



**QUEIROZ·MALUF**

sociedade de advogados



**L.O. BAPTISTA**

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

Procedimento Arbitral CAM-CCBC nº 64/2019/SEC7

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

vs.

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

São Paulo, 10 de julho de 2020.

---

**Petição 5 da Requerente -  
Alegações Iniciais**

---

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

## ÍNDICE GERAL DA PETIÇÃO 5 DA REQUERENTE

<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>3</b>
<b>LISTA DE ABREVIATURAS .....</b>	<b>12</b>
<b>I. PARTE GERAL INTRODUTÓRIA.....</b>	<b>14</b>
1. Introdução: apresentação da Concessão da VIABAHIA e da presente disputa .....	14
1.1. Histórico da celebração do Contrato e seu objeto .....	14
1.2. O Contrato da VIABAHIA – aspectos gerais e preliminares .....	16
1.3. Síntese do histórico das discussões entre as Partes .....	18
2. A mora da ANTT quanto à Revisão Quinquenal .....	22
3. Relevância socioeconômica da Concessão .....	31
4. Necessários esclarecimentos às acusações da ANTT sobre inexecução contratual da VIABAHIA .....	39
5. Quantificação dos pedidos da VIABAHIA .....	42
6. Estrutura da Parte Especial das Alegações Iniciais .....	43
7. Lista Consolidada de pedidos da VIABAHIA .....	46
8. Lista Consolidada de Anexos das manifestações da VIABAHIA .....	55

## II. PARTE ESPECIAL

**CADERNO I - Impacto da crise econômica nacional (depressão econômica) sobre a Concessão**

**CADERNO II - Comprometimento do pavimento e questões ambientais**

**CADERNO III - Comprometimento à operação da Concessão**

**CADERNO IV - Desconto de Reequilíbrio e Penalidades**

**CADERNO V - Inaplicabilidade de atos normativos emitidos pela ANTT ao Contrato**

**CADERNO VI - Inclusão e Exclusão de Investimentos no PER**

## GLOSSÁRIO

Termo	Definição técnica
Adutora de água ou esgoto	Conjunto de tubulações, conexões, peças, acessórios e dispositivos necessários para garantir o perfeito escoamento e transporte de água ou esgoto por conduto forçado, geralmente desaguando em uma rede de distribuição ou tratamento de águas.
Garrafão das praças de pedágio	Parte da praça de pedágio em que se verifica a maior largura de aproximação, possibilitando o alargamento das rodovias e redução de velocidade para facilitar o acesso dos veículos às cabines de cobrança de pedágio.
Aterro do pavimento	Depósito artificial de quaisquer materiais terrosos ou de entulhos, localizadas abaixo da superfície da cobertura asfáltica do pavimento.
Barreiras New Jersey	Espécie de uma barreira de segurança, geralmente em concreto, utilizada como separador de fluxos de tráfego, como guarda em obras de arte ou para delimitar provisoriamente zonas em obras.
Canteiro Central	Espaço compreendido entre os bordos internos de pistas de rolamento de tráfego, para separá-las física, operacional e esteticamente, incluindo os acostamentos internos ou faixas de espera e conversão à esquerda, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Cargas Especiais (Cargas Indivisíveis)	Carga unitária que apresenta peso ou dimensões excedentes aos limites regulamentares e que são transportadas por um único veículo, uma vez que suas dimensões não permitem fracionamento, nos termos do art. 4º, I Resolução nº 01/2020 do DNIT.
Croqui	Representação gráfica em leves traços e sem escala, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Curva de tráfego	Projeção gráfica do fluxo de tráfego de veículos nas rodovias concedidas durante o período de vigência do Contrato.
Custo Médio Gerencial (CMG) do DNIT	Base de dados, por meio da qual se estabelecem custos estimados para uso, em nível de planejamento, de empreendimentos em infraestrutura de transportes, para implantação, adequação, restauração, reconstrução, manutenção, sinalização, projetos, estudos de viabilidade, estudos ambientais, desapropriação, Obras de Arte, referentes às obras rodoviárias. Esses custos serão atualizados trimestralmente e estão alinhados com o Sistema de Custos Referenciais de Obras do DNIT – SICRO.
<i>Data Center</i>	Ambiente projetado para concentrar servidores, equipamentos de processamento e armazenamento de dados, e sistemas de ativos de rede, como roteadores, e outros.
Desconto de Reequilíbrio	<i>“percentual que será deduzido da Tarifa Básica de Pedágio com vistas à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do</i>

	<i>Contrato de Concessão, nos casos de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório necessários ao cumprimento dos Parâmetros de Desempenho previstos no PER, desde já acordado entre as partes na forma da subcláusula 20.6, calculado em função dos indicadores previstos no Anexo 5”, nos termos da cláusula 1.1.1, xii do Contrato.</i>
Dispositivo de Retorno em desnível	Via ou trecho de via que permite a passagem de veículos para a pista de regresso no mesmo nível da pista de origem.
Dispositivo de Retorno em nível	Via ou trecho de via que permite a passagem de veículos para a pista de regresso, por meio de viadutos de acesso, trevos de intersecção ou outros dispositivos em níveis diferentes.
Eixo de veículos	Elemento estrutural de um veículo em que se fixam rodas, as quais transmitem movimento ou em que se montam rodas para livre movimento, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Elasticidade-PIB do volume de veículos	Correlação entre o fluxo de tráfego nas rodovias concedidas e o Produto Interno Bruto, decorrente da constatação de que o fluxo de veículos leves aumenta na medida que as pessoas estão com poder de compra e consumo, enquanto o fluxo de cargas aumenta na medida em que a produção cresce no país, conforme detalhado no Relatório A&M.
Engenharia de Tráfego	Subárea da engenharia que trata do planejamento, projeto e operação das vias públicas e de suas áreas adjacentes, assim como do seu uso, para fins de circulação, sob os pontos de vista de segurança, conveniência e economia, cujo exercício cabe a urbanistas ou engenheiros civis e arquitetos, diplomados em curso de nível universitário com especialização em engenharia de trânsito (ou de Tráfego), devidamente registrados no sistema CONFEA/CREAS, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Entroncamento	<i>“cruzamento rodoviário que permite a conexão de uma estrada com outras, comportando a intersecção das correntes de tráfego”, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.</i>
Erosão de Talude	Processo de destruição das saliências ou reentrâncias do relevo, tendendo a um nivelamento do talude, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Estudo Ambiental	Estudo de Engenharia e Meio Ambiente elaborado, em junho de 2006, pelo <i>International Finance Corporation</i> (IFC), que integra o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – <b>RTE-105</b> .
Estudo Técnico	Estudo elaborado pelo Eng. José Carlos Figueiredo, constante do documento <b>RTE-108</b> .
Faixa de Domínio	Base física sobre a qual assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos,

	sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa do recuo, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Fluxo de Caixa Marginal (FCM)	Forma de cálculo do impacto no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão em decorrência de alterações no PER.
Fluxo de Caixa Original (FCO)	Forma de cálculo do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão por demais eventos que impactam seu escopo original.
Fresagem	Processo de <i>“desbastamento a quente ou frio de superfície asfáltica, como parte de um processo de reciclagem de pavimento asfáltico”</i> , nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Gatilho para execução de Obras Condicionadas	Condicionante relacionada ao <i>“volume de tráfego determinado de acordo com o nível de serviço esperado para a rodovia que, uma vez atingido, tem-se o início das obras de aumento de capacidade”</i> , nos termos do Relatório A&M.
<i>Highway Capacity Manual</i> do ano de 2000 (HCM)	<i>“principal referência bibliográfica para estudos de capacidade viária no mundo. O HCM descreve todos os procedimentos e cálculos necessários para quantificar os indicadores de desempenho e classificar os níveis de serviço do sistema viário”</i> , nos termos do Relatório A&M.
Índice de Reajustamento da Tarifa (IRT)	<i>“índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre outubro de 2005 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio, conforme a seguinte fórmula: <math>IRT = IPCA_i / IPCA_o</math> (onde: <math>IPCA_o</math> significa o número-índice do IPCA do mês de outubro de 2005, e <math>IPCA_i</math> significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio)”</i> , nos termos da cláusula 1.1.1, xix do Contrato.
Cimento Asfáltico de Petróleo (CAP)	Material composto por insumos betuminosos, obtido pela destilação do petróleo para apresentar as qualidades e consistências próprias para o uso direto na construção de pavimentos.
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina
<i>Link</i> de dados	Serviço de conectividade que oferece acesso direto ao núcleo da Internet, possibilitando índices elevados de performance e disponibilidade de dados.
Microrevestimento asfáltico	Espécie de revestimento cuja aplicação é feita a frio, sem a necessidade de aquecer o ligante betuminoso, sendo utilizada para a proteção, impermeabilização e rejuvenescimento superficial e estético dos pavimentos asfálticos em início de desgaste pela ação do tráfego.

Nota Técnica Dynatest	Estudo técnico elaborado pela Dynatest Engenharia referente aos custos com as obras de duplicações previstas no Contrato, constante do documento <b>RTE-100</b> .
Nível de serviço	<i>“medida qualitativa da influência de vários fatores nas condições de funcionamento de uma via, sujeita a diversos volumes de tráfego. São elas: velocidade, tempo de percurso, interrupção do tráfego, liberdade de manobras etc. Quantitativamente: medido pela relação volume/capacidade (v/c), variando de 0 a 1. Os seis níveis de serviço são: A, B, C, D, E e F. Sendo o A o com menor volume em relação à capacidade. O nível E apresenta volume igual a capacidade da via (v/c=1). O nível F já representa a situação de colapso do sistema”</i> , conforme detalhado no Relatório A&M.
Número de Operações do Eixo Padrão Rodoviário (Número N)	Espécie de parâmetro utilizado para o dimensionamento do pavimento de uma rodovia. Este algoritmo foi utilizado no EVTEA e no Plano de Negócios da VIABAHIA.
Obras Condicionadas ao volume de tráfego	Obras e serviços relacionados com as <i>“duplicações e implantação de faixas adicionais Condicionadas ao Volume de Tráfego”</i> , de acordo com a item 2.3.1 do PER.
Parâmetros de Desempenho	Parâmetros operacionais diretamente relacionados com a percepção de conforto e conveniência do usuário ao trafegar por distintas situações de tráfego.
Parecer Egis	Parecer elaborado pela Consultoria Egis sobre o impacto da majoração dos preços dos insumos betuminosos à Concessão, constante do documento <b>RTE-104</b> .
Parecer Tendências	Parecer elaborado pela Tendências Consultoria Integrada, constante do <b>RTE-092</b> .
Passivos Ambientais	<i>“conjunto de alterações ambientais adversas decorrentes de: a) construção, conservação, restauração ou melhoramentos na rodovia, capazes de atuar como fatores de degradação ambiental, na faixa de domínio ou fora desta, bem como de irregular uso e ocupação da faixa de domínio; b) exploração de áreas de “bota-foras”, jazidas ou outras áreas de apoio; e c) manutenção de drenagem com o desenvolvimento de processos erosivos originados na faixa de domínio”</i> , conforme previsto na Portaria DNIT nº 289/2013.
PER	<i>“Programa de Exploração Rodoviária constante do Anexo 2 do Contrato, que abrange todas as condições, metas, critérios, requisitos, intervenções obrigatórias e especificações mínimas que determinam as obrigações da Concessionária, englobando, dentre outras coisas, (a) as obras e serviços de caráter não obrigatório, as obras e serviços de caráter obrigatório, bem como as obras condicionadas ao volume de tráfego, referidas na Seção I do Anexo 2, e (b) os Parâmetros de Desempenho e as especificações técnicas mínimas que exigirão intervenções da Concessionária, referidos na Seção II do Anexo 2”</i> , nos termos da cláusula 1.1.1, xxvi do Contrato.

Perfil de carga	Classificação de modalidades de veículos, considerando-se o peso máximo permitido para cada eixo de sustentação.
Plano de Ação de Emergência (PAE)	Documento que define as responsabilidades, diretrizes e informações, visando a adoção de procedimentos técnicos e administrativos, estruturados de forma a propiciar respostas rápidas e eficientes em situações emergenciais.
Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR)	Documento que define a política e diretrizes de um sistema de gestão, com vista à prevenção de acidentes em instalações ou atividades potencialmente perigosas.
Plano de Negócios da Concessão	Documentação obrigatória exigida pelo Edital de Concessão nº 001/2008 da ANTT, que deveria ser apresentado pelos licitantes, apresentando os principais elementos econômico-financeiros que compõem a concessão no que se refere à sua operação. Uma vez sagrada vencedora do certame, o Plano de Negócios elaborado pela VIABAHIA foi anexado ao Contrato.
Posto de Pesagem Fixo	Posto que dispõe de instalação de pesagem de veículos, composto pelas seguintes etapas: 1) Balança Seletiva: Local em que ocorre uma pré-seleção dos veículos em movimento para verificar a existência de excesso de peso. Caso haja sobrepeso, o veículo será autuado e direcionado à faixa de rolamento (item 2) saindo do PPF, junto com os demais veículos com peso considerado regular. Já os casos em que houver dúvida quanto a ultrapassagem dos limites legais serão desviados para a Balança de Precisão. 2) Balança de Precisão: Para os casos em que for necessário a aferição mais apurada do peso do veículo, será realizada uma nova pesagem, mas agora com o veículo paralisado. 3) Pátio de Estacionamento: Após passarem pela Balança de Precisão, os veículos serão destinados ao Pátio de Estacionamento para finalização do processo de vistoria.
Posto de Pesagem Veicular com Agente Remoto	Posto que dispõe de instalação de pesagem de veículos, composto pelas seguintes etapas: 1) Estação de Controle em Pista: Nessa estação, é realizada a pré-seleção dos veículos que serão fiscalizados, sendo composta por equipamentos e sistemas fixos diretamente na faixa de rolamento da rodovia, como por exemplo: sensores, placas, medidores, detectores, lasers, câmeras e sistemas. Nessa operação, os veículos que não apresentarem excesso de peso seguem o fluxo normal da rodovia, ao passo que os veículos que apresentarem indícios de excesso de peso são direcionados ao Posto de Fiscalização, onde fica a Balança de Precisão; 2) Balança de Precisão: Este sistema possui a mesma funcionalidade do previsto no sistema de PPF, isto é, a verificação apurada do peso dos veículos paralisados, a fim de subsidiar eventual auto de infração decorrente de sobrepeso;



		3) Pátio de Estacionamento: Após a Balança de Precisão, os condutores dos veículos em fiscalização são direcionados ao totem de atendimento (agente remoto), para então prosseguir com os procedimentos de autuação.
Praça de Pedágio		Área das rodovias que contém o posto em que se arrecada pedágio, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Procedimento de realocação de subcréditos		Mecanismos buscados para viabilizar o financiamento contratado com o BNDES a fim de compatibilizar a disposição das verbas com as reais condições verificadas pela VIABAHIA durante a execução do Contrato de Concessão.
Projeto <i>As Built</i>		Versão final do projeto de uma obra, que contém <i>“a definição qualitativa e quantitativa de todos os serviços executados, resultantes de projeto, com as alterações e modificações havidas durante a execução que deve ser arquivada em órgão próprio (cadastro)”</i> , nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Projeto conceitual (ou básico)		Versão preliminar do projeto de execução de determinada obra ou serviço, apresentando o esboço dos elementos fundamentais do empreendimento e definição de etapas construtivas.
Projeto executivo		Versão mais detalhada do projeto de execução de determinada obra ou serviço, contendo todas as informações que realmente serão usadas na execução da construção.
Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)		<i>“verbas anuais que estão previstas nos contratos de concessão de rodovias federais destinadas à aplicação em projetos e pesquisas na área de engenharia rodoviária, para promover a modernização da infraestrutura, o desenvolvimento e o aprimoramento das concessões de rodovias federais”</i> , conforme definido pela ANTT, em seu sítio eletrônico.
Relatório A&M		Relatório Técnico elaborado pela Consultoria Alvarez & Marsal, constante do documento <b>RTE-087</b> .
Relatório Dynatest		Relatório Técnico elaborado pela Dynatest Engenharia comportamento apresentado pelo solo massapê existente na região em que está instalada a BR 324/BA, constante do documento <b>RTE-113</b> .
Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro (RETOFF)		Relatório de acompanhamento de execução das obrigações contratuais, que deve ser encaminhado mensalmente à ANTT, a fim de viabilizar a fiscalização do cumprimento do Contrato.
Reperfilagem		<i>“operação destinada a restaurar o perfil inicial de um pavimento ou para aperfeiçoar este perfil”</i> , nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Revisão Extraordinária		Espécie de revisão contratual, por meio da qual promove-se a <i>“revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20”</i> , nos termos da cláusula 16.6.1 do Contrato.



Revisão Ordinária	Espécie de revisão contratual, por meio da qual promove-se a <i>“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”</i> , nos termos da cláusula 16.4.1 do Contrato.
Revisão Quinquenal	Espécie de revisão contratual ampla <i>“que será realizada pela ANTI a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato”</i> , nos termos da cláusula 16.5.1 do Contrato.
Sinalização Horizontal	Sinalização de trânsito executada sobre o pavimento de uma via para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário. São faixas e marcas feitas no pavimento, com tinta refletiva, de preferência, e nas cores amarela e branca.
Sinalização Vertical	Sinalização de trânsito, constituída por dispositivos montados sobre suportes, no plano vertical, fixos ou móveis, por meio dos quais são dados avisos oficiais, através de legendas ou símbolos, com o propósito de regulamentar, advertir ou indicar, quanto ao uso das vias pelos veículos e pedestres da forma mais segura e eficiente.
Serviços de Conservação	Atividade a ser desempenhada pela VIABAHIA que <i>“compreende o conjunto de operações rotineiras e de emergência realizadas com o objetivo de preservar as características técnicas e físico-operacionais do Sistema Rodoviário e das instalações da Concessionária, obedecendo aos Padrões de Desempenho estabelecidos”</i> , nos termos do item 4.1 do PER.
Serviços de Manutenção	Atividade a ser desempenhada pela VIABAHIA que <i>“compreende o conjunto de intervenções físicas programadas que a Concessionária deverá realizar com o objetivo de recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas do Sistema Rodoviário dentro de padrões estabelecidos, ou, ainda, prevenir que sejam alcançados níveis indesejados, podendo envolver ações de reabilitação ou restauração de partes da rodovia. De modo geral, deverá iniciar-se após a fase de Recuperação e desenvolver-se até o final do Prazo da Concessão”</i> , nos termos do item 3.1 do PER.
Serviços de Operação	Diversas modalidades de serviços a serem prestados pela VIABAHIA, a fim de <i>“manter os níveis de conforto e segurança e a capacidade de projeto do Sistema Rodoviário, por meio de operações especiais de comunicação e desobstrução imediata das pistas de rolamento, devolução rápida à via dos veículos parados nos acostamentos, prestação de serviços de atendimento mecânico (guincho) e médico (primeiros socorros)</i>

	<i>às vítimas de acidentes, inclusive com transporte aos hospitais e postos de saúde próximos e credenciados”, nos termos do item 2.2.1.4 do PER.</i>
Serviços de Recuperação	Atividade a ser desempenhada pela VIABAHIA que compreende <i>“as obras e serviços que têm por objetivo o restabelecimento das características originalmente existentes nos diversos elementos do Sistema Rodoviário”, nos termos do item 2.1. do PER.</i>
Sistema de drenagem do pavimento	Sistema adotado para escoamento de águas superficiais ou subsuperficiais, com vistas a assegurar a estabilidade de maciços ou do leito de rodovia, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.
Sistema de Homologação	Ambiente de interface entre sistemas por meio do qual podem ser realizados testes de compartilhamento de dados.
Sistema de Produção	Ambiente de interface entre sistemas por meio do qual são compartilhados dados de forma oficial entre usuários de diferentes redes.
Sistema Rodoviário	<i>“área da Concessão. composta pelos trechos das rodovias BR 116 e BR 324, bem como trechos das rodovias estaduais BA526 e BA 528, descritos no PER, incluindo seus acessos, faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão”, nos termos da cláusula 1.1.1 (xxxiv) do Contrato.</i>
Software HDM-4 ( <i>Highway Development and Management System</i> )	<i>“software desenvolvido para avaliar técnica e economicamente as alternativas de manutenção para trechos de uma malha rodoviária, bem como a definição das prioridades dentro de critérios técnicos econômicos, utilizando dados de um sistema de gerência de pavimentos”, conforme consta do Relatório A&amp;M.</i>
Solos expansivos	Determinadas espécies de solos que se caracterizam <i>“por um comportamento extremamente singular quando em contato com a água, provocando principalmente nos solos, redução substancial de resistência e manifestação de elevadas expansões, altamente prejudiciais às construções”, conforme consta do Relatório A&amp;M.</i>
Subcréditos do Contrato de Financiamento	4 categorias em que os créditos do financiamento contrato com o BNDES são alocados em relação à execução do Contrato de Concessão pela VIABAHIA, conforme detalhado no parágrafo primeiro da cláusula primeira do Contrato de Financiamento.
Subleito do pavimento	<i>“maciço teoricamente semi-infinito que serve de fundação para um pavimento”, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.</i>
Talude	Superfície inclinada de qualquer parte da superfície terrestre, caracterizada pela área de acabamento de um corte ou aterro, formando um ângulo com o plano vertical, que é medido pela tangente deste ângulo, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.

Tarifa Básica de Pedágio	<i>“valor indicado na Proposta, de R\$ 2,212 (dois reais e duzentos e doze milésimos), referenciada a dezembro de 2005, com as revisões indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6”, nos termos da cláusula 1.1.1 (xxxv) do Contrato.</i>
Tarifa de Pedágio	<i>Atualização da TBP “tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários. calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 16.3” nos termos da cláusula 1.1.1 (xxxvi) do Contrato.</i>
Terrapleno	<i>“terreno resultante de terraplenagem”, nos termos do Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT.</i>
Testeira das cabines da praça de pedágio	Parte superior externa da cabine de pedágio, em que são usualmente inseridas sinalizações para redução de velocidade, indicação do número de cada cabine e demais informações relevantes para orientar os usuários das rodovias.
Trechos Homogêneos	Metodologia de divisão dos trechos das rodovias concedidas utilizada pela ANTT, sob o entendimento de que nestes referidos trechos as características físicas e de tráfego são uniformes, conforme descrito no Relatório A&M.

## LISTA DE ABREVIATURAS

<b>Abreviatura</b>	<b>Significado</b>
A&M	Consultoria Alvarez & Marsal
ABCR	Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias
AET	Autorização Especial de Trânsito para Cargas Especiais
ANEOR	Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
BGS	Brita Graduada Simples
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAP	Cimento Asfáltico de Petróleo
CBIC	Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil
CCO	Centros de Controle Operacional
CMB	Consórcio Minas Bahia
CMG	Custo Médio Gerencial
CNA	Confederação Nacional da Agricultura
CNFS	Contorno Norte de Feira de Santana
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional dos Transportes
COINF	Coordenações de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
COINF/URBA	Coordenação de Exploração Rodoviária da Infraestrutura Rodoviária da Unidade Regional na Bahia
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
CVT	Comissão de Viação e Transportes
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DPRF	Departamento de Polícia Rodoviária Federal
EMBASA	Empresa Baiana de Águas e Saneamento
EVA	Etileno Acetato de Vinila
EVTEA	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
FCM	Fluxo de Caixa Marginal
FCO	Fluxo de Caixa Original
GEREF	Gerência de Gestão Econômico-financeira de Rodovias
HCM 2000	Highway Capacity Manual do ano de 2000
HDM-4	Highway Development and Management System
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFC	Corporação Financeira Internacional
IRT	Índice de Reajustamento da Tarifa
MPF	Ministério Público Federal
MTPA	Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil
Número N	Número de Operações do Eixo Padrão Rodoviário
PAE	Plano de Ação de Emergência
PER	Programa de Exploração Rodoviária
PGF	Procuradoria Geral Federal
PGR	Plano de Gerenciamento de Riscos
PIB	Produto Interno Bruto
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PROCROFE	Programa de Concessões de Rodovias Federais
PUFS	Perímetro urbano de Feira de Santana/BA
RDT	Recursos para Desenvolvimento Tecnológico
RETOFF	Relatório Operacional Físico Financeiro
SAC-PR	Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República
SEINFRA/BA	Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia
SICRO	Sistema de Custos Referenciais de Obras
SINICON	Sindicato Nacional das Indústrias da Construção Pesada -Infraestrutura
SPE	Sociedade de Propósito Específico



SUINF	Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
SUROD	Superintendência de Infraestrutura Rodoviária
TBP	Tarifa Básica de Pedágio
TJLP	Taxa de Juros de Longo Prazo
TLP	Taxa de Longo Prazo
UFRGS	Universidade Federal do Rio Grande do Sul
URBA	Unidade Regional da Bahia
VIABAHIA	Viabahia Concessionária de Rodovias S/A
VMD- Móvel	Volume Médio Diário Móvel
VMDA	Veículo Médio Diário Anual
WEO	International Monetary Fund. World Economic Outlook

## I. PARTE GERAL INTRODUTÓRIA

1. A presente disputa compreende as adversidades enfrentadas pela VIABAHIA na execução do Contrato celebrado junto à ANTT, cujo objeto é a operação de uma das mais complexas e particulares concessões rodoviárias do país. Em virtude de tal complexidade e da variedade de temas envolvidos na presente arbitragem, visando facilitar a compreensão deste Tribunal Arbitral, a Requerente apresenta suas Alegações Iniciais - nos termos previstos no **item 9.2 (4)** do Termo de Arbitragem – segregada em duas partes principais: esta **I. Parte Geral Introdutória** e **II. Parte Especial** (com o detalhamento dos pedidos da Requerente).
2. A **Parte Geral Introdutória**, que neste momento se inicia, compreende uma introdução a respeito da Concessão, do Contrato e da disputa objeto desta arbitragem (**item 1**), seguida das principais razões que levaram a Requerente a instaurar o presente procedimento – a mora da ANTT (**item 2**). Na sequência, faz-se necessário demonstrar a relevância desta Concessão e a urgência para que suas bases econômicas sejam mantidas, assim como interrompidas as arbitrariedades da ANTT (**item 3**). Ainda, diante das diversas acusações perpetradas pela ANTT, dentro e fora desta arbitragem, a respeito da execução contratual pela VIABAHIA, é imperioso trazer ao conhecimento deste Tribunal Arbitral relevantes esclarecimentos para que este não seja induzido em erro (**item 4**). Compreende esta primeira parte uma breve explicação a respeito das particularidades da quantificação dos pedidos da Requerente (**item 5**), antes de se apresentar a forma na qual seus pedidos estão estruturados, de modo a facilitar o entendimento da Parte Especial destas Alegações Iniciais (**item 6**). Apresenta-se, por fim, a lista consolidada de pedidos da Requerente (**item 7**) e a lista de anexos das manifestações da Requerente (**item 8**).

