porém, como aqui referido, essa Portaria foi posteriormente **revogada** por meio de Portaria nº ANTT 227/2020 (**RTE-278**), demonstrando seu descabimento.

377. Em resposta, contrariando seu entendimento anterior, a ANTT informou, por meio da Nota Técnica nº 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**), que o projeto funcional ainda estava sendo analisado por outra gerência técnica da ANTT, assim o pleito ainda não poderia ser aprovado, nos seguintes termos:

177. Na verdade, o projeto funcional da referida obra apresentado na Agência, trata-se realmente da Carta **VB-GEC1041/2018**, porém seu código SEI é 0416535, o qual encontra-se em análise.

178. Cabe ressaltar que, a eventual inclusão de obra no Contrato de Concessão depende da conclusão da análise técnica do projeto executivo e orçamento pela GEENG, a fim de permitir a análise contratual, por parte desta GEFIR.

378. Essa postura morosa e indiligente da ANTT de postergar indefinidamente de avaliar as justificativas apresentadas pela VIABAHIA quanto a necessidade da elaboração do estudo de viabilidade, bem como de apreciar o projeto funcional do retorno rodoviário **viola** o princípio da duração razoável do processo, nos termos do inciso LXXVIII do artigo 5º da Constituição Federal⁴⁸.

379. Além disso, essa conduta praticada pela ANTT, ao perpetuar o processo de avaliação de projetos, visa postergar ao máximo qualquer alteração das obrigações do PER que ensejem à VIABAHIA o direito à reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Novamente, a ANTT vem priorizando seu interesse público secundário, em detrimento do interesse público primário dos usuários da rodovia.

6 – Conclusão e pedidos

380. Diante do exposto, percebe-se a (i)lógica dinâmica de trabalho da ANTT: furtar-se ao máximo de apreciar de forma definitiva qualquer pleito de reequilíbrio apresentado pela VIABAHIA, seja **rejeitando** indevidamente as propostas técnicas, seja **postergando** indevidamente a análise que deveria promover por força legal e contratual a fim de viabilizar a adequada prestação do serviço público.

381. Ao longo da duração desta Concessão, a apatia da ANTT nada menos do que **estrangulou a VIABAHIA**, que se viu refém de uma Agência que, além não apreciar definitivamente seus pleitos de inclusão/exclusão de investimentos, também **ignorou** todos as demais adversidades enfrentadas pela Requerente, conforme demonstrado nos demais tópicos destas Alegações Iniciais.

382. Ao final, a ANTT usa todos os empecilhos que criou contra a VIABAHIA para alegar que esta Requerente “não tem interesse” na realização de novos investimentos na Concessão, uma vez que enfrentaria alto índice de descumprimento contratual. A ANTT **simplesmente lava suas mãos** como se em nada tivesse contribuído para o estado em que se encontra esta Concessão.

⁴⁸ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: (...) LXXVIII - a todos, no âmbito judicial e administrativo, são assegurados a razoável duração do processo e os meios que garantam a celeridade de sua tramitação.

383. Além disso, não é admissível, nem mesmo na desvirtuada realidade em que habita a ANTT, conceber que a VIABAHIA está **há anos** apresentado propostas de investimentos, realizando ajustes técnicos aos seus projetos, reencaminhando novas versões atualizadas e, agora, submetendo todo este histórico ao Tribunal Arbitral por um mero capricho “desinteressado de tudo e de todos”.

384. Se a ANTT não reconhece a relevância de todos estes investimentos para o ideal funcionamento da Concessão, ela que se manifeste nesse sentido e decida de forma definitiva pela inclusão/exclusão dos investimentos. Não há sentido em continuar postergando, aprovando, voltando atrás e, depois, rejeitando indevidamente os pleitos da VIABAHIA.

385. Assim, no tocante às propostas de inclusão e exclusão de investimentos detalhadas no item 5, a VIABAHIA requer ao Tribunal Arbitral:

a) A **condenação** da ANTT a **apreciá-las de forma definitiva** no âmbito da próxima Revisão Extraordinária sem que possa se eximir dessa apreciação por meio dos subterfúgios até aqui utilizados, **reconhecendo** o direito ao concomitante reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, nos termos do art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 e das cláusulas 16.6.1, 19.1.3.(v) e 20.1.2 do Contrato, incluindo os custos relacionados às atividades de administração, conservação, manutenção e monitoração

(i) **Subsidiariamente**, caso o Tribunal Arbitral entenda que a inclusão e exclusão de investimentos do PER da VIABAHIA somente possa ser realizada no âmbito da Revisão Quinquenal, **condene** a ANTT a realizar de forma imediata e direta a devida revisão contratual para apreciação das propostas da VIABAHIA, nos termos do Contrato, considerando a incontestada **mora** da ANTT por não realizar a Revisão Quinquenal, e, em qualquer hipótese, observado o disposto no **item 5 do Caderno V** destas Alegações Iniciais.

b) A **condenação** da ANTT à **recomposição econômico-financeira** dos custos complementares relacionados às obras não originalmente previstas no PER, cuja execução já foi devidamente aprovada pela ANTT, quais sejam: **(i)** Viaduto Simões Filho; **(ii)** Barreiras New Jersey, no trecho Salvador-Simões Filho; **(iii)** Estrada do Feijão; **(iv)** Passarela do km 462 da Rodovia Santos Dumont, BR-116/BA; **(v)** Passarela do km 586 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; **(vi)** Passarela do km 541 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; **(vii)** Passarela do km 537 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; **(viii)** Acesso Provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista; **(ix)** Passarela no km 446+000, caso esta seja aprovada até a apresentação das alegações iniciais; **(x)** Recuperação das Rodovias Estaduais BA-526 e BA-528.

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