### 1. Introdução: apresentação da Concessão da VIABAHIA e da presente disputa

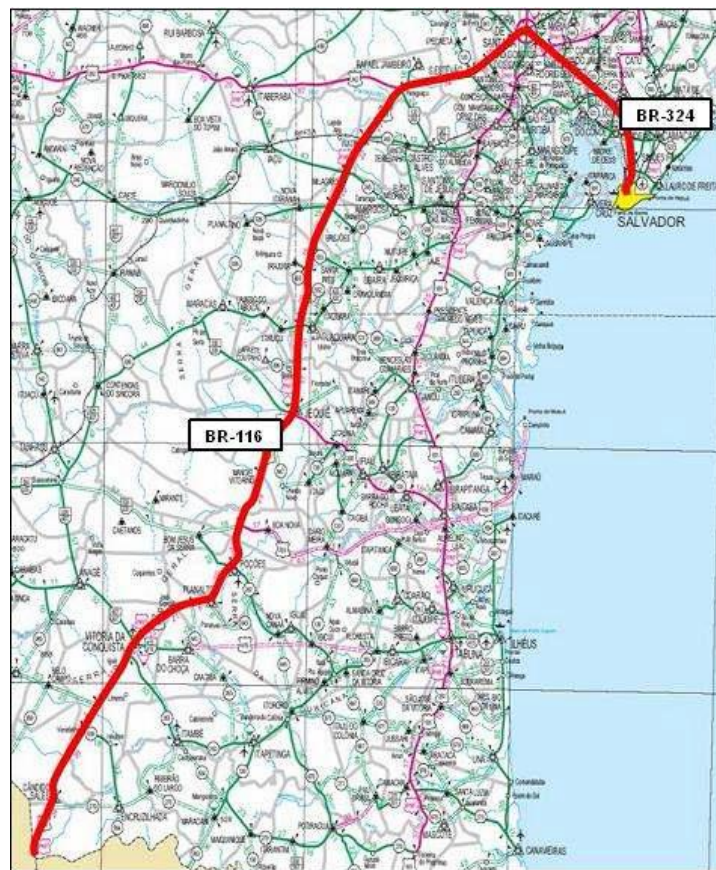
#### 1.1. Histórico da celebração do Contrato e seu objeto

3. Em 19 de dezembro de 2008, a ANTT republicou e disponibilizou em seu sítio eletrônico o Edital de Concessão nº 001/2008 (**RTE-063**), o qual tinha como objeto a concessão de serviço público precedida da execução de obra pública, compreendendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, conservação, operação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário das rodovias BR 116/BA e BR 324/BA.
4. Neste momento, foi determinado pela ANTT que os envelopes contendo a Proposta Econômica Escrita, os Documentos de Qualificação e o Plano de Negócios deveriam ser entregues juntamente com a Garantia de Proposta nos dias 19 e 20 de janeiro de 2009, sendo que o leilão com a participação dos proponentes ocorreria no dia 21 de janeiro de 2009, o que de fato ocorreu. Nota-se, desde logo, o prazo limitado (um mês) de apresentação das propostas pelos concorrentes para uma concessão de tamanha magnitude.
5. Como parte integrante do Edital, a ANTT disponibilizou informações, estudos e projetos sobre o Sistema Rodoviário das rodovias BR116/BA e BR 324/BA, dentre esses estava o Estudo de Tráfego da Licitação, elaborado em junho de 2006 pela Corporação Financeira Internacional (“IFC”) em convênio com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (“BNDES”) e o Ministério de Planejamento do Governo Federal do Brasil, por meio do qual,



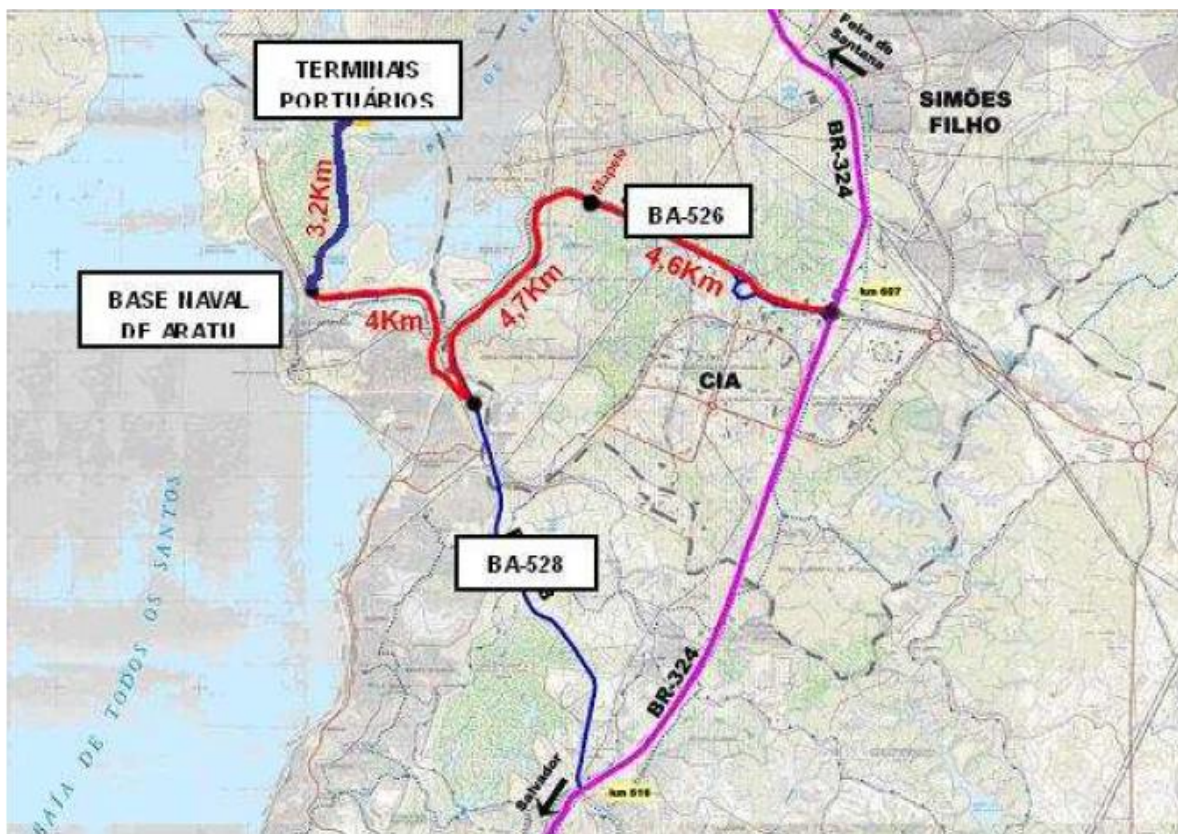
após a realização de contagens de tráfego e pesquisa origem-destino, foram estabelecidas as premissas para as projeções de tráfego do estudo de viabilidade.

6. Neste caso, a projeção de volume de tráfego anual para o período de 2005 a 2040 partiu da estimativa de veículo médio diário anual (“VMDA”) do ano de 2005 e três elementos principais **(i)** estimativa da elasticidade-PIB do volume de veículos leves e pesados; **(ii)** projeção do PIB nacional; **(iii)** projeção do PIB dos estados que contribuem com viagens para as rodovias.
7. Uma vez que o Estudo de Tráfego da Licitação era de junho de 2006, e houve alterações no formato do projeto que deixou de ser uma concessão patrocinada para se tornar uma concessão comum, em 07 de outubro de 2008, o BNDES publicou uma nota técnica (**RTE-064**) com alterações no cronograma de investimentos e projeções do volume de tráfego.
8. Dando continuidade ao cronograma estabelecido pela ANTT, em 02 de abril de 2009, o então Consórcio RODOBÁHIA foi adjudicado como vencedor do Leilão realizado no dia 21 de janeiro para a concessão da **(i)** BR 324/BA entre Salvador e Feira de Santana, com 113,2km em pista dupla; **(ii)** BR 116/BA, entre Feira de Santana e a divisa BA/MG, com 554,1km em pista simples; **(iii)** BA 526, do entroncamento com a BR324 ao entroncamento com a BA528 (9,3km) e **(iv)** BA 528, do entroncamento com a BA526 até a entrada da Base Naval de Aratu (4,0km), **totalizando a extensão de 680,6km**, assim identificados geograficamente:



Fonte: Apêndice A do Programa de Exploração Rodoviária.





Fonte: Apêndice A do Programa de Exploração Rodoviária.

9. Em 03 de setembro de 2009, a VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A (“VIABAHIA”), sociedade de propósito específico (SPE), assinou com a União, por intermédio da ANTT, o **Contrato de Concessão Comum** (“Contrato”) ora contido (RTE-002).

### 1.2.O Contrato da VIABAHIA – aspectos gerais e preliminares

10. Nos termos da Cláusula 2.1 do Contrato, o objeto contratual compreende a concessão para exploração da infraestrutura e a prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário (“Concessão”), no prazo e sob as condições estabelecidas no Contrato e segundo os Parâmetros de Desempenho e as especificações previstas no Programa de Exploração Rodoviária (“PER”).
11. O citado Sistema Rodoviário concedido à VIABAHIA, conforme definido pela Cláusula 1.1.1. (xxxiv), consiste na “*área da Concessão, composta pelos trechos das rodovias BR 116 e BR 324, bem como trechos das rodovias estaduais BA 526 e BA 528 descritos no PER, incluindo seus acessos, faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão.*”

12. A Cláusula 15.1.1 do Contrato atribuiu o valor contratual de **R\$ 5.749.707.310,48<sup>1</sup>** (cinco bilhões, setecentos e quarenta e nove milhões, setecentos e sete mil, trezentos e dez reais e quarenta e oito centavos), com prazo de vigência de **25 (vinte cinco) anos** contados a partir da Data de Assunção (conforme definida pela Cláusula 4.2.1 do Contrato), que ocorreu no dia 19 de outubro de 2009.
13. De modo geral, cabe à VIABAHIA a execução de todas as obrigações previstas no Contrato e no PER, bem como a assunção de riscos e responsabilidades definidas na cláusula 19.1.2 do Contrato (a ser detalhada adiante), ao passo que, à ANTT, cabe fiscalizar as operações da Concessão - o que inclui o poder de aplicar penalidades à VIABAHIA - e garantir o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato nos termos das cláusulas 19.1.3 e 20 do Contrato, inclusive por meio das revisões contratuais previstas nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, cerne desta disputa, conforme será apresentado em detalhes ao longo da presente manifestação.
14. A principal e quase exclusiva fonte de receita da VIABAHIA advém da cobrança da Tarifa de Pedágio, nos termos da cláusula 15.2.1<sup>2</sup>, a qual corresponde à atualização da chamada Tarifa Básica de Pedágio (“TBP”), definida na cláusula 1.1.1 (xxxv)<sup>3</sup> como o valor apresentado na Proposta da VIABAHIA. Assim, a atualização e equilíbrio desta TBP, frente às mudanças (esperadas ou não) que afetem a execução do Contrato, remunera a Requerente e visa manter a equação econômico-financeira da Concessão. O Contrato ainda estabelece receitas extraordinárias adicionais em favor da VIABAHIA, mas, como será demonstrado, até mesmo esta possibilidade foi inviabilizada pela ANTT<sup>4</sup>.
15. Foram celebrados três aditivos ao Contrato, sendo que o 1º Termo Aditivo (**RTE-002**), de 03 de setembro de 2009, promoveu a alteração das subcláusulas 1.1.1 (xi<sup>5</sup> e vi<sup>6</sup>) e 18.8<sup>7</sup>, dos quadros 1.1 a 1.7 e Item 9.1.1 do PER, assim como, a inclusão das subcláusulas 3.2<sup>8</sup>, 9.1.6<sup>9</sup>,

<sup>1</sup> Data-base do Contrato: dezembro de 2005.

<sup>2</sup> “A principal fonte de receita da Concessionária advirá do recebimento da Tarifa de Pedágio sendo, no entanto, facultado à Concessionária explorar outras fontes de Receitas Extraordinárias. nos termos estabelecidos neste Contrato e na regulamentação da ANTT.”

<sup>3</sup> “(xxxv) Tarifa Básica de Pedágio (**TBP**): corresponde ao valor indicado na Proposta, de R\$ 2,212 (dois reais e duzentos e doze milésimos), referenciada a dezembro de 2005, com as revisões indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6.”

<sup>4</sup> Vide **Caderno III da Parte Especial**.

<sup>5</sup> “(xi) Data de Assunção: data da publicação no Diário Oficial da União do extrato do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (Anexo I do Contrato de Concessão);”

<sup>6</sup> “(vi) os Bens da Concessão, inclusive os Bens Reversíveis à ANTT, no que concerne à descrição do seu estado, valor, bem como seu efetivo controle durante todo o período de exploração, conforme ato regulamentar;”

<sup>7</sup> “18.8. Caso a Concessionária não efetue o pagamento de multa o prazo estabelecido, a ANTT utilizará a Garantia da Proposta de Execução do Contrato”.

<sup>8</sup> “3.2. O presente contrato poderá ser prorrogado, a exclusivo critério do Poder Concedente, por até 25 (vinte e cinco) anos, nas seguintes hipóteses: (i) por imposição do interesse público, devidamente justificado; (ii) em decorrência de força maior, devidamente comprovada; (iii) para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, quando exigidos pelo Poder Concedente novos investimentos ou serviços, não previstos no PER, ou em decorrência de sua alteração. §1º Os atos administrativos pertinentes à prorrogação deverão ser adequadamente motivados pela ANTT, inclusive quanto ao prazo fixado. §2º O instrumento contratual de prorrogação deverá explicitar o respectivo prazo, as obras ou serviços a serem executados, os valores estimados e a Tarifa Básica de Pedágio”.

<sup>9</sup> “9.1.6 Durante a concessão o Poder Público poderá realizar investimentos no Sistema Rodoviário Concedido, estejam ou não previstos no PER. Nesse caso, far-se-á a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro conforme a subcláusula 20.3, em decorrência, respectivamente da diminuição ou do acréscimo de obrigações a carga da concessionária.”

20.3.(iv<sup>10</sup>) e 20.3.2.<sup>11</sup>. Por sua vez, o 2º Termo Aditivo (**RTE-002**), de 04 de setembro de 2014, introduziu a fórmula de arredondamento da tarifa de pedágio, além de excluir a subcláusula 19.1.2. (xx) do Contrato, que alocava à VIABAHIA o risco de arredondamento da tarifa de pedágio.

16. O 3º Termo Aditivo (**RTE-002**), de 03 de maio de 2019, inseriu a Cláusula 33 “Resolução de Controvérsias”, por meio da qual as Partes estabeleceram a arbitragem como meio de resolução de conflitos, renomeando a então Cláusula 33 do Contrato para Cláusula 34<sup>12</sup>.
17. A Requerente, especialmente após a aquisição do seu controle acionário pelo Grupo Roadis<sup>13</sup>, em 2016 (**RTE-065**), envidou todos os esforços necessários para cumprir suas obrigações contratuais, mantendo os serviços correspondentes ao seu objeto e realizando as intervenções necessárias para manutenção dos níveis de segurança dos usuários da rodovia, como previsto no art. 6º, da Lei nº 8.987/95 (“Lei Geral das Concessões”)<sup>14</sup>.
18. Todavia, como se passa a expor a seguir, a Requerente tem enfrentado diversas adversidades totalmente alheias ao seu controle, gestão, responsabilidade e risco, as quais, em boa medida, foram causadas ou agravadas por ações e omissões do Poder Concedente<sup>15</sup> (especialmente da própria Requerida), acarretando a inexecuibilidade de algumas obrigações pactuadas frente a uma total omissão por parte da ANTT.

### 1.3. Síntese do histórico das discussões entre as Partes

19. Dentre as anunciadas dificuldades enfrentadas pela VIABAHIA, a crise vivenciada a partir de 2014, verdadeira depressão econômica, é objeto de análise detalhada no **Caderno I da Parte Especial** destas Alegações Iniciais. Sua imprevisibilidade, extraordinariedade e excepcionalidade gerou impactos tão críticos às concessões rodoviárias federais<sup>16</sup>, e particularmente ao Contrato objeto desta arbitragem, que a própria ANTT reconheceu a revisão contratual como a única forma de solucionar tal problema, com base em estudo técnico aprofundado, aprovado pela Diretoria Colegiada da ANTT e amplamente divulgado pela Requerida aos órgãos de controle e Ministério dos Transportes<sup>17</sup>, que, por sua vez, chegou até a autorizar o início das tratativas junto a algumas concessionárias, inclusive a VIABAHIA<sup>18</sup>. Como se verá, todavia, foram totalmente frustradas as tentativas de busca administrativa de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

---

<sup>10</sup> “20.3.(...) (iv) estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio.”

<sup>11</sup> 20.3.2. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer, também, mediante subcláusula 3.2.(iii), e com a subcláusula 20.7.1 desta Cláusula.

<sup>12</sup> Conforme cláusula 2.2 do 3º Termo Aditivo.

<sup>13</sup> Introduzido na Petição 4 da Requerente.

<sup>14</sup> “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.”

<sup>15</sup> Nos termos do item 1 do Preâmbulo do Contrato, denomina-se “Poder Concedente” a ANTT e a União conjuntamente.

<sup>16</sup> Assim como aos demais setores de infraestrutura de transportes, como o aeroportuário, ferroviário e portuário.

<sup>17</sup> Conforme detalhado na Petição 4 da Requerente.

<sup>18</sup> Conforme Memorando ANTT nº 087/2018/GAB/ANTT (**RTE-037**), de 11/12/2018.

20. Importante ressaltar, ainda, que a referida depressão econômica foi consequência de diversos atos praticados pelo Governo Federal a partir dos anos de 2011 e 2012, notadamente decisões políticas contrárias às boas práticas orçamentárias, cuja revelação, a partir de 2014, conduziu todo o país para um cenário crítico de grave dificuldade econômica.
21. O Contrato celebrado entre as Partes estabelece os mecanismos específicos para que se promova a readequação reconhecida pela ANTT, tais como a cláusula 34.3.1, a Revisão Extraordinária e a Revisão Quinquenal, mecanismos estes que serão tratados de maneira exaustiva nesta arbitragem por orientarem as pretensões da VIABAHIA.
22. Primeiramente, a cláusula 3.4.3.1 do Contrato impõe às Partes o dever de negociar de boa-fé disposições contratuais que vierem a ser consideradas inexecutáveis em qualquer aspecto, substituindo-as por cláusulas exequíveis:

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

23. A Revisão Extraordinária consiste na realização do reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, considerando os riscos e responsabilidades atribuídas às Partes pelo Contrato, conforme cláusula 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.”*

24. Já a Revisão Quinquenal, por sua vez, consiste no mecanismo de reavaliação global da Concessão, a cada 5 (cinco) anos, com o intuito de compatibilizá-la às reais necessidades do Sistema Rodoviário<sup>19</sup> e ao cenário econômico, conforme dispõe a cláusula 16.5.1 transcrita abaixo:

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

25. Como se percebe pelo próprio texto da cláusula contratual, a Revisão Quinquenal não é uma faculdade da ANTT, nem eventual liberalidade, que estaria a critério exclusivo desta e sujeita a sua discricionariedade quanto ao dever de promovê-la. Muito pelo

---

<sup>19</sup> Conforme definido pela cláusula 1.1 (xxxiv) do Contrato: “área da Concessão. composta pelos trechos das rodovias BR 116 e BR 324, bem como trechos das rodovias estaduais BA 526 e BA 528. descritos no PER, incluindo seus acessos, faixas de domínio, edificações e terrenos. bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas relacionadas à Concessão”.



contrário, trata-se de uma **obrigação contratual** clara a cargo da ANTT, que **deve ser, obrigatoriamente, realizada nos termos contratados**<sup>20</sup>.

26. Portanto, o Contrato é claro ao determinar que a Revisão Quinquenal **será realizada pela ANTT a cada cinco anos** para reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário **e do cenário econômico**.
27. Embora a previsão contratual supra transcrita seja tradução da incompletude e mutabilidade inerente aos contratos administrativos de longo prazo, **a redação desta cláusula inserida no Contrato da VIABAHIA por determinação do Tribunal de Contas da União, como se verá no item 2 desta Parte Geral, é singular, isto é, só existe neste Contrato**, especificamente no que se refere à **compatibilização da Concessão com o cenário econômico**.
28. Evidentemente, a revisão do Contrato decorrente dos efeitos adversos da crise econômica experimentada a partir de 2014 se adequa a esta disposição contratual, que **expressamente** determina (impõe, obriga) a revisão para haver a devida **“compatibilização”** com o **“cenário econômico”**, sem prejuízo dos demais desequilíbrios experimentados no âmbito do Contrato, conforme as respectivas regras contratuais aplicáveis.
29. Nesse contexto, a Requerente apresentou uma série de pedidos e propostas para readequação da Concessão **nos últimos 5 anos**, isto é, desde que a revisão deveria ter sido promovida, sempre munidos dos documentos, fundamentos, metodologias, projetos e estudos necessários para que a Requerida pudesse promover a devida Revisão Quinquenal, sem prejuízo de ter apresentado tais pedidos e propostas também no âmbito das revisões extraordinárias.
30. No entanto, a Requerida permanece **até hoje**, entre outros: **(i)** inadimplindo reiteradamente suas obrigações; **(ii)** sem realizar qualquer Revisão Quinquenal – nota-se, que deveria ocorrer, como o próprio nome já diz, **a cada cinco anos**; **(iii)** postergando indefinidamente a discussão de itens urgentes que deveriam ser apreciados em sede de Revisão Extraordinária, desviando-os para a Revisão Quinquenal, que, repita-se, nunca foi realizada; **(iv)** indeferindo os pleitos apresentados, de forma infundada e/ou imotivada, ou sequer enfrentando parte relevante ou mesmo a totalidade desses pleitos; **(v)** alterando seu posicionamento sobre pleitos, impedindo sua plena execução **(vi)** aplicando multas e descontos de reequilíbrio de forma indevida e contrária ao previsto no Contrato, utilizando-se, de forma absolutamente arbitrária, do seu Poder Extroverso, inclusive em relação a obrigações que ainda estão sendo discutidas em âmbito administrativo; e, ainda, **(vii)** deixando de implementar alterações mesmo após o reconhecimento de sua adequação ou, ainda, da inexecutabilidade de obrigações. Como se percebe, são muitas as violações contratuais e inadimplementos que serão detalhados no curso desta arbitragem.

---

<sup>20</sup> Esse, inclusive, foi o entendimento expresso da AGU que, ao ser consultada exatamente sobre a obrigatoriedade da realização da Revisão Quinquenal, exarou o Parecer nº 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (RTE-016).

31. O agravamento do desequilíbrio econômico-financeiro causado pelas ações e omissões da Requerida acabou por tornar **inexequível** uma série de obrigações contratuais, mesmo após vultosos investimentos realizados após a troca de controle acionário da VIABAHIA<sup>21</sup>.
32. Por esta razão, a Requerente viu-se obrigada a ajuizar pedidos cautelares judiciais, a fim de obter, em linhas gerais, a **suspensão (i)** das obrigações de investimentos não relacionados à segurança dos usuários; **(ii)** da aplicação de penalidades pela Requerida e **(iii)** de qualquer redução tarifária pretendida pela ANTT.
33. Os pedidos da Requerente foram **deferidos** pelo Poder Judiciário, garantindo-se a **sobrevivência da Concessão** (“Medidas Liminares”). Conforme detalhado na Petição 1 da Requerente, determinou-se, resumidamente, a **suspensão** das obrigações de investimentos não relacionados à segurança do usuário e a **abstenção** da Requerida em aplicar quaisquer penalidades a respeito, inclusive as de caducidade, bem como impediu-se nova redução tarifária na última 9ª Revisão Ordinárias e 12ª Revisão Extraordinárias da tarifa, até que o conflito fosse apreciado por este Tribunal Arbitral<sup>22</sup>.
34. Soma-se à omissão da ANTT quanto ao desequilíbrio contratual, o fato de que, em manifesto uso arbitrário do poder normativo inerente a sua função de ente regulador, a Requerida editou a ilegal Portaria ANTT nº 127/2019 (**RTE-066**), que, por um lado, obstou a promoção de revisões ordinárias e extraordinárias na forma prevista no Contrato; e por outro, previu a priorização da conclusão dos processos de caducidade e aplicação de penalidades. Muito embora a gravidade e evidência da ilegalidade deste ato normativo tenha dado ensejo à sua recente revogação por meio da Portaria ANTT nº 227/2020 (**RTE-067**), a Requerente não deixou de ser impactada durante mais de um ano de vigência da referida Portaria nº 127/2019.
35. Isso porque, a partir da alteração de postura da ANTT em relação à priorização dos processos de caducidade, a VIABAHIA se viu, durante o curso do procedimento de Revisão Quinquenal (já em atraso)<sup>23</sup>, sujeita à instauração de processo administrativo de apuração de obrigações com vistas à abertura de processo de caducidade da Concessão. Por contrariar as Medidas Liminares e por ser conduzido de forma inadmissivelmente arbitrária, o respectivo juízo estatal, à época competente, também determinou a **suspensão** do referido processo.

<sup>21</sup> Conforme indicado na Petição 4 da Requerente e no **item 3** a seguir.

<sup>22</sup> Decisão Processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400 (Cautelar Antecedente): Ante o exposto, com base no poder geral de cautela e com fundamento no art. 22-A da Lei nº 9.307/96, DEFIRO A MEDIDA ACAUTELATÓRIA requerida nesta ação cautelar para assegurar que, até a apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral e/ou até a apreciação do pleito de revisão contratual, a ANTT mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução; ii) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento, inclusive a de caducidade, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado; e iii) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão.” Decisão Processo nº 1003068-43.2018.4.01.0000 (Agravo de Instrumento): “A ausência de análise da Revisão Quinquenal pode trazer graves danos à agravante. Nesse período, a dinâmica da economia impõe alterações ao contexto inicial em fora que firmado o contrato. A ausência de ajustes pode levar a distorções nas referências econômicas que viabilizaram a concessão, em razão da falta de sincronia entre regulamentação e realidade. Como argumenta a empresa, essa distorção contratual advinda da não revisão pode levar ao seu colapso econômico ou mesmo a caducidade do contrato. (...) Assim sendo, presentes os pressupostos autorizadores da medida, defiro o pedido de antecipação dos efeitos da tutela, nos termos do pedido, até ulterior deliberação deste judicial.”

<sup>23</sup> Processo Administrativo nº 50500.321761/2019-58 (**RTE-068**).

36. A manutenção das Medidas Liminares, bem como o esclarecimento acerca de sua abrangência, foi objeto de pedido específico da VIABAHIA ao Tribunal Arbitral, conforme Petição 1 da Requerente. Contudo, por meio da Ordem Processual nº 5, este pedido foi indevidamente indeferido por este Tribunal em relação a uma das medidas (a Cautelar Antecedente), conforme restará demonstrado a partir destas Alegações Iniciais.
37. Em meio a uma situação de inquestionável inadimplência – reconhecida pelo Poder Judiciário –, a Requerida publicou, em 3 de dezembro de 2019, a Resolução ANTT nº 5.859/2019 (RTE-069), determinando novas “regras” aplicáveis à Revisão Quinquenal, as quais são totalmente distintas das regras contratuais e regulatórias vigentes na época de apresentação da proposta em afronta aos princípios constitucionais do ato jurídico perfeito e da vinculação ao Contrato e ao Edital de Licitação e obstam os direitos da VIABAHIA, sendo, portanto, inaplicáveis neste caso.
38. Como se verá em maior detalhe no **Caderno VI** da Parte Especial, após a publicação da referida Resolução, a Requerida arquivou arbitrariamente todos os processos referentes à Revisão Quinquenal que estavam em curso há mais de 3 (três) anos, bem como exigiu a “reapresentação” de todas as propostas para a realização da 1ª Revisão Quinquenal<sup>24</sup> - que já estava atrasada havia mais de 5 anos! - protelando ainda mais a imprescindível readequação do Contrato e aumentando substancialmente os prejuízos suportados pela Requerente, que se acumulam diariamente.
39. Somado a essa postura arbitrária e inadmissível da Requerida, cabe mencionar a quantidade considerável de novos investimentos a serem executados pela Requerente nas rodovias sob a Concessão, necessários até mesmo para garantia da segurança dos usuários, que permanecem há anos “represados” em virtude da omissão da ANTT em apreciá-los.
40. Diante desse cenário, não restou alternativa à Requerente senão instaurar este procedimento arbitral para que a ANTT seja obrigada e condenada, dentre outros, a realizar todos os reequilíbrios, recomposições, pagamentos e indenizações decorrentes de seus atos, omissões e inadimplementos, de modo a viabilizar e readequar a presente Concessão.
41. É o que se passa a demonstrar.

## **2. A mora da ANTT quanto à Revisão Quinquenal**

42. Na esteira do exposto acima, e como será melhor detalhado no **Caderno I** adiante, a depressão econômica que afetou o país nos anos 2015/2016 causou o colapso das projeções econômico-financeiras da Concessão, e um profundo estado de desequilíbrio, haja vista o grande impacto na receita auferida pela VIABAHIA.
43. Neste contexto, a própria modelagem contratual prevê mecanismo específico destinado a promover a recomposição necessária, assim como a readequação das obrigações contratuais à realidade econômica atual em que está inserido o sistema rodoviário concedido, que se distanciou expressivamente daquele vivenciado à época da formalização do Contrato.

---

<sup>24</sup> Conforme Ofício SEI Nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (RTE-008), de 16 de dezembro de 2019.



44. Este mecanismo é a **Revisão Quinquenal**, assim prevista na Cláusula 16.5.1. do Contrato, já transcrita acima e aqui novamente reproduzida pela sua importância neste caso:

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

45. Como se extrai da expressa e clara redação da Cláusula 16.5.1, a Revisão Quinquenal consiste em instrumento contratual destinado a preservar a correlação entre a dinâmica da operação da Concessão e as necessidades técnicas e **econômicas**.
46. Essa finalidade, que norteou a inclusão desse mecanismo de revisão amplo e periódico, foi **destacada pelo TCU**, por meio do Acórdão 2104/2008 (**RTE-010**), ao analisar o Edital e minuta do Contrato:

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

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

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

***241. Desta forma, não seria justo a Concessionária arcar com um aumento desproporcional de seus custos e, também, o investidor deve ter a segurança de que seu investimento será adequadamente remunerado. Assim, a revisão periódica seria o momento adequado para reestabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento”***. (grifamos)

47. Como se percebe, o próprio TCU, analisando de forma específica o Edital e a minuta do contrato objeto desta arbitragem, destacou que o parceiro privado deve ser “adequadamente remunerado” e que as revisões periódicas representam justamente “o momento adequado para reestabelecer” a “justa remuneração do empreendimento”. É um entendimento claro e inequívoco que reflete muito bem o que foi contratado neste caso.
48. Logo, é totalmente equivocada a alegação da ANTT<sup>25</sup> de que a Revisão Quinquenal não se prestaria a garantir o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, ou que a omissão quanto à sua realização “não traria prejuízo à concessionária”. Ao assim alegar, a ANTT **contraria** a finalidade dessa forma peculiar de revisão, destacada pelo TCU, e a realidade fática da Concessão, como se verá.

---

<sup>25</sup> Conforme item III.3 da Petição 2 da Requerida.

49. Nos exatos termos do Contrato, a Revisão Quinquenal é um instrumento de **compatibilização** da Concessão à realidade por ela integrada, permitindo que as obrigações e parâmetros de desempenho sejam **revistos, periodicamente**, para **compatibilizá-los** ao atendimento das demandas dos usuários e às necessidades econômicas do projeto. Ou seja, a Revisão Quinquenal é um instrumento de adequação das previsões contratuais **em favor de todas as partes** da relação tripartite formada entre Administração Pública, VIABAHIA e usuários.
50. As concessões não são negócios jurídicos que afetam exclusivamente as partes signatárias do instrumento contratual que lhes serve de base, mas a **sociedade como um todo**. A prestação dos serviços e desenvolvimento da infraestrutura que constitui o objeto contratual se destina à esta sociedade.
51. Mais do que meras contratadas, as concessionárias atuam como **parceiras do Poder Público**, o qual, nos termos do art. 175 da Constituição Federal<sup>26</sup>, continua a ter a incumbência de prestar serviços públicos, ainda que o faça de modo indireto, por meio do regime de concessão.
52. Trata-se, com efeito, de verdadeira **parceria de investimento**, nomenclatura utilizada na Lei nº 13.334/16, que assim designa os contratos celebrados entre o Estado e a iniciativa privada cujo objeto compreende empreendimentos públicos de infraestrutura, que, em função de seu **caráter estratégico, complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotam estruturas jurídicas peculiares**, como a da concessão (conforme art. 1º, § 2º da Lei nº 13.334/16<sup>27</sup>).
53. Como consequência, as vicissitudes e sucesso dos negócios jurídicos subjacentes às concessões de serviço público não devem ser objeto de preocupação restrito às concessionárias, até porque se submetem à regulação estatal, que lhes impõe regime de liberdade bastante inferior ao praticado por outras empresas privadas, inclusive no que toca aos preços praticados e compulsoriedade dos investimentos.
54. Este caráter especial, estratégico, de repercussão social, complexidade, volume expressivo de investimentos envolvidos e, ainda, o longo prazo de vigência das concessões, faz com que, **por mais minuciosos que sejam os respectivos instrumentos contratuais, torne-se materialmente impossível prever os mais variados eventos e circunstâncias que podem impactar uma concessão ao longo de todo este período**, bastante superior ao prazo de vigência de um contrato administrativo regido pela Lei nº 8.666/93.

---

<sup>26</sup> “Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos”

<sup>27</sup> “Art. 1º Fica criado, no âmbito da Presidência da República, o Programa de Parcerias de Investimentos - PPI, destinado à ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria para a execução de empreendimentos públicos de infraestrutura e de outras medidas de desestatização. (...) § 2º Para os fins desta Lei, consideram-se contratos de parceria a concessão comum, a concessão patrocinada, a concessão administrativa, a concessão regida por legislação setorial, a permissão de serviço público, o arrendamento de bem público, a concessão de direito real e os outros negócios público-privados que, em função de seu caráter estratégico e de sua complexidade, especificidade, volume de investimentos, longo prazo, riscos ou incertezas envolvidos, adotem estrutura jurídica semelhante.”

55. Com efeito, a alta margem de variação a que se sujeitam as previsões realizadas com base em **projeções de cenários**, as quais apenas se concretizarão no médio e longo prazo, desautorizam a estipulação de soluções contratuais estanques e rígidas, que não possam ser rediscutidas e reformuladas ante à realidade dos fatos.
56. Pelos motivos expostos acima, pode-se dizer que **os contratos de concessão são dotados de uma incompletude que lhes é inerente e até mesmo recomendável**, do que se extrai uma margem significativamente maior para alterações em comparação com aquela que se verifica em outros tipos de contratações com a Administração Pública, conforme se tem do art. artigo 22 da Lei nº 13.448/17<sup>28</sup>.
57. Inclusive, a própria Requerida **reconheceu** expressamente essa incompletude presente nos contratos de concessão ao tratar de determinações formuladas pelo Tribunal de Contas da União para adequação de outro contrato de concessão rodoviária.<sup>29</sup>
58. Pois bem. Essas características inerentes a este tipo especial de contratação, exigem **convivência aberta com o cenário de mudanças, pois a manutenção das condições contratuais originais, mesmo diante de novas conjunturas, significaria, na prática, a frustração do interesse público**. A mutabilidade é, portanto, característica necessária para que os contratos de concessão possam ser instrumentos por meio dos quais se possa ter a **prestação adequada do serviço público**.
59. Neste contexto, a previsão da **Revisão Quinquenal no presente Contrato remete justamente à incompletude e mutabilidade inerentes à complexidade do objeto contratado e ao longo período de execução do liame**, características que tornam esse modelo de contratação extremamente vulnerável ao avanço do tempo e às alterações da composição socioeconômica do país, muitas delas extraordinárias e imprevisíveis à época da celebração do contrato.
60. Assim, a Revisão Quinquenal se mostra como um mecanismo destinado à **preservação da relação contratual** por meio justamente da mitigação dos efeitos dessa dinamicidade das concessões, que, como bem observam Egon Bockmann Moreira e Célio Lucas Milano, constitui um dos pilares do modelo de concessões como a presente:

<sup>28</sup> Art. 22. As alterações dos contratos de parceria decorrentes da modernização, da adequação, do aprimoramento ou da ampliação dos serviços não estão condicionadas aos limites fixados nos §§ 1o e 2o do art. 65 da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993.” (grifamos)

<sup>29</sup> “Faz-se mister salientar, nesse ponto, que a despeito de ser possível o atendimento da determinação, não há como incluir no contrato rol exaustivo de objetos que não poderão ser incluídos ou excluídos, simplesmente pela impossibilidade de se prever tal configuração a priori, **tendo em vista a incompletude dos contratos de concessão e da natureza dinâmica da rodovia. Conforme já defendido, o contrato de concessão, dado seu longo prazo, é exponencialmente mais sujeito a intercorrências imprevisíveis, sendo dotado de muito maior flexibilidade e mutabilidade que os contratos administrativos comuns, executados em prazos curtos e sujeitos a menores contingências.**(...) Essa natureza contratual, potencializada pela sua longa duração, faz com que as circunstâncias que a circundam carreguem **inegável imprevisibilidade, uma vez que estão sujeitas a impactos decorrentes de alterações socioeconômicas em diversos níveis**. São, pois, documentos jurídicos **dotados de uma incompletude natural e que se justifica pela necessidade irrefutável de se adaptarem à realidade que certamente se difere daquela que quiou as partes no momento da celebração da avença**. A **flexibilidade** deve, portanto, ser um princípio norteador destes contratos, de forma a garantir a efetividade de sua existência e atualidade de seu conteúdo”. (grifamos) (Nota Técnica ANTT nº 01/2018/COOUT/SUINF sobre o Contrato de Concessão da Viasul, disponível <http://www.antt.gov.br/backend/galeria/arquivos/NT01COOUT2018.pdf> - último acesso em 10 de julho de 2020).

*“O que se defende é a compreensão do contrato de concessão como um negócio jurídico dinâmico, que foi celebrado em determinado contexto histórico (e assim, como não poderia deixar de ser, circunscrito à sua própria historicidade objetiva), impondo-se a respectiva adaptação às alterações supervenientes, anormais e imprevisíveis, relativas à sua base objetiva.*

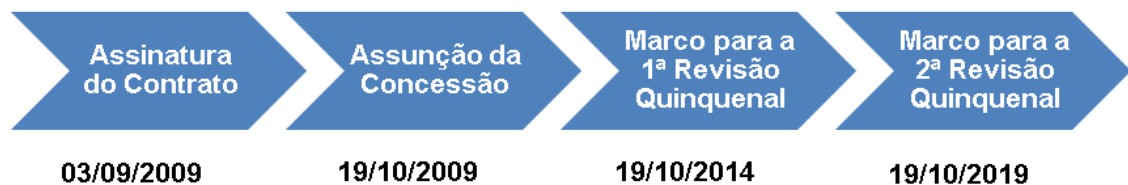
*Ora, a riqueza do contrato de concessão e suas perspectivas não estão na leitura a priori de seu texto, mas surgirão quando de sua execução. É fato que os contratos dão efetividade às previsões legais e objetividade às decisões do Poder Público. Será, contudo, a sua execução que fixará a verdadeira face daquela específica concessão de serviço público. O processo do desempenho dinâmico das cláusulas revelará o contrato, num microssistema em que as cláusulas explicar-se-ão umas às outras — e quem sabe a aplicação de uma delas exigirá a mitigação de outra (ou a releitura argumentativa de ambas).<sup>30</sup>” (grifamos)*

61. Ocorre que, a despeito da previsão contratual expressa quanto à Revisão Quinquenal, da sua inequívoca obrigatoriedade, vinculação e relevância para recompor o **grave desequilíbrio** causado pela depressão da economia nacional, o Contrato completou **seu 10º aniversário sem que houvesse sido concluída sequer a 1ª Revisão!**
62. Especificamente sobre esse ponto, é fundamental destacar que, dada a amplitude do escopo da Revisão Quinquenal prevista no Contrato firmado com a VIABAHIA – que **não** se repete nos demais contratos de concessão rodoviária -, esse instrumento revisional também se destina à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão, na medida em que engloba a compatibilização contratual ao cenário econômico e às demandas do Sistema Rodoviária verificados a cada 5º aniversário da Concessão.
63. Essa função, inclusive, foi **reconhecida pela AGU** especificamente para o caso da VIABAHIA, conforme se extrai do Parecer nº 02529/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17 de novembro de 2017 (**RTE-070**):
- “6. Como se vê, a revisão quinquenal destina-se a reequilibrar a equação econômica e financeira do contrato de concessão, tendo, portanto, finalidade distinta da excepcional reprogramação de investimentos tratados pela Medida Provisória n. 800/2017. Outrossim, a norma regulatória em nenhum momento prevê a possibilidade de serem suspensas as obras ou serviços contratados.” (grifamos)*
64. Como já visto, o texto contratual não deixa margem a dúvidas quanto **(i)** à obrigatoriedade e à vinculação da Revisão Quinquenal; **(ii)** sua periodicidade; **(iii)** o escopo amplo do processo revisional; **(iv)** à **obrigação da ANTT** adotar todas as providências necessárias para a sua concretização. O procedimento **jamais** foi concluído pela Requerida.
65. Inclusive, diante da inércia da ANTT após decorrido o prazo para a realização da 1ª Revisão Quinquenal, coube à Requerente dar início ao procedimento, muito embora esta fosse uma obrigação da Requerida, conforme carta VB-GEC-1275/2016 (**RTE-015**).

---

<sup>30</sup>MOREIRA, Egon Bockmann; MILANO, Célio Lucas. Contratos públicos de longo prazo: a segurança jurídica advinda da certeza da mudança. Revista de Direito Público da Economia – RDPE, Belo Horizonte, ano 9, n. 34, abr./jun. 2011.

66. Após a prolação de **parecer da Procuradoria da ANTT quanto à obrigatoriedade da ANTT em promover a Revisão Quinquenal** (Parecer 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU - RTE-016), a ANTT propôs, em junho de 2017, um procedimento básico para avaliação de alguns dos temas suscitados pela Requerente (RTE-042), assim como uma planilha de encaminhamento das propostas a serem debatidas (RTE-071). **Em menos de 1 mês, a Requerente readequou a proposta de temas a serem debatidos ao formato indicado pela ANTT (RTE-072).**
67. Após alguns debates internos entre as Partes, a **ANTT reconheceu** inclusive que a execução das obras condicionadas ao volume tráfego tal como originalmente configurada no Contrato, **era inexecuível**, por meio do Memorando nº 487/2017/GEFOR/SUINF (RTE-056)<sup>31</sup>. Em seguida, em novembro de 2017, a Procuradoria junto à ANTT sustentou que o prazo de 120 dias seria “mais do que razoável para a conclusão da revisão quinquenal” (RTE-70) e, posteriormente, a Requerida estimou **o mês de dezembro de 2018** como data prevista para conclusão da revisão dos investimentos (RTE-047).
68. A VIABAHIA apresentou estudos complementares, inclusive estudo de tráfego (RTE-048) posteriormente **validados pela ANTT**, após confirmação dos dados apresentados pela Requerente por **empresas contratadas pela Requerida**<sup>32</sup>, mas esta **quedou-se inerte**, mesmo sendo provocada e cobrada pela Requerente (RTE-051, RTE-052, RTE-053).
69. Assim, a despeito dos prazos estimados por seus próprios órgãos internos (Procuradoria e a Gerência, atrelada à Superintendência, responsável pela ampla maioria das análises técnicas pertinentes), bem como do intuito da Requerente em dar cabo às discussões com subsídios técnicos robustos, a ANTT, **até o presente momento, não concluiu o procedimento de revisão**. O que é pior, agora pretende **reiniciá-lo da “estaca zero”**, mediante condições **impossíveis** de serem cumpridas a partir de ato administrativo - Resolução 5.859/2019 (RTE-069) - que, contra todos os princípios de Direito, quer impor à VIABAHIA, como se verá.
70. A mora da ANTT para com sua obrigação contratual fica mais evidente a partir da seguinte linha do tempo do Contrato:



71. Nota-se que, além de não realizar a Revisão Quinquenal no modo e prazo previstos contratualmente, a ANTT **descumpre** o Contrato ao, intencionalmente, direcionar para a Revisão Quinquenal a avaliação de pedidos da VIABAHIA que **são objeto de Revisões Extraordinárias**<sup>33</sup>. Por meio desta conduta, a ANTT simplesmente **interrompeu** toda e qualquer recomposição devida à VIABAHIA, fulminando a plena execução do Contrato.

<sup>31</sup> Tema detalhado no **Caderno I** da Parte Especial destas Alegações Iniciais.

<sup>32</sup> Vide estudos do Consórcio Minas Bahia (RTE-073) (encaminhado por meio do Ofício nº 061/2019/GEENG/SUINF – RTE-049) e do Laboratório de Transportes e Logística - LABTRANS (RTE-074).

<sup>33</sup> Vide, por exemplo, os pedidos relacionados a novos investimentos descritos no **Caderno VI** da Parte Especial destas Alegações Iniciais.



72. Como consequência dessa mora, o desequilíbrio contratual passou a ser cada vez mais profundo, comprometendo sobremaneira a operação das atividades da VIABAHIA, em especial, tornando inexecutível o cumprimento de certas obrigações relacionadas a investimentos de valores elevados, como, por exemplo, a execução das obras de ampliação, em que pese os esforços envidados pela VIABAHIA e seus acionistas.
73. A omissão da ANTT frente ao seu dever contratual refletiu, ainda, no Contrato de Financiamento a Longo Prazo firmado pela VIABAHIA junto ao BNDES para viabilizar os investimentos necessários ao desenvolvimento das obrigações contratuais. Explica-se.
74. Não bastasse o endurecimento das próprias políticas de concessão de crédito após a superveniência da crise político-econômica, a não conclusão da Revisão Quinquenal pela ANTT (que redundaria na readequação de diversas obrigações, gatilhos, parâmetros de desempenho e a recomposição do equilíbrio contratual), comprometeu diretamente a liberação, pelo BNDES, dos subcréditos já contratados e vinculados aos gatilhos contratuais de execução de obrigações.
75. Essa correlação foi sentida diretamente pela Requerente, quando esta, diante das dificuldades financeiras advindas do desequilíbrio contratual, solicitou ao BNDES o remanejamento dos subcréditos D2 e C2, referentes aos investimentos no semiárido em relação aos quais pendia a obtenção das licenças ambientais de instalação (**RTE-075**).
76. A despeito de tal realocação de recursos ser uma operação corriqueira em contratos de financiamento como o firmado entre a VIABAHIA e BNDES, como apontado pelo próprio Banco Financiador por meio da missiva AST nº 005-2016 (**RTE-076**), o pedido da Requerente não foi autorizado diante da pendência da revisão do Contrato, retardada injustificadamente pela ANTT:

Com relação aos itens (b), (c) e (d), solicitados pela VIABAHIA, entendemos que os referidos pleitos não são passíveis de aceitação por parte do BNDES, pois representam alterações substanciais ao previsto no contrato de financiamento, que atribui aos acionistas a obrigação de aportar os recursos necessários para a conclusão dos investimentos, incluindo o pagamento de fornecedores em aberto, citado na carta da VIABAHIA. O desequilíbrio financeiro enfrentado atualmente pelo projeto passa necessariamente pela conclusão das tratativas em curso com o órgão regulador, cujo resultado esperado é a repactuação das obrigações de investimento e apreciação dos pleitos de reequilíbrio apresentados pela concessionária, com possível melhora na capacidade financeira do projeto.

77. No mesmo sentido, por meio da carta AST nº 021-2017 (**RTE-014**), o BNDES foi expresso ao condicionar a negativa do pedido de realocação de subcréditos formulado pela VIABAHIA à conclusão da Revisão Quinquenal, que se mostrava imprescindível para readequação do Contrato:

E verdade que o plano de investimentos pode ser alterado quando a ANTT concluir a Revisão Quinquenal e, por conseguinte, aditar o Contrato de Concessão / PER, caso aceite o novo cronograma de obras pleiteado, ajustando também a tarifa para essa nova alteração. E, nesse caso, uma vez que o financiamento tem por objetivo apoiar o plano de investimentos exigido no Contrato de Concessão, a Beneficiária poderia, então, formular um novo pleito para ajuste do escopo do financiamento e da participação do BNDES nas fontes do projeto.

No entanto, realizar o remanejamento de subcréditos antes do término do processo de reprogramação dos investimentos em andamento na ANTT representa alterar precipitadamente a finalidade do financiamento com base no pleito da Beneficiária e não com base na deliberação da ANTT, agência que tem a responsabilidade de definir o escopo da concessão.

78. Verificou-se, ainda, na comunicação entre representante da Concessionária e o BNDES, que não só a pendência da Revisão Quinquenal obstava a realocação dos subcréditos, como também o Banco tinha a expectativa de conclusão do processo revisional até abril de 2018 (RTE-077), o que **não** ocorreu.
79. Como se percebe, **os prejuízos são concretos, muitos já materializados, e todos diretamente relacionados** com o inadimplemento da ANTT sobre a Revisão Quinquenal.
80. Cabe esclarecer que a VIABAHIA não nega ser seu o risco relativo ao financiamento externo<sup>34</sup>, porém, o que se concretizou na Concessão foi **a inviabilização de ajustes essenciais para permitir os investimentos já contratados, por estar a ANTT há anos se furtando de cumprir com sua obrigação contratual**. Isso ocorreu por fatores totalmente **alheios** à gestão e à responsabilidade da VIABAHIA.
81. Em outras palavras, **as dificuldades vivenciadas junto ao BNDES são imputáveis ao Poder Concedente, bem como à depressão da economia nacional**<sup>35</sup>, e não ao risco de financiamento da Requerente. O Contrato não autoriza a ANTT a descumprir as suas obrigações e, com isso, onerar ou agravar os riscos suportados pela VIABAHIA ou mesmo provocar a sua materialização.
82. O Contrato, aliás, dispõe expressamente em sentido contrário. Essa situação concreta, em que a ANTT segue **em mora** há mais de cinco anos, cujos efeitos nefastos à Concessão, como visto, acarretam a verdadeira **inviabilização** das premissas econômico-financeiras e, por consequência, cumprimento das obrigações contratuais, **atrai a incidência e a aplicação da cláusula 19.3.(iii)**, *in verbis*:

*“19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, **cuja responsabilidade é do Poder Concedente**:  
(...)*

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

<sup>34</sup>Conforme cláusula 8.1 do Contrato.

<sup>35</sup> Vide detalhamento no **Caderno I**.



83. Isso conduz à conclusão de que **a mora da ANTT a torna, inegavelmente, responsável pela inviabilização das tentativas possíveis à VIABAHIA de conter, minimante, os efeitos do desequilíbrio arrasador em que se encontra a Concessão**, como, inclusive, preconiza o artigo 10 da Lei nº 8.987/95:

*“Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.”*

84. Desse modo, tem-se que a **omissão** da ANTT quanto à realização da 1ª Revisão Quinquenal no tempo adequado, constitui situação que provocou abalo exponencial às bases estruturantes da formatação econômico-financeira do Contrato, na medida em que:

- (i) A Revisão Quinquenal era a **medida contratual necessária, obrigatória e adequada** à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato;
- (ii) Considerando o marco contratual previsto para a sua implementação, **em outubro de 2014**, o reequilíbrio poderia ter se dado de modo **contemporâneo à ocorrência do evento desequilibrante** (a depressão econômica tratada no **Caderno I**);
- (iii) Ao não promover a Revisão Quinquenal (nem a primeira, nem a segunda, ambas já descumpridas), a ANTT **descumpriu** disposições contratuais expressas e comprometeu a capacidade de liberação de recursos advindos do Contrato de Financiamento firmado pela VIABAHIA junto ao BNDES.

85. Não fosse suficiente o exposto, mesmo após anos em mora, a ANTT, ignorando as especificidades do Contrato com a VIABAHIA, solicitou a reapresentação da proposta de Revisão Quinquenal pela Requerente (**RTE-008**), a fim de “compatibilizá-la” aos termos da **Resolução nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019 (RTE-069)**, resolução essa que, na prática, **suprime justamente a possibilidade de revisão contratual para adequação ao cenário econômico afetado pela crise!**

86. Como se percebe, trata-se de uma **tentativa de inventar uma nova regra “no meio do jogo”** e que, por consequência, afastaria a possibilidade de reequilibrar o Contrato para suplantar os efeitos da depressão da economia nacional.

87. Nesse passo, ao contrário do alegado pela Requerida em sua Petição 2<sup>36</sup>, referida Resolução não se trata meramente de “regras procedimentais”. Nela previu-se, por exemplo, uma série de condições para que uma concessionária possa ser considerada apta a submeter proposta de Revisão Quinquenal, que acabaram por **inviabilizar** a realização dessa revisão para todas as concessionárias que sentiram o impacto da depressão econômica de modo mais acentuado.

88. Além disso, todo o regramento e escopo da Revisão Quinquenal, tal como delineado na referida Resolução, vincula-se à inclusão e adequação de investimentos.

---

<sup>36</sup> Conforme parágrafo 54 da Petição 2 da Requerida.

89. Estas limitações **não são compatíveis** com a previsão expressa da Cláusula 16.5.1 do Contrato firmado com a VIABAHIA, **que tem escopo específico sequer comparado às demais concessões posteriormente firmadas**, implicando, assim, **em tentativa de esvaziamento unilateral, ilícito e arbitrário do escopo da Revisão Quinquenal a qual a Requerente faz jus**, tentativa que deve ser rigorosamente sancionada por este Tribunal Arbitral, conforme pedidos da Requerente.
90. Como tratado acima, a Revisão Quinquenal prevista no Contrato firmado com a VIABAHIA contempla um **escopo amplo**<sup>37</sup>, no qual está inserido, **expressamente**, o reequilíbrio e adequação das obrigações e parâmetros de desempenho **ao cenário econômico atual**. Rememora-se a redação da Cláusula 16.5.1.
91. Ora, sendo a Resolução expedida pela ANTT ato normativo **posterior** à celebração do Contrato e **posterior**, inclusive, ao prazo para que uma **segunda** Revisão Quinquenal fosse concluída, é manifesta a **ilegalidade e arbitrariedade** de se pretender aplicar tal Resolução ao Contrato da VIABAHIA, conforme se verá detalhadamente no **Caderno V** da Parte Especial.
92. Nesse passo, por evidentemente não concordar com a supressão do seu direito contratual indiscutível, a VIABAHIA se **recusou** a apresentar uma “nova proposta” de Revisão Quinquenal (**RTE-078**), em vista da inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 (**RTE-069**) à relação contratual ora contendida. Não houve, diferentemente do que alega a Requerida, um “desinteresse” da VIABAHIA, mas sim a recusa em se submeter a regras **inaplicáveis** e arbitrariamente impostas pela ANTT.
93. Por consequência, aprofunda-se cada dia mais o **desequilíbrio** em que se encontra a Concessão, salientando a indispensabilidade de a ANTT ser **condenada** a realizar as **recomposições** ora pleiteadas, assim como **indenizar** a VIABAHIA por todos os danos incorridos em virtude das omissões, inadimplementos e arbitrariedades perpetradas pela ANTT, em especial a **não realização das devidas revisões contratuais, somadas ao abusivo uso de seu poder sancionador**, como será detalhado nestas Alegações Iniciais e no curso desta arbitragem.

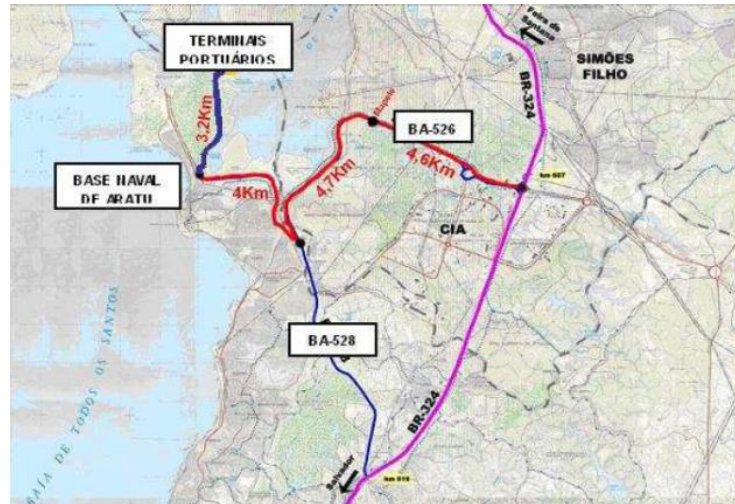
### 3. Relevância socioeconômica da Concessão

94. Integralmente localizada no estado da Bahia, a extensão total dos 680,2 km da Concessão **cruza 27 municípios**, incluindo a capital Salvador, Feira de Santana, Jequié e Vitória da Conquista, além de inúmeros outros pequenos municípios baianos, sendo esta Concessão, inclusive, o **primeiro empreendimento federal desta natureza na região nordeste**<sup>38</sup>.

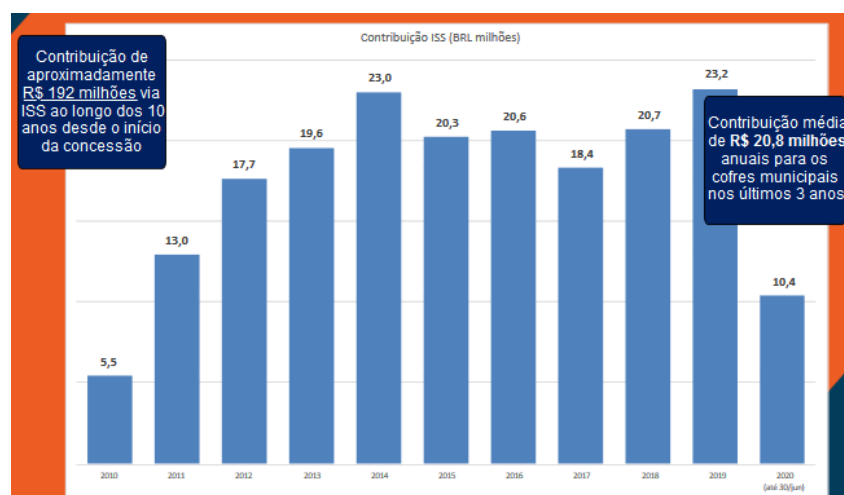
<sup>37</sup> O escopo da Revisão Quinquenal prevista no Contrato é, inclusive, muito mais **amplo** ao que consta da Resolução ANTT nº 5.172/16 (**RTE-079**) (que alterou a Resolução ANTT nº 675/04 – **RTE-080**), cujo escopo foi reproduzido na nova regulamentação (inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de investimentos). Sendo essa uma particularidade da relação contratual em comento.

<sup>38</sup> Histórico das Concessões. Disponível em: [http://www.antt.gov.br/rodovias/Concessoes\\_Rodoviaras/Historico.html](http://www.antt.gov.br/rodovias/Concessoes_Rodoviaras/Historico.html). Acesso em: 02/07/2020.

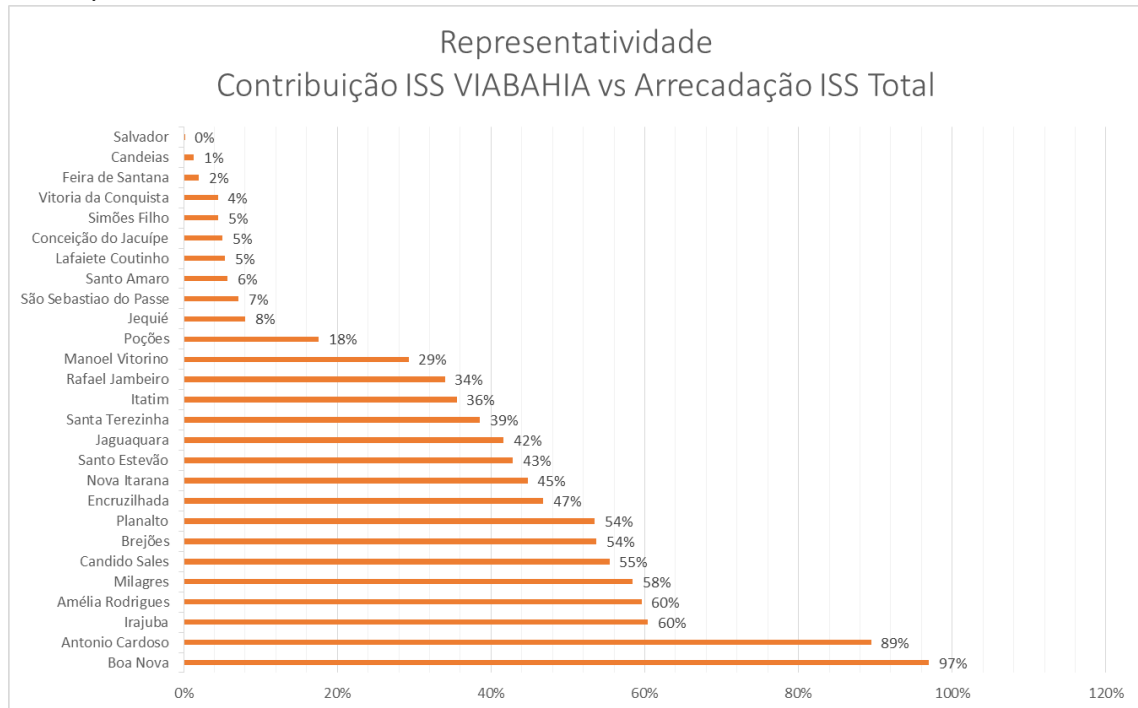
95. Nota-se, também, que o trecho rodoviário sob concessão da Requente constitui a **principal rota para escoamento de produtos no eixo litorâneo do Estado da Bahia, além de conectar os eixos Nordeste-Sul, o Leste-Oeste e o de Cabotagem e Exportação.** Trata-se, portanto, de um **corredor logístico**, que, por meio da conexão com vias estaduais e municipais, propicia o acesso aos **Portos de Cotegipe, Aratú e Salvador**, conforme se pode ver no mapa abaixo:



96. Como já exposto, a Requerente é uma sociedade de propósito específico (“SPE”) constituída com a exclusiva finalidade de operar as rodovias que são objeto da Concessão. Além de realizar, por meio da contratação de terceiros, obras de grande envergadura e outros serviços relacionados às rodovias, **o número de atendimentos diretos a seus usuários (socorro médico e mecânico) ultrapassa 780 mil.**
97. Dada a diversidade dos serviços prestados pela VIABAHIA aos usuários das rodovias, a Concessão é responsável pela **geração de 1.400 empregos diretos e indiretos**, e já recolheu aos cofres públicos municipais aproximadamente **R\$ 192 milhões de reais, a título de ISS** (Imposto sobre serviços de qualquer natureza). Em meio ao cenário de pandemia da COVID 19, pagou-se aos Municípios atravessados pelas rodovias sob concessão R\$ 10,4 milhões, conforme gráfico abaixo:



98. Sobretudo no caso dos **municípios menores** perpassados pelas rodovias sob Concessão, os **valores recolhidos pela Requerente são literalmente vitais** para o provimento de serviços de saúde, saneamento básico e educação para a população local. O gráfico e tabela abaixo demonstram a relevância do recolhimento do ISS por parte da Requerente para cada município:



Municípios	ISS Contribuído VIABAHIA (BRL/Ano, média 2013-2017)	Arrecadação ISS 2017	Representatividade Contribuição ISS VIABAHIA vs Arrecadação ISS Total
Boa Nova	393.434,85	405.700,00	97%
Antonio Cardoso	438.412,71	490.210,00	89%
Irajuba	473.443,69	783.510,00	60%
Amélia Rodrigues	1.132.967,81	1.902.010,00	60%
Milagres	361.640,74	618.970,00	58%
Candido Sales	573.944,52	1.035.660,00	55%
Brejões	391.697,47	729.310,00	54%
Planalto	452.137,62	844.770,00	54%
Encruzilhada	503.081,78	1.074.690,00	47%
Nova Itarana	473.878,85	1.058.782,41	45%
Santo Estevão	1.001.387,00	2.339.400,00	43%
Jaguaquara	1.007.141,44	2.418.340,00	42%
Santa Terezinha	381.987,08	991.560,00	39%
Itatim	549.446,08	1.546.330,00	36%
Rafael Jambeiro	679.268,15	1.998.010,00	34%
Manoel Vitorino	444.685,87	1.519.060,00	29%

Poções	474.261,73	2.694.780,00	18%
Jequié	1.247.770,05	15.512.210,00	8%
São Sebastiao do Passe	710.150,19	9.938.600,00	7%
Santo Amaro	145.533,62	2.537.320,00	6%
Lafaiete Coutinho	13.463,95	252.370,00	5%
Conceição do Jacuípe	154.219,00	3.067.640,00	5%
Simões Filho	1.387.315,52	30.706.500,00	5%
Vitoria da Conquista	2.401.349,04	54.006.740,00	4%
Feira de Santana	2.344.554,52	116.294.490,00	2%
Candeias	740.547,00	56.474.140,00	1%
Salvador	1.497.823,77	912.460.025,60	0%

Fonte: IBGE

99. Concretamente, o desempenho das atividades inerentes à Concessão evidencia a função social desempenhada pela Requerente enquanto agente econômico que presta serviços públicos essenciais, promovendo o desenvolvimento regional (com especial destaque à região lindeira das rodovias<sup>39</sup>) e a melhoria, em geral, da qualidade das rodovias. Dessa forma, **a inviabilidade da Concessão não implica apenas a ruína da Requerente, mas de toda uma cadeia socioeconômica por ela movimentada.**
100. Soma-se a isso o fato de, a partir de 2016, o controle acionário - e os investimentos elevados que foram promovidos para a manutenção da Concessão - foi assumido pela Roadis Transportation, que por seu turno tem como único acionista o PSP Investments, responsável pela administração de fundo de pensão público canadense. Ou seja, a Concessão atualmente corresponde a importante empreendimento do portfólio de uma multinacional espanhola e de um prestigiado fundo internacional que administra recursos de servidores públicos do Canadá<sup>40</sup>, e atuam em conformidade com elevados padrões éticos<sup>41</sup>.
101. Como apontado na Petição 4 da Requerente, após a assunção do controle da VIABAHIA, o Grupo ROADIS já aportou R\$ 206 milhões através de aumento de capital, ao passo que nenhuma distribuição de lucros foi auferida, seja de modo direto, como acionista, seja por meio de contrato com partes relacionadas, já que o Grupo não atua como construtora. Nesse período, houve mais de R\$ 724,4 milhões de dispêndios totais na Concessão (investimentos e operação, conforme demonstrações financeiras – **RTE-019**), ao mesmo tempo em que foram honrados os vencimentos do contrato de financiamento (pagamento de juros e amortização mensais), exclusivamente com esses aportes da ROADIS e geração de caixa.<sup>42</sup>

<sup>39</sup> Como se vê nos exemplos de medidas sociais promovidas pela Requerente (**RTE-021**)

<sup>40</sup> Mais detalhes disponíveis em: <https://www.investpsp.com/en/psp/our-story/>. Acesso: 01/07/2020

<sup>41</sup> Inclusive, por meio do gerenciamento de projetos de investimentos de longo prazo não conflitantes com os interesses e objetivos da VIABAHIA e da Concessão.

<sup>42</sup> Afora estes aportes diretos, é digna de nota a prestação de garantia direta pelos acionistas da VIABAHIA ao BNDES no valor de até R\$ 1,04 bilhão (**RTE-081**), de modo a viabilizar do financiamento pelo banco que, ainda assim, restou prejudicado pela mora da ANTT, como visto.



102. Assim, a concessionária e seu acionista têm empreendido esforços e canalizado **todos os recursos disponíveis para, apesar do severo desequilíbrio que afeta a Concessão, seguir com o atendimento essencial aos usuários** e honrar seus compromissos assumidos com sua rede de prestadores de serviços e fornecedores.

103. Reflexo dos esforços envidados pela VIABAHIA transparece na recente pesquisa promovida pela Confederação Nacional dos Transportes (“CNT”) sobre a **qualidade das rodovias nacionais**. O resultado dessa pesquisa foi a classificação de **quase 100% do trecho administrado pela VIABAHIA como “Ótimas” ou “Boas”**, isso pelo segundo ano consecutivo (RTE-082). Isso porque, **as rodovias BR-324 e a BR-116 tiveram quase que 100% das condições do pavimento avaliadas como “Ótimas” e “Boas” (61,6% como ótimas e 28,6% como boas)**. Veja-se o mapa abaixo:



104. Destaca-se que **antes de a VIABAHIA assumir a concessão das rodovias, a CNT classificava a BR-324 – rodovia Eng° Vasco Filho e BR-116 – rodovia Santos Dumont como “Ruim” ou “Regular” (RTE-082)**.

105. A CNT também comparou a malha concedida com a malha com administração estatal, concluindo que **“os trechos concedidos têm apresentado, continuamente, melhores resultados na avaliação da Pesquisa CNT de Rodovias”**. Veja-se o que consta das tabelas abaixo extraídas da pesquisa em comento:

**Classificação do Estado Geral - Extensão sob Gestão Pública**

Estado Geral	Extensão Pública	
	km	%
Ótimo	4.513	5,2
Bom	23.655	27,3
Regular	32.577	37,5
Ruim	18.596	21,4
Péssimo	7.443	8,6
<b>Total</b>	<b>86.784</b>	<b>100,0</b>

32,5

67,5

**Classificação do Estado Geral - Extensão sob Gestão Concedida**

Estado Geral	Extensão Concedida	
	km	%
Ótimo	8.438	38,2
Bom	8.059	36,5
Regular	5.051	22,9
Ruim	443	2,0
Péssimo	88	0,4
<b>Total</b>	<b>22.079</b>	<b>100,0</b>

74,7

25,3

- 106.No que diz respeito à segurança dos usuários, destaca-se, ainda, que a Requerente foi a primeira concessionária de rodovia federal a obter certificação em Gestão de Segurança Viária (ISSO 39001), alcançando, com isso, padrão internacional (**RTE-083**).
- 107.No âmbito do processo de avaliação das obrigações da VIABAHIA, a própria ANTT **reconheceu** acertadamente que houve redução significativa no quantitativo de acidentes das rodovias sob Concessão da VIABAHIA, inclusive na relação de acidentes por km, bem como houve redução do Índice de Severidade dos acidentes, com redução do número de acidentes com vítimas (**RTE-084**).
- 108.Na tentativa de reduzir ainda mais estes quantitativos é que a VIABAHIA, por vezes, sugere a inclusão ou alteração de investimentos no PER, visando o incremento no sistema viário e de infraestrutura, conforme detalhado no **Caderno VI** da Parte Especial.
- 109.Em decorrência de todos esses elementos que compõem a atuação da VIABAHIA, os atos praticados pela Requerida que, como se demonstrará, tiveram o condão de conduzir a Concessão ao aprofundado desequilíbrio que ora se busca recompor, mostram-se tão graves, inexplicáveis e desproporcionais.
- 110.De fato, a preservação desta Concessão, com a recomposição e readequação das obrigações que como se verá se tornaram inexecutáveis, corresponde a **medida mais aderente à relevância do empreendimento no contexto socioeconômico** em que ela está inserida e, principalmente, à viabilização da continuidade dos serviços prestados aos usuários, em atendimento ao previsto pelo *caput* do artigo 175 da Constituição Federal<sup>43</sup> e §1º do artigo 6º

<sup>43</sup> Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.



da Lei nº 8.987/95<sup>44</sup>. Inclusive, como se verá em detalhes no **Caderno I** da Parte Especial, a ANTT **reconheceu** a adequação e relevância desta medida<sup>45</sup>.

111. Como demonstrado acima, o Contrato ora contido contempla muito mais do que uma relação entre as partes ora litigantes, afetando diretamente os usuários das rodovias, os lindeiros e os agentes econômicos direta e indiretamente conectados a execução do objeto contratual.
112. À luz dessa particularidade, não se pode normalizar nesta relação contratual os atos desmedidos, açodados, não analisados, tampouco rupturas extremadas promovidas pela ANTT. Isso porque, tais atos, muito ao contrário do que se poderia presumir em uma relação mais simples, **não terão seus efeitos mitigados por uma singela indenização a ser arcada pelo Tesouro Nacional**. Indenização essa que, cabe destacar, dado o desequilíbrio causado pela depressão econômica (que será detalhado a miúdo no **Caderno I** da Parte Especial), será ampliada em razão a ausência de amortização regular dos investimentos já promovidos.
113. Além disso, dada a notória e irrefutável delicadeza das condições do erário público<sup>46</sup>, cogitar-se a ruptura de uma Concessão para **(i)** assunção do ônus operacional pelo Poder Concedente e **(ii)** acarretar o pagamento de indenização bilionária com recursos públicos, constitui **grave desconexão com a realidade inerente à complexidade desta relação**.
114. No mesmo sentido, é sempre adequado rememorar que a VIABAHIA consiste em uma SPE, de tal modo que a ruptura da Concessão, que é sua função de existir, acarretará o **encerramento total de suas atividades, subsistindo os impactos do desaparecimento desse agente econômico a toda a cadeia econômica direta e indiretamente a ela conectada**.
115. Portanto, o declínio de uma Concessão expressiva como a operada pela VIABAHIA acarreta danos à coletividade, seja pela descontinuidade dos serviços, seja pelos efeitos socioeconômicos causados pela extinção de um agente econômico com raízes internacionais, correlação esta inclusive já reconhecida pelo Superior Tribunal de Justiça:

*“ADMINISTRATIVO. LICITAÇÃO. EMPRESA EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL. PARTICIPAÇÃO. POSSIBILIDADE. CERTIDÃO DE FALÊNCIA OU CONCORDATA. INTERPRETAÇÃO EXTENSIVA. DESCABIMENTO. APTIDÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA. COMPROVAÇÃO. OUTROS MEIOS. NECESSIDADE.*

*1. Conforme estabelecido pelo Plenário do STJ, "aos recursos interpostos com*

---

<sup>44</sup> 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.

<sup>45</sup> Conforme indicado no documento Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias” (**RTE-011**).

<sup>46</sup> Exemplos registrados recentemente na mídia nacional e pelo próprio Senado: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,contas-do-setor-publico-tem-deficit-recorde-de-r-131-4-bi-em-maio,70003349142>; <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/05/14/com-deficit-de-9-em-2020-divida-publica-pode-chegar-a-90-do-pib-alerta-mansueto#:~:text=Comiss%C3%B5es%20Economia%20Administra%C3%A7%C3%A3o-.Com%20deficit%20de%209%25%20em%202020%2C%20d%C3%ADvida%20p%C3%BAblica%20pode%20chegar.90%25%20do%20PIB%2C%20alerta%20Mansueto&text=O%20deficit%20nas%20contas%20p%C3%BAblicas,marca%20de%2090%25%20do%20PIB.>

fundamento no CPC/1973 (relativos a decisões publicadas até 17 de março de 2016) devem ser exigidos os requisitos de admissibilidade na forma nele prevista, com as interpretações dadas até então pela jurisprudência do Superior Tribunal de Justiça" (Enunciado Administrativo n. 2).

2. Conquanto a Lei n. 11.101/2005 tenha substituído a figura da concordata pelos institutos da recuperação judicial e extrajudicial, o art. 31 da Lei n. 8.666/1993 não teve o texto alterado para se amoldar à nova sistemática, tampouco foi derogado.

3. À luz do princípio da legalidade, "é vedado à Administração levar a termo interpretação extensiva ou restritiva de direitos, quando a lei assim não o dispuser de forma expressa" (AgRg no RMS 44099/ES, Rel. Min. BENEDITO GONÇALVES, PRIMEIRA TURMA, julgado em 03/03/2016, DJe 10/03/2016).

4. Inexistindo autorização legislativa, incabível a automática inabilitação de empresas submetidas à Lei n. 11.101/2005 unicamente pela não apresentação de certidão negativa de recuperação judicial, principalmente considerando o disposto no art. 52, I, daquele normativo, que prevê a possibilidade de contratação com o poder público, o que, em regra geral, pressupõe a participação prévia em licitação.

5. O escopo primordial da Lei n. 11.101/2005, nos termos do art. 47, é viabilizar a superação da situação de crise econômico-financeira do devedor, a fim de permitir a manutenção da fonte produtora, do emprego dos trabalhadores e dos interesses dos credores, promovendo, assim, a preservação da empresa, sua função social e o estímulo à atividade econômica.

6. A interpretação sistemática dos dispositivos das Leis n. 8.666/1993 e n. 11.101/2005 leva à conclusão de que **é possível uma ponderação equilibrada dos princípios nelas contidos, pois a preservação da empresa, de sua função social e do estímulo à atividade econômica atendem também, em última análise, ao interesse da coletividade, uma vez que se busca a manutenção da fonte produtora, dos postos de trabalho e dos interesses dos credores.**

7. A exigência de apresentação de certidão negativa de recuperação judicial deve ser relativizada a fim de possibilitar à empresa em recuperação judicial participar do certame, desde que demonstre, na fase de habilitação, a sua viabilidade econômica.

8. Agravo conhecido para dar provimento ao recurso especial.<sup>47</sup> (grifamos)

116.A doutrina, de igual modo, corrobora o interesse coletivo na continuidade da sociedade empresária, o que é traduzido pelo princípio da preservação da empresa, corolário do princípio da função social da empresa. Nessa linha, destaca-se a lição de Tarcisio Teixeira e Leandro Taques Ferreira:

*"De fato, do mesmo modo que a função social justifica o direito de propriedade, também justifica a manutenção da propriedade cumpridora de suas atribuições. É evidente que a manutenção da empresa, que por sinal também se perfaz de um princípio - princípio da preservação da empresa - interessa ao Estado e à sociedade, tanto pela arrecadação de impostos, quanto pela manutenção dos empregos por ela gerados, atendidos, obviamente, outros requisitos, como, por exemplo, o princípio da proporcionalidade. A preservação da empresa é, pois, um princípio que deve atender aos interesses da sociedade e do Estado, não da sociedade empresária ou do empresário individual, pois a empresa, em si, interessa ao Estado."<sup>48</sup>*

<sup>47</sup> STJ - Ag em REsp 309.867 - 1ª Turma - j. 26/6/2018 - julgado por Luiz Alberto Gurgel de Faria - DJe 8/8/2018 - Área do Direito: Administrativo; Comercial/Empresarial

<sup>48</sup> TEIXEIRA, Tarcisio; FERREIRA, Leandro Taques. Função Social da Empresa: Conceito e Aplicação. Revista de Direito Empresarial, vol. 15/2016, p. 19 – 39, Maio - Jun / 2016.

117. A manutenção das arbitrariedades perpetradas pela ANTT, reforçada pela decisão constante na Ordem Processual nº 5 - que revogou uma das liminares que obstava a aplicação de multas de forma desmedida, mesmo estando a ANTT em flagrante mora<sup>49</sup> -, possui o condão de sufocar ainda mais esta Concessão, tornando qualquer recuperação **inviável**.
118. Como se comprovará ao longo desta arbitragem, muito ao contrário do que já alegado pela Requerida em manifestações anteriores, a depressão da economia nacional causou a alteração significativa do perfil de tráfego das rodovias e, por consequência, da arrecadação real da Concessão, **reduzindo drasticamente sua capacidade de realização de investimentos**, visto o necessário arrocho das contas para que a operação essencial não fosse obstada pela redução dos recursos.
119. No **Item 1** do **Caderno I** da Parte Especial, fica demonstrado que o efeito econômico dessa alteração do perfil de arrecadação da Concessão até o final do prazo contratual corresponde ao **desequilíbrio exorbitante** que ora se almeja recompor para viabilização da manutenção saudável da integralidade dos serviços e obras necessários à perfeita operação da Concessão.
120. Portanto, toda e qualquer recomposição devida à VIABAHIA deve ser incorporada em seu fluxo de caixa durante o período de concessão, o que é notoriamente **impossível de ocorrer mediante “futura indenização pelo Tesouro Nacional”**. Se esta for a solução – o que jamais se pode admitir -, esta representará **o colapso da Concessão** e a ocorrência de todos os graves danos acima mencionados, que sequer seriam integralmente indenizados, haja vista o severo impacto socioeconômico coletivo da extinção da Concessão.
121. Por derradeiro, para além do já exposto, importante ressaltar o impacto indireto da manutenção do atual cenário de desequilíbrio impunemente causado pela ANTT, qual seja, o grande **desincentivo** a novos investimentos privados em serviços públicos, em especial estrangeiros, com efeitos incalculáveis para a economia nacional e prestação destes serviços.
122. Destarte, tecidos esses esclarecimentos primordiais à compreensão da controvérsia, e comprovados todos os fatos que levam à pretensão da Requerente, esta confia que este Tribunal Arbitral não permitirá que a atual omissão, combinada ao uso arbitrário de seu poder punitivo, seja perpetuada pela ANTT com o único objetivo de colocar fim à Concessão (pretensão que ficou evidente inclusive no âmbito do processo de avaliação das obrigações deflagrado em via administrativa com o único objeto de decretar a caducidade<sup>50</sup>).

#### **4. Necessários esclarecimentos às acusações da ANTT sobre inexecução contratual da VIABAHIA**

123. No âmbito desta arbitragem, em mais de uma oportunidade, pretendeu a Requerida se esquivar de seu inadimplemento contratual alegando supostas inexecuções por parte da Requerente, sem, contudo, considerar que, na verdade, diversos apontamentos da suposta inadimplência: **(i)** decorrem de fatores **alheios** à gerência da Requerente (por exemplo, mora de órgão ambiental na emissão de licenças, mora da própria ANTT na aprovação de projetos,

<sup>49</sup> Sem prejuízo do provimento no âmbito do Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000, excluído desta arbitragem por expressa decisão deste Tribunal (Ordem Processual nº 05).

<sup>50</sup> Processo Administrativo nº 50500.321761/2019-58 (**RTE-069**)

condicionantes impostas por comunidades lindeiras – vide **Caderno VI** da Parte Especial); **(ii)** referem-se a obrigações completamente defasadas em relação à realidade do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, que deveriam ter sido discutidas no âmbito da Revisão Quinquenal, nos termos da cláusula 16.5.1 (vide **Itens 2 e 3** do **Caderno I** da Parte Especial), ou, ainda, **(iii)** decorrem de ato ou omissão da Requerida (por exemplo, os itens discutidos nos **Caderno II e III** da Parte Especial).

124. Essa conduta se verificou também no âmbito do já citado processo de avaliação das obrigações deflagrado em via administrativa com o único objetivo de decretar a caducidade da Concessão, na medida em que as áreas técnicas da ANTT realizaram uma análise superficial, falha e tendenciosa da suposta realidade da Concessão e da própria VIABAHIA.
125. Para além de toda problemática envolvendo o andamento daquele processo, a exemplo da necessária impetração de mandado de segurança pela Requerente<sup>51</sup>, com pedido de liminar, para que fosse observado seu direito ao contraditório, ampla defesa e ao devido processo legal, constitucionalmente assegurados, a Requerida desconsiderou para o cálculo do percentual de execução da Concessionária e o avanço real das obras e, até mesmo, obras já concluídas!
126. Diferentemente do que busca demonstrar a Requerida, o percentual de inexecução da Concessionária não é expressivo, ainda mais considerando o cenário de severo desequilíbrio contratual traçado acima e que será aprofundado ao longo destas Alegações Iniciais.
127. No que diz respeito a obras obrigatórias, tal como previstas no PER original da Concessão, o percentual de avanço físico é de quase 80%:

<b>TOTAL (PI)</b>	<b>A realizar (PI)</b>	<b>Realizado (%)</b>	<b>A realizar (%)</b>
350.061.369,37	73.590.892,08	78,98%	21,02%

128. Nesse sentido, como se extrai do Planejamento Anual do 11º Ano da Concessão e da Planilha com a especificação de cada obra (**RTE-086**), considerando o avanço físico efetivo das obras de duplicação obrigatória previstas no PER original da Concessão, destacadas acima, tem-se a aferição de ser o percentual de inexecução correspondente a 6,87%, como sintetizado na seguinte tabela:

Item	Descrição	FC	Total (PI)	a realizar (PI)	Realizado (%)	a realizar (%)
6.1.1.1	Duplicação obrigatória - Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	FCO	31.611.085,09	102.143,32	99,68%	0,32%
6.1.1.2	Duplicação obrigatória - Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	FCO	18.497.194,13	6.936,45	99,96%	0,04%
6.1.1.3	Duplicação obrigatória - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	FCO	75.464.993,01	2.860.425,10	96,21%	3,79%
6.1.1.4	Duplicação obrigatória - Trecho entre Santo Estevão e BR-242 - 38,46 km	FCO	83.600.912,96	11.409.183,79	86,35%	13,65%
		<b>TOTAL</b>	<b>209.174.185,20</b>	<b>14.378.688,66</b>	<b>93,13%</b>	<b>6,87%</b>

<sup>51</sup> Processo de nº 1021651-27.2019.4.01.3400, ajuizado perante a 3ª Vara Cível Federal da Subseção Judiciária do Distrito Federal.

129. Logo, a alegação de “elevada inadimplência” foi feita sem que fosse considerado o avanço físico real das obras, que ensejaram elevada soma de investimentos por parte da Requerente.
130. No mesmo sentido, é relevante ponderar também que mesmo o percentual subsistente de obras obrigatórias decorre de impedimentos **alheios** à atuação da Requerente, os quais, muitas vezes, remetem a **própria letargia da ANTT** em avaliar projetos e pedidos submetidos à aprovação pela Requerente, como, por exemplo:
- (i) Construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos: Discute-se a exclusão da obrigação, conforme detalhado no **Caderno VI** da Parte Especial destas Alegações Iniciais.
  - (ii) Implantação e instalação dos Equipamentos e Sistemas – Pesagem Fixa: Após anos de discussão a ANTT cancelou projetos com base em novas exigências, conforme detalhado no **Caderno III** da Parte Especial destas Alegações Iniciais;
  - (iii) Duplicação obrigatória - Trecho entre Santo Estevão e BR-242 - 38,46 km: A conclusão das obras no trecho é impactada pela não aprovação dos projetos por parte da ANTT, bem como pela necessidade de alterações no projeto anteriormente pensado em razão do projeto de construção de retorno no km 458, condicionante imposta pela comunidade de Pau de Vela, conforme detalhado no **Caderno VI** da Parte Especial destas Alegações Iniciais.
131. Como bem elucidam os exemplos acima, o avanço físico real e as dificuldades alheias à gerência da Concessionária foram **ignoradas** pela ANTT (que considerou tão somente o cronograma para determinado ano-concessão para calcular a alegada inadimplência da VIABAHIA), de modo que **as alegações da ANTT são improcedentes**.
132. Nota-se, com isso, que a intenção da Requerida de tão somente apontar quantitativos de inexecução sem qualquer critério, como feito em sua Petição 2, sem analisar as particularidades de cada caso, reforça a má-fé com que vem agindo com o intuito de afetar a imagem da Requerente perante este Tribunal Arbitral, criando verdadeira “cortina de fumaça” para ocultar seu descumprimento contratual, em especial no que tange à conclusão da Revisão Quinquenal, e sustentando suposto cenário para a decretação da caducidade.
133. A mesma falta de critério é aplicada pela ANTT ao alegar a inexecução relativa às obras extra-PER e as condicionadas ao volume de tráfego. Conforme será demonstrado no **Caderno I**, a execução destas obrigações foi duramente impactada pelas alterações no cenário econômico, além de enfrentar questões operacionais **reconhecidas** pela ANTT.
134. Ora, é muito cômodo à ANTT acusar a VIABAHIA de “enorme inadimplência” sem considerar todas as questões envolvidas nesta Concessão, a começar pelo seu próprio inadimplemento e próprios reconhecimentos.
135. O que se verifica do panorama trazido acima, e que será aprofundado no decorrer desta arbitragem, é que a VIABAHIA vem enfrentando severo desequilíbrio contratual e padecendo com condutas arbitrárias da Requerida, que vem se furtando do cumprimento de seus deveres



contratuais mais comezinhos, demandando a intervenção deste Tribunal a fim de ser promovido o reequilíbrio econômico-financeiro contratual e os devidos ajustes demandados por esta complexa relação contratual, nos termos do artigo 37, XXI, da Constituição Federal.

## 5. Quantificação dos pedidos da VIABAHIA

136. O histórico e os esclarecimentos apresentados acima são um importante pano de fundo a fundamentar a necessária intervenção do Tribunal Arbitral no conflito existente entre as Partes, a qual deverá se dar por meio da apreciação e julgamento dos pedidos apresentados pela VIABAHIA e consequente condenação da ANTT.
137. Neste passo, esclarece-se, desde já, que alguns dos referidos pedidos que compõem o objeto desta arbitragem, e serão minuciosamente detalhados na **Parte Especial**, foram quantificados e são ora apresentados em **valores absolutos**, referindo-se a toda a recomposição devida com **data-base dezembro de 2005**, em atendimento ao Item 9.1.1. do Edital<sup>52</sup> e à Cláusula 1.1.1 (xxxv) do Contrato<sup>53</sup>.
138. Todo o processo de quantificação foi embasado em estudos técnicos minudentes elaborados pela **Consultoria Alvarez & Marsal**, a partir dos documentos e informações fornecidas pela Requerente, cujas conclusões são consolidadas em relatório técnico que instrui estas Alegações Iniciais (doravante referenciado “Relatório A&M” - **RTE-087**).
139. Considerando que as formas de recomposição desses valores ao Contrato podem variar a partir das premissas de cálculo afetadas diretamente pelo aspecto temporal (por exemplo, o momento de sua implementação frente ao tempo restante da Concessão), estas formas de recomposição serão apresentadas a este Tribunal Arbitral em momento oportuno, em especial após o aprofundamento da fase instrutória.
140. Não obstante esse fato, que torna inócua e prematura a apresentação de qualquer modelo de recomposição ainda nesta fase inicial do procedimento arbitral, cumpre destacar que o Contrato permite que o reequilíbrio seja recomposto por meios variados e integrativos:

### **“20.3 Meios para a Recomposição**

*20.3.1 Ao final do procedimento indicado na subcláusula anterior, caso a recomposição tenha sido julgada cabível, a ANTT deverá adotar, a seu exclusivo critério, uma ou mais formas de recomposição que julgar adequadas, conforme abaixo:*

- (i) aumento ou redução do valor da Tarifa Básica de Pedágio;*
- (ii) pagamento à Concessionária, pela União, dos investimentos, custos ou despesas adicionais que tenham sido efetivamente incorridos ou do valor equivalente à perda de receita efetivamente ocorrida;*
- (iii) modificação de obrigações contratuais da Concessionária;*
- (iv) estabelecimento ou remoção de cabines de bloqueio, bem como alteração da localização de praças de pedágio.<sup>54</sup>*

<sup>52</sup> “9.1.1 Em sua Proposta Econômica Escrita, a Proponente deverá propor um valor de Tarifa Básica de pedágio, que não poderá exceder a R\$ 2,80 (dois reais e oitocentos milésimos de real), referenciada a dezembro de 2005.

<sup>53</sup> “(xxxv) Tarifa Básica de Pedágio (TBP): corresponde ao valor indicado na Proposta, de R\$ 2,212 (dois reais e duzentos e doze milésimos), referenciada a dezembro de 2005, com as revisões indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6.”

<sup>54</sup> Dispositivo inserido pelo 1º Termo Aditivo (RTE-002)

*20.3.2. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro poderá ocorrer, também, mediante prorrogação deste contrato, de conformidade com a cláusula 3, subcláusula 3.2.(iii), e com a subcláusula 20.7.1 desta Cláusula.”<sup>55</sup>*

141. Assim, é possível que a recomposição seja realizada por diferentes e/ou combinados meios, em especial pela incorporação na tarifa de pedágio, cujo impacto é diluído até o final da Concessão, e não um pagamento de um valor total à Requerente.
142. Tendo em vista que a Concessão segue operando e sofre dia após dia o aprofundamento do desequilíbrio do ajuste, e que continuará a ser operada por pelo menos mais 15 anos, opções singelas, individualmente consideradas, não seriam o meio mais adequado de recomposição, visto justamente não se aperfeiçoar à necessidade de recuperação da proporção de ônus e bônus contratualmente pactuada em diferentes aspectos obrigacionais da relação, assim como às condições dos usuários das rodovias.
143. Portanto, a Requerente faz jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato ora contido, o que poderá ser implementado por distintos meios, de modo a permitir a concretização eficiente e adequada do reequilíbrio devido à concessionária.

## **6. Estrutura da Parte Especial das Alegações Iniciais**

144. A pretensão da Requerente é notadamente permeada por questões técnicas de elevada e variada complexidade, que exigem tratamento minucioso e detalhado para a viabilizar a adequada compreensão dos fatos e fundamentos que a caracterizam.
145. Diante dessa característica dos pleitos objeto desta arbitragem e ora submetidos a este Tribunal Arbitral, a Parte Especial das presentes Alegações Iniciais foi organizada em **cadernos temáticos**, que consolidam, de forma mais objetiva, o aprofundamento jurídico e técnico dos **pedidos agrupados por temas que lhe são comuns**.
146. Essa organização permite não apenas a melhor compreensão dos pleitos, como também a identificação da correlação existente entre eles, evidenciando a problemática sistêmica causada pelo profundo desequilíbrio que se busca recompor. Vale ressaltar, ainda, que as informações trazidas nos itens iniciais acima perpassam por todos os pedidos da Requerente, sendo fundamental a sua prévia compreensão antes da análise individualizada. Veja-se:

### **Caderno I – Impacto da crise econômica nacional (depressão econômica) sobre a Concessão**

147. Este **Caderno I** congrega a demonstração dos efeitos profundos causados pela depressão econômica nacional à Concessão, haja vista seu severo impacto no tráfego das rodovias concedidas e correspondente reflexo na economicidade da Concessão. Passa-se, ainda, às consequências desse evento superveniente e extraordinário à exequibilidade econômica da obrigação de realização de obras de ampliação da capacidade condicionadas ao volume de tráfego das rodovias, assim como, à necessidade de revisão desta obrigação em virtude da inexecutabilidade técnico-operacional do prazo fixado originalmente no Contrato.

---

<sup>55</sup> Dispositivo inserido pelo 1º Termo Aditivo (RTE-002)

148. Os pleitos contemplados são:

- a) A extraordinária redução do volume tráfego e de receita projetados;
- b) A necessária readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas; e
- c) A necessária readequação do prazo de execução das Obras Condicionadas.

### **Caderno II – Comprometimento do pavimento e questões ambientais**

149. Neste **Caderno II** serão apresentados os pleitos relacionados com a manutenção pavimento e demais interferências, inclusive de natureza ambiental, que extrapolam o risco assumido pela VIABAHIA e não foram reconhecidas pela ANTT em via administrativa, de modo a demandar a apreciação do Tribunal Arbitral.

150. Conforme será detalhado para cada pleito indicado abaixo, a responsabilidade da VIABAHIA não é genérica e abstrata, mas sim delimitada pelo próprio Contrato e por restrições econômicas inerentes à formação dos riscos assumidos quando da contratação.

151. Os pleitos contemplados são:

- a) Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA;
- b) Os impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão;
- c) Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental;
- d) Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio; e

### **Caderno III – Comprometimento à operação da Concessão**

152. Este **Caderno III** contempla os pleitos relacionados diretamente à conduta errática e arbitrária da ANTT em atuar de forma a não cooperar com o atendimento das necessidades do bom desempenho da Concessão, ora afetados por fatos alheios aos riscos alocados à VIABAHIA, ora por eventos causados pela própria Requerida.

153. Os pleitos contemplados são:

- a) Reinclusão de verba referente aos Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT)
- b) Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão;
- c) Atraso na abertura das praças de pedágio;
- d) Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais (AET) nas rodovias concedidas à VIABAHIA;
- e) Indevida e imotivada exploração de receita com publicidade;

- f) Alteração unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos; e
- g) Glosa indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito.

#### **Caderno IV – Desconto de Reequilíbrio e Penalidades**

154. No **Caderno IV** a Requerente demonstra que, em razão de diversos erros e manutenção de critérios obsoletos pela Requerida, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, disciplinado pela Cláusula 20.6 do Contrato, acarretou verdadeiro desequilíbrio na equação econômico-financeira, sendo indispensável sua recomposição. Além disso, foram aplicadas penalidades de forma arbitrária e contraditória pela ANTT, especialmente em razão de sua flagrante mora.

155. Os pleitos contemplados são:

- a) Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio;
- b) Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª RO; e
- c) Nulidade de Autos de Infração.

#### **Caderno V – Inaplicabilidade de atos normativos emitidos pela ANTT ao Contrato**

156. Neste **Caderno V**, demonstra-se a que, a despeito de todas as limitações impostas ao exercício da competência regulatória, ao longo da execução do vertente Contrato, a VIABAHIA viu-se surpreendida por medidas impostas pela ANTT por meios de atos normativos ou atos unilaterais, os quais claramente são inaplicáveis à relação contratual ora controvertida. A saber:

- a) Inaplicabilidade da Portaria ANTT nº 184/2018;
- b) Inaplicabilidade da Portaria ANTT nº 28/2019;
- c) Inaplicabilidade da Portaria ANTT nº 216/2019;
- d) Inaplicabilidade do Ofício Circular nº 011/2018/SUINF; e
- e) Inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019

#### **Caderno VI – Inclusão e Exclusão de Investimentos no PER**

157. Por fim, no **Caderno VI** serão apresentados aqueles pedidos relacionados aos atos administrativos promovidos pela ANTT, por meio dos quais indevidamente (i) rejeitou propostas de inclusão e exclusão de investimentos no PER encaminhadas pela VIABAHIA ou (ii) postergou a avaliação de tais propostas em âmbito administrativo, comprometendo a celeridade necessária prestação do serviço público de maneira adequada. A saber

- a) Implantação de ruas laterais e drenos no Contorno Sul de Feira de Santana/BA;
- b) Incorporação de novos custos com o Projeto SIR;
- c) Implantação de passarela no km 446+000 da BR-116/BA;
- d) Implantação de retorno em nível no km 481 da BR-116/BA;
- e) Exclusão do Contorno Norte e trecho urbano de Feira de Santana/BA;
- f) Exclusão do segmento rodoviário denominado perímetro urbano de Vitória da Conquista/BA;
- g) Exclusão da obra de construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego);
- h) Implantação de dispositivo de acesso definitivo ao Aeroporto de Vitória da Conquista/BA;
- i) Implantação de interligação entre os bairros de Viveiros e Feira X, em Feira de Santana/BA, no km 6+000 da BR-324/BA;
- j) Implantação de retorno em Amélia Rodrigues/BA, no km 546+160 da BR-324/BA;
- k) Rodovias Estaduais – BA526 e BA528;
- l) Inclusão dos custos complementares para todas as obras Extra-PER já aprovadas;
- m) Implantação de dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, em Terra Nova/BA;
- n) Implantação do retorno rodoviário em Amélia Rodrigues/BA, sentido oeste, km 540+440, da BR-324/BA; e
- o) Implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão, km 458 da BR-116/BA.

158. Em arremate, a Requerente, também em prol de facilitar a compreensão adequada dos pedidos que são objeto desta arbitragem, apresenta Quadro Sinótico de seus pleitos (**RTE-088**), bem como uma linha do tempo com os principais fatos relacionados à Concessão, ao Contrato e à arbitragem (**RTE-089**).

## **7. Lista Consolidada de pedidos da VIABAHIA**

159. Como esclarecido acima, os pedidos da Requerente são fundamentados nesta Parte Geral e nos Cadernos que compõem a Parte Especial. Sem prejuízo da apresentação individualizada nos Cadernos, de modo a facilitar a compreensão deste Tribunal Arbitral, a Requerente apresenta a seguir a lista consolidada de todos os seus pedidos na arbitragem.



160. Conforme os pedidos constantes do Termo de Arbitragem<sup>56-57</sup>, a VIABAHIA requer a este Tribunal Arbitral:

- a) A **condenação** da ANTT a realizar **a recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em virtude, dentre outros, **(a)** das adversidades causadas pelo Poder Concedente e/ou alheias à responsabilidade e aos riscos da Requerente, bem como **(b)** dos inadimplementos, ações e/ou omissões da ANTT e/ou do Poder Concedente ao longo da execução do Contrato, incluindo:
- i. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$ 1.586.575.908,30** (um bilhão, quinhentos e oitenta e seis milhões, quinhentos e setenta e cinco mil, novecentos e oito reais e trinta centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão do desequilíbrio advindo dos efeitos da **depressão da economia nacional** ao Plano de Negócios da Concessão;
  - ii. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total **R\$ 621.231.150,95** (seiscentos e vinte e um milhões, duzentos e trinta e um mil, cento e cinquenta reais e noventa e cinco centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão da perda da chance da Requerente de alcançar fluxo de tráfego em níveis crescentes, tal como o verificado antes do estabelecimento da depressão econômica;
  - iii. **Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$ 17.023.487,17** (dezessete milhões, vinte e três mil, quatrocentos e oitenta e sete reais e dezessete centavos), em virtude dos efeitos imprevisíveis do comportamento singular do **solo de massapê** presente na BR-324/BA, valor este calculado até outubro de 2019 e na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - iv. **A avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quinzenalmente**, em atenção à Cláusula 16.5.1 do Contrato, em razão dos investimentos demandados para o saneamento das patologias apresentadas no pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA, que é afetado pelos efeitos imprevisíveis advindos da presença do **solo massapê**;
  - v. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, no valor total de **R\$ 3.936.961,85** (três milhões, novecentos e trinta e seis mil, novecentos e sessenta e um reais e oitenta e cinco centavos), em virtude da **Crise dos Caminhoneiros**, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros,

<sup>56</sup> Com exceção daqueles que restaram prejudicados pela Ordem Processual nº 5.

<sup>57</sup> Quanto ao pedido (xii) do item 5.4.25 do Termo de Arbitragem, dada sua natureza transitória e provisória, independentemente da Ordem Processual nº 5 proferida por este Tribunal, a Requerente reserva seu direito de apresentar eventuais novos pedidos de tutela de urgência de caráter provisório ao Tribunal Arbitral.

correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

- vi. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, no montante de **R\$ 43.378.763,04** (quarenta e três milhões, trezentos e setenta e oito mil, setecentos e sessenta e três reais e quatro centavos), em virtude dos **atrasos na abertura das praças de pedágio** por motivos alheios à VIABAHIA, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- vii. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$ 27.591.358,28** (vinte e sete milhões, quinhentos e noventa e um mil, trezentos e cinquenta e oito reais e vinte e oito centavos), em virtude da **incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio** pela ANTT, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- viii. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$ 1.662.006,86** (um milhão, seiscentos e sessenta e dois mil, seis reais e oitenta e sete centavos), em virtude dos **custos adicionais com a passagem de cargas especiais**, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- ix. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R\$604.221,40** (seiscentos e quatro mil, duzentos e vinte e um reais e quarenta centavos), em virtude da indevida aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** pela ANTT no **âmbito da 7ª Revisão Ordinária**, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- x. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da indevida **glosa valores da verba de Segurança de Trânsito** promovida pela ANTT ao longo do 2º ano da Concessão, no valor total de **R\$ 386.389,66** (trezentos e oitenta e seis mil, trezentos e oitenta e nove reais e sessenta e seis centavos), valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- xi. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no montante a ser apurado no decorrer desta arbitragem, referente aos impactos da **Lei dos Caminhoneiros**, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- xii. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de **passivos ambientais** alheios à responsabilidade da VIABAHIA **já prestados**, no montante a ser oportunamente quantificado ao decorrer da arbitragem, a ser

acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

- xiii. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da inclusão no PER das novas obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de **passivos ambientais** descobertos após a realização de aprofundada auditoria ambiental em 2010, bem como seus respectivos fatos geradores, no montante a ser oportunamente quantificado ao decorrer da arbitragem, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - xiv. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da contratação do serviço de **remanejamento de adutoras da EMBASA** no valor a ser apurado após a conclusão dos serviços, com base na medição do empreiteiro a ser encaminhada oportunamente pela VIABAHIA, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - xv. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos custos já incorridos com a compra de materiais serviços necessários para executar o **remanejamento de adutoras da EMBASA** no valor total de **R\$ 66.958,37** (sessenta e seis mil, novecentos e oito reais e trinta e sete centavos), valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - xvi. **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão** relativa ao **custos complementares** relacionados aos investimentos não previstos originalmente no PER, conforme será quantificado oportunamente no curso desta arbitragem, 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.
- b) A **condenação** da ANTT a **readequar** as obrigações previstas no Contrato a fim de compatibilizá-las às reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, com a consequente **determinação** das **alterações contratuais** necessárias (inclusive de preço, prazo e escopo), incluindo:
- i. **A declaração** da **inexequibilidade** econômico-financeira da obrigação de realização das **Obras Condicionadas** como previstas na cláusula 9.5 do Contrato e no Apêndice F do PER, em vista dos fatos supervenientes e alheios ao risco da VIABAHIA;

- ii. **A readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas**, por meio da revisão dos preços e quantidades, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia prevista nas Cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3 do Contrato, como detalhado no Relatório A&M;
    1. Subsidiariamente, **a adequação econômico-financeira das Obras Condicionadas**, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia a ser definida por este Tribunal Arbitral;
  - iii. **A readequação do prazo previsto na cláusula 9.5.4 do Contrato** para a conclusão das **Obras Condicionadas** e com a admissão da consequente aplicação do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da Cláusula 20.4.2.(ii), como forma de contraposição à readequação ora pleiteada, observado o disposto no **item 1 do Caderno IV** desta manifestação;
  - iv. **A readequação dos parâmetros de desempenho de pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA**, compatibilizando estes parâmetros aos previstos na **etapa de Trabalhos Iniciais e primeiro ano da etapa de Recuperação**, compatível com o grau de degradação e tipo de intervenção necessária, virtude dos efeitos imprevisíveis do comportamento singular do **solo de massapê** presente no local;
  - v. **A alteração do Anexo 5 do Contrato relativo ao Desconto de Reequilíbrio**, adotando-se como referencial os segmentos de quilômetros unitários, mantendo-se a **aplicação proporcional aos anos de Concessão prevista para o caso das Obras Condicionadas**;
- c) A **declaração** de que investimentos, obras e/ou serviços não estão contemplados no PER e, portanto, alheios à responsabilidade da VIABAHIA, incluindo:
- i. **A declaração** de que a auditoria ambiental realizada em 2010, para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação nº 882/2009, consiste em aprofundada auditoria ambiental, nos termos da cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, **delimitando** a esta auditoria a matriz de risco da VIABAHIA em relação às obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Sistema Rodoviário;
  - ii. **A declaração** de que a imposição feita pela ANTT à VIABAHIA, por meio do Ofício nº 0002/2018/GEFIR/SUINF, para que fossem implantadas quatro **PPVARs**, em substituição aos quatro PPF originalmente previstos no Contrato, consiste em **alteração unilateral do Contrato**, devendo ser promovido o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro;
    1. Consequentemente ao item supra, **condene** a ANTT a **apreciar os projetos encaminhados pela VIABAHIA de forma definitiva, procedendo** 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, no montante a ser quantificado ao longo deste procedimento

arbitral, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

d) **A declaração de nulidade** dos atos administrativos adotados pela ANTT, por meio do Memorando Circular nº 050/2014/SUINF, para proibir que a VIABAHIA arrecade receitas extraordinárias provenientes da **veiculação de publicidade**.

i. Conseqüentemente, **a declaração** de que a VIABAHIA está **autorizada** a explorar receitas extraordinárias decorrentes da **veiculação de publicidade**, inclusive, **nas testeiras das cabines de pedágio, em áreas de garrafão e suas proximidades**.

1. Subsidiariamente aos itens supra, caso o Tribunal Arbitral entenda que o ato promovido pela ANTT não padece de nulidade e que a restrição deva permanecer, **a condenação** da ANTT a **recompôr a Requerente pela exclusão desta fonte de receita extraordinária**, no valor total de **R\$ 1.144.172,75 (um milhão, cento e quarenta e quatro mil, cento e setenta e dois reais e setenta e cinco centavos)**, referente à supressão superveniente do direito da VIABAHIA de explorar essas receitas extraordinárias, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

2. Subsidiariamente ao **item 1** acima, **a condenação** da ANTT a, ao menos, **apresentar** com a máxima brevidade as devidas justificativas, embasada em critérios técnicos específicos para as rodovias da Concessão, para a restrição imposta à VIABAHIA e assimetria atualmente existente entre às concessionárias sujeitas à sua regulação, no tocante à exploração de receitas extraordinárias com a **veiculação de publicidade**;

e) **A declaração** da ocorrência de **prescrição intercorrente** em relação à pretensão da ANTT em aplicar a sanção imposta por meio dos **Autos de Infração nº 5027, 5082, 5086 e 5087**, nos termos do art. 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/1999 e art. 70, § 1º, do Anexo da Resolução ANTT nº 5.083/2016;

i. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela inoccorrência de prescrição intercorrente, **a declaração** da **nulidade dos Autos de Infração nº 5027, 5082, 5086 e 5087** e das respectivas penalidades aplicadas, uma vez que os respectivos atos praticados pela ANTT padecem de nulidade, por violarem princípios constitucionais inerentes à atuação da Administração Pública;

ii. Ainda, subsidiariamente aos pedidos supra, **a condenação da ANTT promover a redução** dos valores das sanções ora discutidas, a fim de adequá-las aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade;



- f) A **declaração** da **inaplicabilidade** ao Contrato e à Requerente dos atos normativos emitidos e publicados pela ANTT posteriormente à celebração do Contrato e que violem procedimentos vigentes e/ou disposições contratuais e legais, afetando a Concessão e a prestação dos serviços aos usuários, incluindo:
- i. **A inaplicabilidade da Portaria nº 184/2018/SUINF/ANTT;**
    1. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria nº 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato, **a condenação** da ANTT a **recompôr o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão das novas obrigações que foram impostas por esta Portaria, a ser oportunamente quantificado nesta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - ii. **A inaplicabilidade** da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT;
    1. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato, **a condenação** da ANTT a **recompôr o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão das novas obrigações que foram impostas por esta Portaria, a ser oportunamente quantificado nesta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - iii. **A inaplicabilidade** da Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT ao Contrato e a  **nulidade do desconto de reequilíbrio** aplicado em desfavor da Requerente com a consequente **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** a ser oportunamente quantificado no curso desta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
  - iv. **A inaplicabilidade do Ofício Circular nº 011/2018/SUINF;**
    1. Consequentemente ao item supra, sendo **incontroversa** a não adequação do SICRO, **a condenação** da ANTT a utilizar, tal como previsto nas cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3 do Contrato, **critérios de mercado** para precificação dos investimentos objeto da Concessão.
  - v. **A inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019;**
    1. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade Resolução nº 5.859/2019 ao Contrato, **a declaração**, com fulcro no artigo 2º, XIII, da Lei nº 9.789/99, de **sua irretroatividade** às 1ª e 2ª Revisões Quinquenais, haja vista o direito adquirido da VIABAHIA a sua realização do modo previsto na Cláusula 16.5.1. do Contrato.



- g) **A condenação** da ANTT a **apreciar de forma definitiva as propostas de inclusão e exclusão de investimentos detalhadas no item 5 do Caderno VI**, 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, a **condenação** da 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.
- h) **A condenação** da ANTT a **indenizar** a Requerente por todas as perdas e danos, inclusive danos materiais e morais e lucros cessantes, tais como os decorrentes da aplicação indevida de multas, penalidades, descontos de reequilíbrio e quaisquer outras medidas regulatórias desfavoráveis, sofridos pela Requerente em razão de atrasos, ações, omissões, inadimplementos e/ou descumprimentos da ANTT e/ou do Poder Concedente, incluindo, dentre outros, a não realização das revisões previstas no Contrato, bem como a demora em avaliar, aprovar e autorizar a execução dos projetos executivos, estudos e metodologias apresentados pela Requerente, assim como em razão de eventual desvio de finalidade e abuso de poder praticado pela ANTT e/ou Poder Concedente;
- i) **A condenação** da ANTT a cumprir suas obrigações contratuais e recompor em favor da VIABAHIA todos os valores, ressarcimentos, indenizações, custos (diretos e indiretos), verbas, despesas (diretas e indiretas), remunerações e créditos devidos em razão dos fatos e atos descritos nesta arbitragem, do Contrato e/ou do Termos Aditivos celebrados entre as Partes, mas ainda não pagos, inclusive relativos ao Fluxo de Caixa Original e Fluxo de Caixa Marginal, incluindo:
- i. **A declaração** de invalidade do ato administrativo praticado pela ANTT, por meio do Ofício nº 0008/2018/GEREF/SUINF, relativo à exclusão da **verba de RDT** do Contrato, uma vez que vulnera os princípios administrativos constitucionais da segurança jurídica, boa-fé objetiva, isonomia e moralidade administrativa;
1. Conseqüentemente ao item supra, **a condenação** da ANTT a **incluir** no FCM do Contrato os valores referentes à **verba de RDT**, no montante de **R\$ 10.737.278,00** (dez milhões, setecentos e trinta e sete mil, duzentos e setenta e oito reais), cuja inclusão já havia sido **aprovada** pela Diretoria Colegiada da ANTT e promovida no âmbito da 10ª Revisão Extraordinária;
  2. Subsidiariamente, **a declaração**, em qualquer hipótese, de que a VIABAHIA faz jus a **inclusão da verba de RDT** no Contrato, conforme

previsto nas Resolução ANTT nº483/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5172/2016, e inicialmente reconhecido pela Diretoria Colegiada da ANTT;

3. Consequentemente ao item supra, **a condenação** da ANTT a dar continuidade às tratativas para **inclusão da verba de RDT** no Contrato e celebração de Termo Aditivo, de forma a preservar o princípio da isonomia dentro do setor de concessões federais;
- j) **A determinação** de que todos os valores devidos à Requerente inclusive em relação a todos os pedidos indicados nos itens acima, sejam acrescidos de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;
- k) **A improcedência** de todos os pedidos formulados pela ANTT.
- l) **A condenação** da ANTT a arcar com todos os custos e despesas da arbitragem, incluindo, dentre outros, honorários e despesas do Tribunal Arbitral, taxas administrativas, honorários advocatícios contratuais e honorários periciais, laudos, pareceres e todas as demais despesas da Requerente, acrescidos de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda cabíveis honorários sucumbenciais, requer-se a condenação da Requerida também a pagar honorários sucumbenciais.

161. Conforme indicado no **item 5** supra, para a realização da recomposição econômico-financeira do Contrato considerando os valores pleiteados (já quantificados e a quantificar), a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

Termos em que, pede deferimento.

Letícia Queiroz de Andrade

Fábio Maluf Tognola

Fernando Marcondes

Rafael Francisco Alves

Alberto Sanz Sogayar

Lígia Espolaor Veronese

Robinson Sakiyama Barreirinhas

Mariana de Melo Sanches

Deise da Silva Oliveira

Ana Carolina Chamon

Caiã Lopes Caramori

## 8. Lista Consolidada de Anexos das manifestações da VIABAHIA

<b>Manifestações anteriores ao Termo de Arbitragem</b>	
<b>Requerimento de Arbitragem</b>	
<b>Doc.01</b>	Comprovante de pagamento da Taxa de Registro
<b>Doc.02</b>	Instrumentos de mandato – Queiroz Maluf Sociedade de Advogados
<b>Doc.03</b>	Contrato de Concessão
<b>Doc.04</b>	3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão
<b>Manifestação datada de 02/10/2019</b>	
<b>Doc.05</b>	Substabelecimento – L.O. Baptista
<b>Manifestação datada de 27/11/2019</b>	
<b>Doc.06</b>	Cautelar Antecedente
<b>Doc.07</b>	Decisão pelo deferimento da Cautelar Antecedente
<b>Doc.08</b>	Comunicação da Instauração da Arbitragem
<b>Doc.09</b>	Embargos de Declaração da ANTT
<b>Doc.10</b>	Contrarrrazões da VIABAHIA aos Embargos de Declaração da ANTT
<b>Doc.11</b>	Ação pelo rito comum com pedido de Antecipação de Tutela nº 1009371-92.2017.4.01.3400
<b>Doc.12</b>	Agravo de Instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000
<b>Doc.13</b>	Decisão pelo deferimento da antecipação de tutela nos autos do processo nº 1003068-43.2018.4.01.0000
<b>Manifestações posteriores ao Termo de Arbitragem</b>	
<b>Correspondência eletrônica enviada em 13/03/2020</b>	
<b>RTE-001</b>	Substabelecimentos
<b>Petição 1 da Requerente - Pedidos Cautelares e Jurisdição do Tribunal Arbitral</b>	
<b>RTE-002</b>	Contrato de Concessão, assinado em 03 de setembro de 2009
<b>RTE-003</b>	Decisão pelo deferimento da Cautelar Antecedente, proferida em 13 de dezembro de 2019
<b>RTE-004</b>	Linha do Tempo dos processos judiciais
<b>RTE-005</b>	Processo nº 50500.138330/2017-61
<b>RTE-006</b>	Compêndio de documentação referente às ações judiciais
<b>RTE-007</b>	Correspondência VB-GEC-0907/2016, enviada em 15 de julho de 2016
<b>RTE-008</b>	Ofício nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, recebido em 17 de dezembro de 2019
<b>RTE-009</b>	Petição Intercorrente da ANTT (Processo nº1009371-92.2017.4.01.3400), apresentada em 29 de abril de 2019
<b>RTE-010</b>	Acórdão nº 2104/2008 do Tribunal de Contas da União, proferida em 24 de setembro de 2008
<b>RTE-011</b>	Diagnóstico e Alternativas Frente à Queda de Desempenho das Concessões Rodoviárias Federais, recebido em 12 de setembro de 2018
<b>RTE-012</b>	Memorando nº 876/2018/SUINF, recebido em 12 de setembro de 2018
<b>RTE-013</b>	Nota Técnica nº 015/2019/GEREF/SUINF, emitida em 25 de fevereiro de 2019

<b>RTE-014</b>	Correspondência AST nº 21/2017 do BNDES, recebida em 21 de setembro de 2017
<b>RTE-015</b>	Correspondência VB-GEC 1275/2016, enviada em 30 de setembro de 2016
<b>RTE-016</b>	Parecer nº 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, apresentado em 16 de fevereiro de 2017
<b>RTE-017</b>	Decisão pelo deferimento da antecipação de tutela nos autos do processo nº 1003068-43.2018.4.01.0000, proferida em 29 de outubro de 2019
<b>RTE-018</b>	Quadro-resumo dos das razões para procedência dos pleitos da VIABAHIA questionados pela ANTT
<b>RTE-019</b>	Compêndio de documentação referente às demonstrações financeiras
<b>RTE-020</b>	Ofício nº 17991-2019-SUINF-DIR-ANTT, emitido em 10 de dezembro de 2019
<b>RTE-021</b>	Relatório das Campanhas de Comunicação da VIABAHIA, entre outubro de 2019 e março de 2020
<b>RTE-022</b>	Petição Inicial – Processo nº 1033023-70.2019.4.01.3400, apresentada em 22 de outubro de 2019
<b>RTE-023</b>	Correspondência VB-GEC-0700/2019, enviada em 19 de julho de 2019
<b>RTE-024</b>	Nota Técnica SEI Nº 3070/2019/GEFIR/SUINF-DIR, emitida em 18 de setembro de 2019
<b>RTE-025</b>	Ofício SEI nº 3350/2020/SUINF/DIR-ATT, recebido em 20 de fevereiro de 2020
<b>RTE-026</b>	Pauta da 823ª Reunião da Diretoria da ANTT, retificada em 15 de agosto de 2019
<b>RTE-027</b>	Nota Técnica SEI nº 2271/2019/GEREF/SUINF/DIR, emitida em 19 de julho de 2019
<b>Petição 2 da Requerente - Novos atos executórios da ANTT</b>	
<b>RTE-028</b>	Ofício SEI nº 4367/2020/CIPRO/SUINF/DIR/ANTT, acompanhado da Decisão nº 35/2020/CIPRO/SUINF e da respectiva GRU, todos emitidos em 23 de março de 2020
<b>RTE-029</b>	Ofício SEI nº 4324/2020/CIPRO/SUINF/DIR/ANTT, acompanhado da Decisão nº 34 /2020/CIPRO/SUINF e da respectiva GRU, todos emitidos em 23 de março de 2020
<b>RTE-030</b>	Parecer nº 00001/2020/PF/ANTT/PGF/AGU, emitido em 17 de março de 2020
<b>RTE-031</b>	Comprovante de recebimento das decisões, ofícios e GRUs referentes aos Autos de Infração nº 5656 e 5657
<b>RTE-032</b>	Correspondências VB-GEC-0358/2020, de 30 de março de 2020 e VB-GEC-0364-2020, de 31 de março de 2020, acompanhadas dos respectivos anexos.
<b>RTE-033</b>	Processo nº 50535.000504-2017-16
<b>RTE-034</b>	Processos nº 50535.001192-2017-68 e 50535.000559-2017-26
<b>Petição 4 da Requerente - Manifestação sobre fatos novos e informações inverídicas da Petição 2 da Requerida</b>	
<b>RTE-035</b>	Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT, emitido em 18 de setembro de 2018



<b>RTE-036</b>	Material apresentado pela SUINF em Audiência na Câmara dos Deputados
<b>RTE-037</b>	Memorando nº 087/2018/GAB/ANTT, emitido em 11 de dezembro de 2018
<b>RTE-038</b>	Manifestação ANTT - Processo MSVia (1009797-97.2018.4.01.3400)
<b>RTE-039</b>	Tabela de pleitos de reequilíbrio não analisados em sede de Revisão Extraordinária
<b>RTE-040</b>	Nota Técnica nº 061/2018/GEREF/SUINF, emitida em 28 de setembro de 2018
<b>RTE-041</b>	Nota Técnica nº 363/2019/GEREF/SUINF, emitida em 3 de abril de 2019
<b>RTE-042</b>	Parecer Técnico nº 162/2017/GEINV/SUINF, emitido em 29 de junho de 2017
<b>RTE-043</b>	Ofício Circular nº 12/2017/GEINV/SUINF, emitido em 19 de julho de 2017
<b>RTE-044</b>	Correspondência VB-GEC 0908/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
<b>RTE-045</b>	Aviso de Reunião Participativa nº 007/2017
<b>RTE-046</b>	Correspondência VB-GEC 0633/2017, enviada em 21 de julho de 2017
<b>RTE-047</b>	Memorando nº 400/2018/GEINV/SUINF, enviado em 13 de abril de 2018
<b>RTE-048</b>	Correspondência VB-GEC 0540/2017, enviada em 8 de junho de 2017
<b>RTE-049</b>	Ofício nº 061/2019/GEENG/SUINF, emitido em 16 de janeiro de 2019
<b>RTE-050</b>	Ofício nº 15923/2019/SUINF, emitido em 6 de novembro 2019
<b>RTE-051</b>	Correspondência VB-GEC 0737/2018, enviada em 10 de agosto de 2018
<b>RTE-052</b>	Correspondência VB-GEC 1347/2018, enviada em 28 de dezembro de 2018
<b>RTE-053</b>	Correspondência VB-GEC 1385/2018, enviada em 28 de dezembro de 2018
<b>RTE-054</b>	Decisão que concedeu a liminar nos autos do Mandado de Segurança nº 1021651-27.2019.4.01.3400, proferida em 7 de agosto de 2019
<b>RTE-055</b>	Decisão que reconheceu o cumprimento parcial da liminar deferida nos autos do Mandado de Segurança nº 1021651-27.2019.4.01.3400, proferida em 25 de setembro de 2019
<b>RTE-056</b>	Memorando nº 487/2017/GEFOR/SUINF, emitido em 22 de dezembro de 2017
<b>RTE-057</b>	Pedido de acesso à cópia integral do processo TC 010.222/2019-7 (18/09/2019)
<b>RTE-058</b>	Pedido de acesso à cópia integral do processo TC 010.222/2019-7 (24/03/2020)
<b>RTE-059</b>	Despachos de indeferimento dos pedidos de cópias proferidos pelo Min. Relator do TC 010.222/2019-7-TCU (26/09/19, 21/10/19, 18/11/19, 30/03/20 e 15/04/20)
<b>RTE-060</b>	Decisão determinando a suspensão do processo administrativo nº 50500.321761/2019-58, proferida nos autos do Processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400
<b>RTE-061</b>	Apólice de Seguro-Garantia vinculada ao Contrato de Concessão atualmente vigente (2019/2020)
<b>RTE-062</b>	Petições da VIABAHIA nas ações judiciais notificando a instituição da arbitragem e solicitando a suspensão destes processos judiciais
<b>Petição 5 da Requerente - Alegações Iniciais</b>	

<b>RTE-063</b>	Edital de Concessão ANTT nº 001/2008, republicado em 19 de dezembro de 2008
<b>RTE-064</b>	Nota Técnica BNDES-AEP nº 10/2008, emitida em 7 de outubro de 2008
<b>RTE-065</b>	Correspondência VB-GEC 0578/2016, enviada em 16 de maio de 2016
<b>RTE-066</b>	Portaria ANTT nº 127/2019, publicada no Diário Oficial da União em 18 de abril de 2019
<b>RTE-067</b>	Portaria ANTT nº 227/2020, publicada no Diário Oficial da União em 22 de maio de 2019
<b>RTE-068</b>	Processo Administrativo nº 50500.321761/2019-58
<b>RTE-069</b>	Resolução ANTT nº 5.859/2019, publicada no Diário Oficial da União em 6 de dezembro de 2019
<b>RTE-070</b>	Parecer nº 02529/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 17 de novembro de 2017
<b>RTE-071</b>	Correspondência VB-GEC 0894/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
<b>RTE-072</b>	Correspondência VB-GEC 0908/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
<b>RTE-073</b>	Relatório de Avaliação de Conformidade Técnica dos Estudos de Tráfego, Capacidade e Níveis de Serviço, elaborado pelo Consórcio Minas Bahia, em setembro de 2018
<b>RTE-074</b>	Estudo elaborado pelo Laboratório de Transportes e Logística – LABTRANS, em abril de 2019
<b>RTE-075</b>	Correspondência da VIABAHIA enviada ao BNDES, datada de 18 de março 2016
<b>RTE-076</b>	Correspondência AST nº 005/2016 do BNDES, emitida em 19 de setembro de 2016
<b>RTE-077</b>	Email trocado entre VIABAHIA e BNDES, em 13 de outubro de 2017
<b>RTE-078</b>	Correspondência VB-GEC 1191/2019, enviada em 20 de dezembro de 2019
<b>RTE-079</b>	Resolução ANTT nº 5172/2016, publicada no Diário Oficial da União 25 de agosto de 2016
<b>RTE-080</b>	Resolução ANTT nº 675/2004, publicada no Diário Oficial da União em 9 de agosto de 2004
<b>RTE-081</b>	Garantia prestada pela ROADIS em relação ao Contrato de Financiamento
<b>RTE-082</b>	Pesquisas promovidas pela Confederação Nacional dos Transportes, em 2007 e 2019
<b>RTE-083</b>	Certificação em Gestão de Segurança Viária (ISSO 39001)
<b>RTE-084</b>	Parecer nº 404/2019/GEFIR/SUINF/DIR, emitido em 15 de julho de 2019
<b>RTE-085</b>	Programa de Exploração Rodoviária, Anexo 2 do Contrato
<b>RTE-086</b>	Planejamento Anual do 11º Ano da Concessão e da Planilha com a especificação de obras
<b>RTE-087</b>	Relatório Técnico elaborado pela Consultoria Alvarez & Marsal (Relatório A&M)
<b>RTE-088</b>	Quadro Sinótico dos pleitos da VIABAHIA na arbitragem
<b>RTE-089</b>	Linha do tempo com os principais fatos relacionados à Concessão, ao Contrato e à arbitragem
<b>RTE-090</b>	Plano de Negócios da VIABAHIA, apresentado em 19 de janeiro de 2009
<b>RTE-091</b>	Estudo de Tráfego da Licitação, elaborado em junho de 2006

<b>RTE-092</b>	Parecer Econômico elaborado pela Tendências Consultoria Integrada, em 09 de julho de 2020
<b>RTE-093</b>	Parecer nº 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, emitido em 15 de abril de 2020
<b>RTE-094</b>	Correspondência VB-GEC 1084/2016, enviada em 8 de setembro de 2016
<b>RTE-095</b>	Correspondência VB-GEC 0900/2017, enviada em 20 de julho de 2017
<b>RTE-096</b>	Correspondência VB-GEC 0912/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
<b>RTE-097</b>	Correspondência VB-GEC 0800/2018, enviada em 20 de julho de 2018
<b>RTE-098</b>	Parecer elaborado pelo Professor Alexandre Santos de Aragão, quanto à amplitude das Revisões Quinquenais e o Reequilíbrio dos Contratos de Concessão Rodoviária diante de crises econômicas
<b>RTE-099</b>	Contrato de Financiamento nº 12.2.1240.1, celebrado entre o BNDES e a VIABAHIA, em 11 de dezembro de 2012
<b>RTE-100</b>	Nota Técnica elaborada pela Consultoria Dynatest sobre obras condicionadas previstas no Contrato
<b>RTE-101</b>	Acórdão nº 1.604/2015 do Tribunal de Contas da União, proferido em 1 de julho de 2015
<b>RTE-102</b>	Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 9 de julho de 2016
<b>RTE-103</b>	Decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 1020832-27.2018.4.01.3400, em 18 de dezembro de 2018
<b>RTE-104</b>	Parecer Técnico elaborado pela Consultoria Egis sobre o impacto da majoração dos preços dos insumos betuminosos à Concessão, elaborado em 10 de julho de 2020
<b>RTE-105</b>	Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, elaborado em junho de 2006 pela IFC em convênio com o BNDES e o Ministério de Planejamento do Governo Federal do Brasil
<b>RTE-106</b>	Correspondência VB-GEC 1300/2018, enviada em 12 de dezembro de 2018
<b>RTE-107</b>	Memorando nº 135/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 22 de fevereiro de 2019
<b>RTE-108</b>	Estudo de Revisão dos Gatilhos de Ampliação de Capacidade do Corredor BR116/BA e BR324/BA ANTT Edital nº 001/2008, elaborado pelo Eng. José Carlos Figueiredo, em 20 de abril de 2017
<b>RTE-109</b>	Correspondência VB-GEC 0536/2019, enviada em 11 de junho de 2019
<b>RTE-110</b>	Correspondência VB-GEC 0617/2018, enviada em 14 de junho de 2018
<b>RTE-111</b>	Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605
<b>RTE-112</b>	Relatórios de monitoração pavimento afetado por solo massapê
<b>RTE-113</b>	Relatório Técnico elaborado pela Dynatest relativamente ao comportamento do solo massapê
<b>RTE-114</b>	Correspondência VB-GEC 0298/2017, enviada em 7 de abril de 2017
<b>RTE-115</b>	Correspondência VB-GEC 1920/2015, enviada em 27 de outubro de 2015
<b>RTE-116</b>	Correspondência VB-GEC 1400/2015, enviada em 13 de agosto de 2015
<b>RTE-117</b>	Correspondência VB-GEC 1444/2015, enviada em 8 de setembro de 2015
<b>RTE-118</b>	Correspondência VB-GEC 0813/2019, enviada em 5 de setembro de 2019
<b>RTE-119</b>	Nota Técnica nº 046/2015/GEINV/SUINF, emitida em 24 de setembro de 2015

<b>RTE-120</b>	Estudo Geológico, elaborado pelo geólogo Gilberto Mattos, em julho de 2016
<b>RTE-121</b>	Estudo Geotécnico, elaborado pelo engenheiro Paulo Vilas-Boas Machado, em julho de 2016
<b>RTE-122</b>	Correspondência VB-GEC 1305/2017, enviada em 29 de novembro de 2017
<b>RTE-123</b>	Correspondências VB-GEC 0900/2016, VB-GEC 1000/2016, VB-GEC 0298/2017, VB-GEC 0340/2017 e VB-GEC 1305/2017, enviadas, respectivamente, em 14 de julho de 2016, 22 de julho de 2016, 7 de abril de 2017, 19 de maio de 2017 e 29 de novembro de 2017
<b>RTE-124</b>	Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF, emitida em 27 de outubro de 2017
<b>RTE-125</b>	Correspondência VB-GEC 1200/2017, enviada em 4 de outubro de 2017
<b>RTE-126</b>	Ofício nº 215/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 13 de abril de 2018
<b>RTE-127</b>	Correspondência VB-GEC 0336/2018, enviada em 16 de abril de 2018
<b>RTE-128</b>	Correspondência VB-GEC 0130/2019, enviada em 6 de fevereiro de 2019
<b>RTE-129</b>	Ofício SEI nº 962/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 1 de abril de 2019
<b>RTE-130</b>	Ofício CMB 003/19, emitido em 04 de abril de 2019
<b>RTE-131</b>	Ofícios SEI nº 7268/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT e 13032/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitidos, respectivamente, em 26 de julho de 2019 e 3 de outubro de 2019
<b>RTE-132</b>	Correspondência VB-GEC 0336/2018, enviada em 16 de abril de 2018
<b>RTE-133</b>	Nota Técnica nº 001/CFEP/2015, emitida em 25 de fevereiro de 2015
<b>RTE-134</b>	Correspondência VB-GEC 1188/2015, enviada em 29 de julho de 2015
<b>RTE-135</b>	Nota Técnica nº 014/2016/GEINV/SUINF, emitida em 19 de maio de 2016
<b>RTE-136</b>	Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF, emitida em 11 de julho de 2016
<b>RTE-137</b>	Memorando nº 0790/2016/SUINF, emitido em 3 de agosto de 2016
<b>RTE-138</b>	Correspondência VB-GEC 1300/2016, enviada em 7 de outubro de 2016
<b>RTE-139</b>	Nota Técnica nº 040/2016/GEINV/SUINF, emitida em 25 de outubro de 2016
<b>RTE-140</b>	Correspondências VB-GEC 1320/2016 e VB-GEC 1330/2016, enviadas, respectivamente, em 14 e 18 de outubro de 2016
<b>RTE-141</b>	Correspondência VB-GEC 1388/2016, enviada em 8 de novembro de 2016
<b>RTE-142</b>	Acórdão nº 290/2018-Plenário do Tribunal de Contas da União, proferido em 21 de fevereiro de 2018
<b>RTE-143</b>	Correspondência VB-GEC 0179/2019, enviada em 22 de fevereiro de 2019
<b>RTE-144</b>	Correspondência VB-GEC 0310/2019, enviada em 2 de abril de 2019
<b>RTE-145</b>	Estudo da Requerente sobre efeitos da alteração da Lei dos Caminhoneiros
<b>RTE-146</b>	Correspondência VB-GEC 0919/2019, enviada em 2 de outubro de 2019
<b>RTE-147</b>	Ofício Circular nº 786/2020/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 4 de junho de 2020
<b>RTE-148</b>	Correspondência ABCR CT-006/2019, enviada em 5 de fevereiro de 2019
<b>RTE-149</b>	Correspondência ABCR CT-047/2019, enviada em 18 de novembro de 2019
<b>RTE-150</b>	Correspondência ABCR CT-064/2020, enviada em 16 de junho de 2020



<b>RTE-151</b>	Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT
<b>RTE-152</b>	Portaria nº 289/2013 do Ministério do Meio Ambiente, publicada no Diário Oficial da União em 19 de julho de 2013
<b>RTE-153</b>	Licença de Operação nº 882/2009, emitida em 9 de outubro de 2009
<b>RTE-154</b>	Correspondência VB-GEC 1395/2016, enviada em 8 de novembro
<b>RTE-155</b>	Correspondência VB-GEC 0270/2017, enviada em 15 de março de 2017
<b>RTE-156</b>	Ofício nº 1233/2016/GEINV/SUINF, emitido em 5 de dezembro de 2016
<b>RTE-157</b>	Ofício nº 560/2017/GEINV/SUINF, emitido em 13 de julho de 2017
<b>RTE-158</b>	Contrato de Empreitada nº CT 1441/2015, celebrado entre VIABAHIA e Paviservice Serviços de Pavimentação Ltda.
<b>RTE-159</b>	E-mail enviado, em 9 de maio de 2016, por Tiago Ferreira Coutinho da EMBASA para Amanda West da VIABAHIA
<b>RTE-160</b>	Pedido de Compra emitido pela VIABAHIA, emitido em 6 de junho de 2016
<b>RTE-161</b>	Correspondência VB-FD 0746/2016, enviada em 18 de outubro de 2016
<b>RTE-162</b>	Correspondência VB-FD 0814/2016, enviado em 17 de novembro de 2016
<b>RTE-163</b>	Ofício nº 0419/2016/COINF-URBA/SUINF/ANTT, emitido em 11 de novembro de 2016
<b>RTE-164</b>	Correspondência VB-GEC 1438/2016, enviada em 18 de novembro de 2016
<b>RTE-165</b>	Primeiro Aditivo ao Contrato de Empreitada nº CT 1441-2015, celebrado em 22 de dezembro de 2016
<b>RTE-166</b>	Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF, emitida em 8 de setembro de 2017
<b>RTE-167</b>	Correspondência VB-GEC 1400/2017, enviada em 1 de dezembro de 2017
<b>RTE-168</b>	Ofício nº 0834/2012/SUINF/ANTT, emitido em 13 de dezembro de 2012
<b>RTE-169</b>	Resolução ANTT nº 483/2004, publicada no Diário Oficial da União em 29 de março de 2004
<b>RTE-170</b>	Resolução ANTT nº 5172/2016, publicada no Diário Oficial da União em 25 de agosto de 2016
<b>RTE-171</b>	Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., em 17 de abril de 2013
<b>RTE-172</b>	Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A., em 11 de janeiro de 2019
<b>RTE-173</b>	Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A., em 17 de outubro de 2017
<b>RTE-174</b>	Correspondência VB-GEC 0301/2017, enviada em 11 de abril de 2017
<b>RTE-175</b>	Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF, emitida em 9 de novembro de 2017
<b>RTE-176</b>	Resolução ANTT nº 5.656/2018, publicada no Diário Oficial da União em 25 de janeiro de 2018
<b>RTE-177</b>	Primeira versão da minuta do aditivo contratual ao Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e VIABAHIA
<b>RTE-178</b>	Nota Técnica nº 063/2018/GEROR/SUINF, emitida em 16 de março de 2018
<b>RTE-179</b>	Ofício nº 0008/2018/GEREF/SUINF, emitido em 5 de junho de 2018





<b>RTE-180</b>	Parecer nº 00778/2018/PFANTT/PGF/AGU, emitido em 16 de abril de 2018
<b>RTE-181</b>	Correspondência VB-GEC 0993/2018, enviada em 20 de setembro de 2018
<b>RTE-182</b>	Correspondência VB-GEC 1200/2018, enviada em 16 de outubro de 2018
<b>RTE-183</b>	Nota Técnica nº 214/2016/GEROR/SUINF, emitida em 28 de novembro de 2016
<b>RTE-184</b>	Despacho nº 12/2019, proferido em 5 de fevereiro de 2019 pela da Gerência de Gestão Econômico-financeira de Rodovias da ANTT
<b>RTE-185</b>	Parecer Técnico nº 1432/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 10 de agosto de 2018
<b>RTE-186</b>	Correspondência VB-GEC 1165/2018, enviada em 29 de outubro de 2018
<b>RTE-187</b>	Correspondências VB-GEC 0229/2010, enviada em 21 de outubro de 2010
<b>RTE-188</b>	Correspondência VB-GEC 0253/2010, enviada em 9 de novembro de 2016
<b>RTE-189</b>	Nota Técnica nº 221/2016/GEROR/SUINF, emitida em 13 de dezembro de 2016
<b>RTE-190</b>	Resolução ANTT nº 5.819/2018, publicada em 10 de maio de 2019
<b>RTE-191</b>	Resolução ANTT nº 1187/2005, publicada em 16 de novembro de 2005
<b>RTE-192</b>	Nota Técnica nº 190/2015/GEROR/SUINF, emitida em 20 de novembro de 2015
<b>RTE-193</b>	Memorando nº 1761/2013/GEINV/SUINF, emitido em 5 de novembro de 2013
<b>RTE-194</b>	Correspondência VB-GEC 0062/2010, enviada em 20 de abril de 2010
<b>RTE-195</b>	Notificação 0001-2010-CVTI, emitida em 20 de maio de 2010
<b>RTE-196</b>	Correspondência VB-GEC 0093/2010, enviada em 4 de julho de 2010
<b>RTE-197</b>	Correspondência VB-GEC 0122/2010, enviado em 23 de junho de 2010
<b>RTE-198</b>	Correspondência VB-GEC 0131/2010, emitida em 8 de julho 2010
<b>RTE-199</b>	Correspondência VB-GEC 0139/2010, enviada em 26 de julho de 2010
<b>RTE-200</b>	Ofício nº 0523/2010/GEFOR/SUINF/ANTT, emitido em 25 de outubro de 2010
<b>RTE-201</b>	Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF, emitida em 31 de agosto de 2018
<b>RTE-202</b>	Resolução nº 3.697/2011, publicada no Diário Oficial da União em 14 de julho de 2011
<b>RTE-203</b>	Resolução nº 3.619/2010, publicada no Diário Oficial da União em 15 de dezembro de 2010
<b>RTE-204</b>	Resolução nº 3.606/2010, publicada no Diário Oficial da União em 24 de novembro de 2010
<b>RTE-205</b>	Resolução DNIT nº 01/2016, publicada no Diário Oficial da União em 14 de janeiro de 2016
<b>RTE-206</b>	Resolução DNIT nº 01/2020 DNIT, publicada no Diário Oficial da União em 6 de janeiro de 2020
<b>RTE-207</b>	Correspondência VB-GEC 0939/2015, enviada em 10 de junho de 2015
<b>RTE-208</b>	Correspondência VB-GEC 1314/2018, enviada em 7 de dezembro de 2018
<b>RTE-209</b>	Resolução DNIT nº 11/2004 DNIT, publicada no Diário Oficial da União em 25 de outubro de 2004
<b>RTE-210</b>	Ofício nº 3643/2014/SUINF, emitido em 24 de novembro de 2014



<b>RTE-211</b>	Correspondência VB-GEC 2230/2014, enviada em 3 de dezembro de 2014
<b>RTE-212</b>	Processo nº 50500.094454-2014-84
<b>RTE-213</b>	Despacho SUINF, proferido em 6 de março de 2018
<b>RTE-214</b>	Ofício nº 0903/2018/GEFIR/SUINF/ANTT, emitido em 18 de dezembro de 2018
<b>RTE-215</b>	Correspondência VB-GEC-0061/2019, enviada em 12 de fevereiro de 2019
<b>RTE-216</b>	Portaria nº 46/2016/ARTESP, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 29 de dezembro de 2016
<b>RTE-217</b>	Resolução ANTT nº 2552/2008, publicada no Diário Oficial da União em 18 de fevereiro de 2008
<b>RTE-218</b>	Memorando Circular nº 050/2014/SUINF, emitido em 24 de setembro de 2014
<b>RTE-219</b>	Memorando Circular nº 024/2014/SUINF, emitido em 28 de maio de 2014
<b>RTE-220</b>	Parecer Técnico nº 287/2014/SUINF, emitido em 24 de setembro de 2014
<b>RTE-221</b>	Resolução nº 5888/2020, publicada no Diário Oficial da União em 18 de maio de 2020
<b>RTE-222</b>	Correspondência VB-GEC 0324/2018, enviada em 11 de abril de 2018
<b>RTE-223</b>	Ofício nº 398/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de agosto de 2018
<b>RTE-224</b>	Correspondência VB-GEC 0048/2009, enviada em 3 de dezembro de 2009
<b>RTE-225</b>	Ofício Circular nº 0002/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 6 de junho de 2018
<b>RTE-226</b>	Memorando nº 0275/2018/SUFIS, emitido em 4 de junho de 2018
<b>RTE-227</b>	Resolução ANTT nº 5.379/2017, publicada no Diário Oficial da União em 14 de julho de 2017
<b>RTE-228</b>	Ofício nº 4986/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 31 de maio de 2019
<b>RTE-229</b>	Correspondência VB-GEC 0576/2019, enviada em 1 de julho de 2019
<b>RTE-230</b>	Correspondência VB-GEC 0577/2019, enviada em 1 de julho de 2019
<b>RTE-231</b>	Correspondência VB-GEC 0578/2019, enviada em 1 de julho de 2019
<b>RTE-232</b>	Correspondência VB-GEC 0579/2019, enviada em 1 de julho de 2019
<b>RTE-233</b>	Correspondência VB-GEC 1101/2019, enviada em 18 de novembro de 2019
<b>RTE-234</b>	Nota Técnica nº 4509/2019/GEFIR/SUINF, emitida em 19 de dezembro de 2019
<b>RTE-235</b>	Extrato da celebração do Convênio nº 001/2011 entre a VIABAHIA e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, publicado no Diário Oficial da União em 13 de janeiro de 2011
<b>RTE-236</b>	Convênio nº 001/2011 celebrado entre a VIABAHIA e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, em 12 de janeiro de 2011
<b>RTE-237</b>	Ofício nº 1860/2010-GAB/10ªSRPRF, emitido em 20 de setembro de 2010
<b>RTE-238</b>	Termo de Entrega, celebrado entre VIABAHIA e a Décima Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, em 3 de fevereiro de 2011
<b>RTE-239</b>	Nota Técnica nº 23/2012/GEINV/SUINF, emitida em 10 de outubro de 2012
<b>RTE-240</b>	Nota Técnica nº 001/2018/SUINF, emitida em 18 de janeiro de 2018

<b>RTE-241</b>	Memorando nº 36/2018/SUINF, emitido em 22 de janeiro de 2018
<b>RTE-242</b>	Voto DSL 041/2018, proferido em 25 de janeiro de 2018
<b>RTE-243</b>	Despacho nº 511/2018/SUINF, proferido em 16 de novembro de 2018
<b>RTE-244</b>	Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido em 16 de janeiro de 2019
<b>RTE-245</b>	Parecer nº 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 5 de julho de 2019
<b>RTE-246</b>	Anexo Contratual nº 5 - Desconto de Reequilíbrio
<b>RTE-247</b>	Correspondência VB-GEC 0981/2018, enviada em 18 de setembro de 2018
<b>RTE-248</b>	Correspondência VB-GEC 0910/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
<b>RTE-249</b>	Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 19 de abril de 2018
<b>RTE-250</b>	Ofício nº 0471/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 10 de setembro de 2018
<b>RTE-251</b>	Processo nº 50501.3275462018-70
<b>RTE-252</b>	Parecer Técnico nº 0263/2017/GEFOR/SUINF, emitido em 1 de setembro de 2017
<b>RTE-253</b>	Correspondência VB-GEC 1147/2017, enviada em 13 de outubro de 2017
<b>RTE-254</b>	Parecer Técnico nº 0289/2017/GEFOR/SUINF, emitido em 26 de outubro 2017
<b>RTE-255</b>	Correspondência VB-GEC 1215/2017, enviada em 26 de outubro de 2017
<b>RTE-256</b>	Relatórios referentes ao levantamento defectométrico e do afundamento em trilha de roda, elaborados pela Pavesys Engenharia, em 25 de outubro de 2017
<b>RTE-257</b>	Correspondência VB-GEC 0246/2018, enviada em 23 de março de 2018
<b>RTE-258</b>	Correspondência VB-GEC 0883/2018, enviada em 21 de agosto de 2018
<b>RTE-259</b>	Correspondência VB-GEC 0985/2018, enviada em 25 de setembro de 2018
<b>RTE-260</b>	Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro, datado de agosto de 2014
<b>RTE-261</b>	Memória de Cálculo e do Boletim de Medição referente às obras no subtrecho 15
<b>RTE-262</b>	Cópia dos autos da Medida Cautelar Pré-Arbitral nº 1033023-70.2019.4.01.3400
<b>RTE-263</b>	Resolução ANTT nº 5.083/2016, publicada no Diário Oficial da União em 2 de maio de 2016
<b>RTE-264</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50500.107335/2012-37
<b>RTE-265</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.003945/2014-27
<b>RTE-266</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.004387/2014-17
<b>RTE-267</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.004386/2014-72
<b>RTE-268</b>	Correspondência VB-GEC 0813/2012, enviada em 2 de outubro de 2012
<b>RTE-269</b>	Ofício nº 317/2012/COINF/URBA, emitido em 15 de outubro de 2012
<b>RTE-270</b>	Resolução ANTT nº 2.665/2008, publicada no Diário Oficial da União em 25 de abril de 2008
<b>RTE-271</b>	Resolução ANTT nº 4.071/2013, publicada no Diário Oficial da União em 24 de julho de 2013
<b>RTE-272</b>	Decisão nº 115/2019/SUINF, proferida em 23 de julho de 2019



<b>RTE-273</b>	Resolução ANTT nº 5810/2018, publicada no Diário Oficial da União em 8 de maio de 2018
<b>RTE-274</b>	Resolução ANTT nº 442/2004, publicada no Diário Oficial da União em 17 de fevereiro de 2004
<b>RTE-275</b>	Decisão nº 36/2015/GEFOR/SUINF, proferida em 15 de janeiro de 2015
<b>RTE-276</b>	Decisão nº 113/2019/SUINF, proferida em 23 de julho de 2019
<b>RTE-277</b>	Decisão nº 110/2019/SUINF, proferida em 8 de julho de 2019
<b>RTE-278</b>	Portaria ANTT nº 227/2020, publicada no Diário Oficial da União em 22 de maio de 2020
<b>RTE-279</b>	Portaria nº 184/2018/SUINF/ANTT e Anexos, publicada no Diário Oficial da União em 3 de setembro de 2018
<b>RTE-280</b>	Resolução ANTT nº 5.232/2016, publicada no Diário Oficial da União em 16 de dezembro de 2016
<b>RTE-281</b>	Ofício Circular nº 015/2018/GEENG/SUINF, emitido em 4 de setembro de 2018
<b>RTE-282</b>	Correspondência VB-GEC 0156/2019, enviada em 15 de fevereiro de 2019
<b>RTE-283</b>	Nota Técnica nº 1770/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR, emitida em 17 de junho de 2019
<b>RTE-284</b>	Ofício nº 8328/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 25 de julho de 2019
<b>RTE-285</b>	PGR, PAE e Relatório de Acompanhamento Ambiental, os quais sempre foram fiscalizados pelo IBAMA
<b>RTE-286</b>	Correspondência CT-052/2018, enviada pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em 20 de dezembro de 2018
<b>RTE-287</b>	Ofício Circular nº 005/2019/GEENG/SUINF, emitido em 15 de fevereiro de 2019
<b>RTE-288</b>	Portaria nº 028/2019/SUINF/ANTT e Anexos, publicada no Diário Oficial da União em 8 de fevereiro de 2019
<b>RTE-289</b>	Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT, publicada no Diário Oficial da União em 5 de julho de 2019
<b>RTE-290</b>	Correspondência VB-GEC 1120/2019, enviada em 3 de dezembro de 2019
<b>RTE-291</b>	Ofício Circular nº 0011/2018/SUINF, emitido em 16 de novembro de 2018
<b>RTE-292</b>	Correspondência VB-GEC 0750/2019, enviada em 30 de agosto de 2019
<b>RTE-293</b>	Ofício SEI nº 12209/2020/GEENG/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 3 de julho de 2020
<b>RTE-294</b>	Acórdão nº 1922/2011 do Tribunal de Contas da União, proferido em 27 de julho de 2011
<b>RTE-295</b>	Ofício nº CT-054/2019, enviado pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em 17 de dezembro de 2019
<b>RTE-296</b>	Aviso de Audiência Pública nº 05/2019 da ANTT, publicado no Diário Oficial da União em 24 de maio de 2019
<b>RTE-297</b>	Resolução ANTT nº 3.651/2011, publicada no Diário Oficial em 12 de abril de 2011
<b>RTE-298</b>	Correspondência VB-GEC 025/2018, enviada em 5 de janeiro de 2018
<b>RTE-299</b>	Ofício nº 0056/2018/COINF/URBA, emitido em 27 de março de 2018
<b>RTE-300</b>	Ofício nº 18507/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 20 de dezembro de 2019



<b>RTE-301</b>	Ofício nº 921/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 20 de dezembro de 2018
<b>RTE-302</b>	Ofício nº 0509/2012/COINF/URBA, emitido em 26 de dezembro de 2012
<b>RTE-303</b>	Ofício nº 1990/2014/GEINV/SUINF, emitido em 22 de dezembro de 2014
<b>RTE-304</b>	Correspondências VB-GEC 0426/2015, VB-GEC 0523/2016, VB-GEC 0756/2018, VB-GEC 1221/2018, VB-GEC 1390/2018, enviadas, respectivamente em 10 de abril de 2015, 6 de maio de 2016, 19 de julho de 2018, 11 de novembro de 2018 e 28 de dezembro 2018
<b>RTE-305</b>	Ofícios nº 185/2015/GEPRO/SUINF, 1544/2016/GEPRO/SUINF, 1388/2018/GEENG/SUINF, 1764/2018/GEENG/SUINF, 0163/2019/GEENG/SUINF, emitidos, respectivamente, em 12 de maio de 2015, 2 de setembro de 2016, 24 de outubro de 2018, 21 de dezembro de 2018 e 1 de fevereiro de 2019
<b>RTE-306</b>	Parecer Técnico 0091/2019/GEENG/SUINF, emitido em 1 de fevereiro de 2019
<b>RTE-307</b>	Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 26 de março de 2019
<b>RTE-308</b>	Nota Técnica nº 925/2019/GEFIR/SUINF, emitida em 29 de abril de 2019
<b>RTE-309</b>	Ofício nº 0814/2019/GEENG/SUINF, emitido em 3 de dezembro de 2019
<b>RTE-310</b>	Ofício Circular nº 0005/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 16 de março de 2018
<b>RTE-311</b>	Ofício Circular nº 0009/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 7 de maio de 2018
<b>RTE-312</b>	Ofício Circular nº 0020/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 10 de outubro de 2018
<b>RTE-313</b>	Ofício Circular nº 0023/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 5 de novembro de 2018
<b>RTE-314</b>	Correspondência VB-GEC 1295/2018, enviada em 30 de novembro de 2018
<b>RTE-315</b>	Correspondência VB-GEC 1299/2018, enviada em 3 de dezembro de 2018
<b>RTE-316</b>	Correspondência VB-GEC 1366/2018, enviada em 18 de dezembro de 2018
<b>RTE-317</b>	Correspondência VB-GEC 0341/2019, enviada em 8 de abril de 2019
<b>RTE-318</b>	Ofício Circular nº 274/2019/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 10 de maio de 2019
<b>RTE-319</b>	Ofício Circular nº 266/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 13 de maio de 2019
<b>RTE-320</b>	Correspondência VB-GEC 0492/2019, enviada em 31 de maio de 2019
<b>RTE-321</b>	Ofício nº 5122/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, enviada em 3 de junho de 2019
<b>RTE-322</b>	Correspondência VB-GEC 0560/2019, enviada em 26 de junho de 2019
<b>RTE-323</b>	Correspondência VB-GEC 1486/2016, enviada em 2 de dezembro de 2016
<b>RTE-324</b>	Ofício nº 0428/2017/GEINV/SUINF, emitido em 6 de junho de 2017
<b>RTE-325</b>	Correspondências VB-GEC 0630/2017, VB-GEC 0778/2017, VB-GEC 0997/2018, VB-GEC 1217/2018, VB-GEC 1336/2018, VB-GEC 0011/2019, enviadas, respectivamente, em 22 de junho de 2017, 28 de julho de 2017, 18 de setembro de 2018, 12 de novembro de 2018, 13 de dezembro de 2018 e 4 de janeiro de 2019

<b>RTE-326</b>	Ofícios nº 585/2017/GEINV/SUINF, 819/2017/GEINV/SUINF, 1507/2018/GEENG/SUINF, 1643/2018/GEENG/SUINF, 1796/2018/GEENG/SUINF, 063/2019/GEENG/SUINF, emitidos, respectivamente, em 17 de julho de 2017, 13 de setembro de 2017, 1 de novembro de 2018, 29 de novembro de 2018, 26 de dezembro de 2018 e 16 de janeiro de 2019
<b>RTE-327</b>	Ofício SEI nº 12387/2020/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 7 de julho de 2020
<b>RTE-328</b>	Voto nº 62/2020 do Diretor Davi Barreto, proferido em 26 de maio de 2020
<b>RTE-329</b>	Ofício nº 01/2013 da Associação Rural Nossa Senhora da Piedade enviado em 13 de março de 2013
<b>RTE-330</b>	Ofício nº 70/2013/COINF/URBA, emitido em 13 de março de 2013
<b>RTE-331</b>	Correspondência VB-GEC 0318/2013, enviada em 19 de março de 2013
<b>RTE-332</b>	Ofício nº 2042/2013/GEINV/SUINF, emitido em 29 de agosto de 2013
<b>RTE-333</b>	Correspondência VB-GEC 1080/2013, enviada em 5 de setembro de 2013
<b>RTE-334</b>	Ofício nº 2210/2013/GEINV/SUINF, emitido em 27 de setembro de 2013
<b>RTE-335</b>	Ofício nº 2232/2013/GEINV/SUINF, emitido em 2 de outubro de 2013
<b>RTE-336</b>	Correspondência VB-GEC 0307/2014, enviada em 20 de fevereiro de 2014
<b>RTE-337</b>	Ofício nº 0999/2014/SUINF, emitido em 9 de abril de 2014
<b>RTE-338</b>	Correspondências VB-GEC 1483/2014, VB-GEC 1928/2015, VB-GEC 0270/2016 e VB-GEC 0943/2016, enviadas em 19 de setembro de 2014, 6 de novembro de 2015, 3 de março de 2016 e 26 de agosto de 2016
<b>RTE-339</b>	Ofícios nº 0054/2015/GEPRO/SUINF e 0619/2016/GEINV/SUINF, emitidos em 13 de abril de 2015 e 2 de junho de 2016
<b>RTE-340</b>	Correspondência VB-GEC 0972/2018, enviada em 13 de setembro de 2018
<b>RTE-341</b>	Ofício nº 674/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de outubro de 2018
<b>RTE-342</b>	Correspondência VB-GEC 0772/2019, enviada em 26 de agosto de 2019
<b>RTE-343</b>	Despacho da GEFIR, proferido em 25 de abril de 2020
<b>RTE-344</b>	Parecer Técnico nº 099/2015/COINF/URBA, emitido em 28 de maio de 2015
<b>RTE-345</b>	Correspondência VB-GEC 0057/2016, enviada em 18 de janeiro de 2016
<b>RTE-346</b>	Ofício nº 0419/2016/GEINV/SUINF, emitido em 11 de abril de 2016
<b>RTE-347</b>	Correspondência VB-GEC 0701/2016, enviada em 6 de junho de 2016
<b>RTE-348</b>	Correspondência VB-GEC 0592/2017, enviada em 21 de junho de 2017
<b>RTE-349</b>	Correspondência VB-GEC 0398/2019, enviada em 3 de maio de 2019
<b>RTE-350</b>	Correspondência VB-GEC 1202/2019, enviada em 21 de dezembro de 2019
<b>RTE-351</b>	Ofício nº 738/2014/GAB/10ªSRPRF/BA, emitido em 29 de maio de 2014
<b>RTE-352</b>	Ofício nº 107/2014/GABINP, emitido em 19 de maio de 2014
<b>RTE-353</b>	Ofício nº 162/2014/COINF/URBA, emitido em 11 de julho de 2014
<b>RTE-354</b>	Parecer Técnico nº 094/2014/COINF/URBA, emitido em 18 de julho de 2014
<b>RTE-355</b>	Ofício nº 0419/2016/GEINV/SUINF, emitido em 11 de abril de 2016
<b>RTE-356</b>	Correspondência VB-GEC 0171/2017, enviada em 2 de junho de 2017
<b>RTE-357</b>	Correspondência VB-GEC 0191/2011, enviada em 31 de maio de 2011
<b>RTE-358</b>	Ofício nº 1291/2013/GEINV/SUINF, emitido em 15 de maio de 2013





<b>RTE-359</b>	Correspondência VB-GEC 0210/2016, enviada em 18 de fevereiro de 2016
<b>RTE-360</b>	Ofício nº 474/2016/GEINV/SUINF, emitido em 2 de maio de 2016
<b>RTE-361</b>	Correspondências VB-GEC 1230/2016, VB-GEC 0170/2017 e VB-GEC 0725/2017, enviadas, respectivamente, em 26 de setembro de 2016, 9 de março de 2017 e 19 de julho de 2017
<b>RTE-362</b>	Ofícios nº 2415/2016/GEPRO/SUINF, 0731/2017/GEPRO/SUINF e 1333/2017/GEPRO/SUINF, emitidos, respectivamente, em 29 de dezembro de 2016, 11 de maio de 2017 e 14 de agosto de 2017
<b>RTE-363</b>	Ofício GASEC nº 2026/2015, emitido em 19 de outubro de 2015
<b>RTE-364</b>	Ofício GASEC nº 2.051/2015, emitido em 27 de outubro de 2015
<b>RTE-365</b>	Correspondência VB-GEC 0066/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
<b>RTE-366</b>	Ofício nº 112/2016/SUINF/ANTT, emitido em 28 de janeiro de 2016
<b>RTE-367</b>	Correspondência VB-GEC 0153/2016, enviada em 11 de fevereiro de 2016
<b>RTE-368</b>	Ofício nº 0822/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 27 de maio de 2016
<b>RTE-369</b>	Correspondência VB-GEC 0895/2016, enviada em 14 de julho de 2016
<b>RTE-370</b>	Ofício nº 1280/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 25 de julho de 2016
<b>RTE-371</b>	Correspondência VB-GEC 1375/2016, enviada em 4 de novembro de 2016
<b>RTE-372</b>	Ofício nº 2131/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 21 de novembro de 2016
<b>RTE-373</b>	Correspondência VB-GEC 0162/2018, enviada em 22 de fevereiro de 2018
<b>RTE-374</b>	Correspondência VB-GEC 0640/2018, enviada em 28 de junho de 2018
<b>RTE-375</b>	Correspondência VB-GEC 1024/2018, enviada em 28 de setembro de 2018
<b>RTE-376</b>	Correspondência VB-GEC 0908/2019, enviada em 3 de outubro de 2019
<b>RTE-377</b>	Ofício nº 0083/2020/GEENG/SUINF, emitido em 28 de fevereiro de 2020
<b>RTE-378</b>	Requerimento do Deputado Estadual José Cerqueira de Santana Neto, apresentado em 26 de fevereiro de 2014
<b>RTE-379</b>	Ofício nº 0016/2014/DNM/ANTT, emitido em 3 de abril de 2014
<b>RTE-380</b>	Ofício nº 1505/2014/SUINF, emitido em 27 de maio de 2014
<b>RTE-381</b>	Correspondência VB-GEC 1071/2014, enviada em 13 de junho de 2014
<b>RTE-382</b>	Correspondência VB-GEC 0126/2016, enviada em 2 de fevereiro de 2016
<b>RTE-383</b>	Ofício nº 0454/2016/GEINV/SUINF, emitido em 18 de abril de 2016
<b>RTE-384</b>	Correspondência VB-GEC 0133/2017, enviada em 19 de abril de 2017
<b>RTE-385</b>	Ofício nº 496/2017/SUINF emitido em 10 de outubro de 2017
<b>RTE-386</b>	Ofício nº 0091/2018/GEINV/SUINF, emitido em 31 de janeiro de 2018
<b>RTE-387</b>	Correspondência VB-GEC 0160/2018, enviada em 20 de fevereiro de 2018
<b>RTE-388</b>	Ofício nº 1337/2018/GEENG/SUINF, emitido em 2 de outubro de 2018
<b>RTE-389</b>	Declaração de Compromisso da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, assinada em 5 de outubro de 2018
<b>RTE-390</b>	Correspondência VB-GEC 1085/2018, enviada em 5 de outubro de 2018
<b>RTE-391</b>	Correspondência VB-GEC 0771/2019, enviada em 26 de agosto de 2019
<b>RTE-392</b>	Ofício nº 0695/2019/GEENG/SUINF, emitido em 30 de setembro de 2019
<b>RTE-393</b>	Correspondência VB-GEC 0430/2020, enviada em 6 de maio de 2020
<b>RTE-394</b>	Ofício nº 0324/2020/GEENG/SUINF, emitido em 28 de maio de 2020
<b>RTE-395</b>	Correspondência VB-GEC 0606/2014, enviada em 28 de abril de 2014
<b>RTE-396</b>	Correspondência VB-GEC 1657/2015, enviada em 14 de setembro de 2015





<b>RTE-397</b>	Correspondências VB-GEC 0528/2016, VB-GEC 1376/2016, VB-GEC 0433/2018, VB-GEC 0650/2019 e VB-GEC 0482/2020, enviadas, respectivamente, em 11 de maio de 2016, 4 de novembro de 2016, 9 de agosto de 2019 e 28 de maio de 2020
<b>RTE-398</b>	Ofícios nº 1279/2016/GEPRO/SUINF, 2187/2016/GEPRO/SUINF, 1136/2018/GEENG/SUINF, 0656/2019/GEENG/SUINF e Ofício nº 0353/2020/GEENG/SUINF, emitidos, respectivamente, em 25 de julho de 2016, 8 de novembro de 2016, 23 de agosto de 2018, 25 de setembro de 2019 e 23 de junho de 2020
<b>RTE-399</b>	Convênio de Delegação, celebrado entre União/ANTT e VIABAHIA, em 5 de junho de 2008
<b>RTE-400</b>	Nota Técnica nº 35/2014/GEINV/SUINF, emitida em 22 de setembro de 2014
<b>RTE-401</b>	Correspondência VB-GEC 0202/2011, enviada em 2 de junho de 2011
<b>RTE-402</b>	Ofício nº 1957/2011/GEINV/SUINF, emitido em 10 de novembro de 2011
<b>RTE-403</b>	Nota Técnica nº 22/2011/GEINV/SUINF, emitida em 9 de novembro de 2011
<b>RTE-404</b>	Correspondência nº VB-GEC 1090/2013, enviada em 6 de setembro de 2013
<b>RTE-405</b>	Nota Técnica nº 30/2013/GEINV/SUINF, emitida em 4 de outubro de 2013
<b>RTE-406</b>	Ofício nº 1286/2014/GEINV/SUINF, emitido em 22 de agosto de 2014
<b>RTE-407</b>	Correspondência VB-GEC 1640/2014, enviada em 4 de setembro de 2014
<b>RTE-408</b>	Correspondência VB-GEC 1434/2015, enviada em 20 de agosto de 2015
<b>RTE-409</b>	Nota Técnica nº 052/2015/GEINV/SUINF, emitida em 13 de novembro de 2015
<b>RTE-410</b>	Correspondência VB-GEC 1000/2016, enviada em 22 de julho de 2016
<b>RTE-411</b>	Nota Técnica nº 41/2016/GEINV/SUINF, emitida em 27 de outubro de 2016
<b>RTE-412</b>	Correspondência VB-GEC 0696/2017, enviada em 12 de julho de 2017
<b>RTE-413</b>	Ofício nº 593/2017/GEINV/SUINF, emitido em 17 de julho de 2017
<b>RTE-414</b>	Correspondência VB-GEC 0882/2017, enviada em 17 de agosto de 2017
<b>RTE-415</b>	Ofício nº 849/2017/GEINV/SUINF, emitido em 22 de setembro de 2017
<b>RTE-416</b>	Ofício nº 391/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 22 de agosto de 2018
<b>RTE-417</b>	Ofício nº 215/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 28 de fevereiro de 2019
<b>RTE-418</b>	Correspondência VB-GEC-0493/2019, enviada em 21 de junho de 2019
<b>RTE-419</b>	Portaria nº 198/2018/SUINF/ANTT, publicada no Diário Oficial da União em 18 de maio de 2018
<b>RTE-420</b>	Parecer Técnico nº 249/2016/GEINV/SUINF, emitido em 25 de outubro de 2016
<b>RTE-421</b>	Ofício nº 1199/2016/GEINV/SUINF, emitido em 30 de novembro de 2016
<b>RTE-422</b>	Correspondência nº VB-GEC 1488/2016, enviada em 29 de novembro de 2016
<b>RTE-423</b>	Ofício nº 1983/2017/GEPRO/SUINF, emitido em 11 de dezembro de 2017
<b>RTE-424</b>	Ofício Circular nº 002/2019/SUINF, emitido em 28 de janeiro de 2019
<b>RTE-425</b>	Ofício Circular nº 007/2018/SUINF, emitido em 29 de agosto de 2018
<b>RTE-426</b>	Correspondência VB-GEC 0300/2020, enviada em 10 de março de 2020

<b>RTE-427</b>	E-mail enviado por Paulo Santos (LABTRANS) à Fernanda Carteadó (VIABAHIA), em 3 de julho de 2020
<b>RTE-428</b>	Correspondência VB-GEC 0067/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
<b>RTE-429</b>	Portaria nº 378/2015 do Ministério dos Transportes, publicada no Diário Oficial da União em 8 de dezembro de 2015
<b>RTE-430</b>	Portaria ANTT nº 46/2014, publicada no Diário Oficial da União em 24 de março de 2014
<b>RTE-431</b>	Ofício nº 0105/2016/GEINV/SUINF, emitido em 28 de janeiro de 2016
<b>RTE-432</b>	Correspondência VB-GEC 0206/2016, enviada em 24 de fevereiro de 2016
<b>RTE-433</b>	Guia de Redução de Acidentes com Base em Medidas de Engenharia de Baixo Custo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
<b>RTE-434</b>	Ofício nº 0043/2016/COINF-URBA/SUINF, emitido em 23 de fevereiro de 2016
<b>RTE-435</b>	Correspondência VB-GEC 0383/2018, enviada em 25 de abril de 2018
<b>RTE-436</b>	Ofício nº 399/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de agosto de 2018
<b>RTE-437</b>	Correspondência VB-GEC 1042/2018, enviada em 2 de outubro de 2018
<b>RTE-438</b>	Correspondência VB-GEC 1309/2018, enviada em 17 de dezembro de 2018
<b>RTE-439</b>	Ofício nº 5125/2019/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 5 de junho de 2019
<b>RTE-440</b>	Correspondência VB-GEC-0567/2019, enviada em 21 de junho de 2019
<b>RTE-441</b>	Correspondência VB-GEC 0708/2019, enviada em 5 de agosto de 2019
<b>RTE-442</b>	Ofício nº 10778/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 27 de agosto de 2019
<b>RTE-443</b>	Correspondência VB-GEC 0810/2019, enviada em 3 de setembro de 2019
<b>RTE-444</b>	Ofício nº 0705/2019/GEENG/SUINF, emitido em 1 de outubro de 2019
<b>RTE-445</b>	Ofício nº 0509/2012/COINF/URBA, emitido em 26 de dezembro de 2012
<b>RTE-446</b>	Correspondência VB-GEC 0015/2013, enviada em 8 de janeiro de 2013
<b>RTE-447</b>	Ofício nº 1063/2013/GEINV/SUINF, emitido em 1 de abril de 2013
<b>RTE-448</b>	Correspondência VB-GEC 0019/2014, enviada em 9 de janeiro de 2014
<b>RTE-449</b>	Ofício nº 0856/2015/GEFIR/SUINF, emitido em 12 de novembro de 2015
<b>RTE-450</b>	Correspondências VB-GEC 0494/2016, VB-GEC 1282/2016, VB-GEC 0461/2018, VB-GEC 0605/2019, VB-GEC 1030/2019 e VB-GEC 0467/2020 enviadas, respectivamente, em 3 de maio de 2016, 3 de novembro de 2016, 17 de maio de 2018, 9 de agosto de 2019, 30 de outubro de 2019 e 22 de maio de 2020
<b>RTE-451</b>	Ofícios nº 1126/2016/GEPRO/SUINF, 2159/2016/GEPRO/SUINF, 1554/2018/GEENG/SUINF, 0704/2019/GEENG/SUINF e 0861/2019/GEENG/SUINF, emitidos, respectivamente, em 7 de julho de 2016, 24 de novembro de 2016, 12 de novembro de 2018, 1 de outubro de 2019 e 24 de janeiro de 2020
<b>RTE-452</b>	Ofício nº 155/15 da Câmara Municipal de Amélia Rodrigues/BA, emitido em 23 de novembro de 2015
<b>RTE-453</b>	Correspondência VB-GEC 0065/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
<b>RTE-454</b>	Correspondência VB-GEC 0208/2016, enviada em 24 de fevereiro de 2016
<b>RTE-455</b>	Ofício nº 0442/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 4 de setembro de 2018
<b>RTE-456</b>	Correspondência VB-GEC 1041/2018, enviada em 2 de outubro de 2018