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, 12 de novembro de 2020.

Petição 7 da Requerente -
Réplica

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

ÍNDICE GERAL DA PETIÇÃO 7 DA REQUERENTE

Introdução 3
1. Preliminarmente: Pontos incontroversos em razão da ausência de impugnação específica 8
2. Impertinência da preliminar arguida pela Requerida.....12
3. Impertinência das alegações de defesa da ANTT 17
3.1. Necessária contextualização das premissas econômicas da Concessão: convivência entre *pacta sunt servanda* e as características de mutabilidade e incompletude dos contratos de concessão....17
3.2. Esclarecimentos sobre a alegada *inadimplência* da VIABAHIA.....29
3.3. A depressão econômica como evento desequilibrante do Contrato: relação de causalidade e efeitos……35
3.4. Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA 78
3.5. Os impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão 84
3.6. Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental.....85
3.7. Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio 87
3.8. Reinclusão da verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) 89
3.9. Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão 92
3.10. Atraso na abertura das praças de pedágio 94
3.11. Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA ……106
3.12. Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade 109
3.13. Alteração unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos.....111
3.14. Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito113
3.15. A incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio.....116
3.16. Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária.....122
3.17. Nulidade de autos de infração 124
3.18. Inaplicabilidade de atos normativos emitidos pela ANTT.....132
3.19. Inclusão e exclusão de investimentos do PER.....147
4. Conclusão e Pedidos 157
Lista Consolidada de Anexos da Petição 7 da Requerente 169

Introdução

1. A partir da Resposta da ANTT, percebe-se que esta atua como se ainda estivesse avaliando os pedidos da VIABAHIA na via administrativa, esfera na qual a Requerida possui a prerrogativa de valer-se do seu poder decisório, podendo ignorar as provas e o contexto fático enfrentado pelas concessionárias sob sua gestão.

2. Esquece-se a Requerida que, agora, litiga perante um Tribunal Arbitral a exercer o **controle jurisdicional** sobre suas decisões e interpretações abusivas. Na posição de litigante nesta arbitragem, a ANTT **não** pode se esquivar de se manifestar sobre os fatos, argumentos e provas apresentadas pela VIABAHIA, acreditando que suas "prerrogativas" de Poder Concedente irão prevalecer também neste âmbito. Ou, ao assim agir, deverá suportar as consequências de não ter se desincumbido do ônus processual de impugnar especificamente os fatos, argumentos e provas apresentados pela Requerente.

3. Para negar pleitos sólidos e fundamentados da VIABAHIA, a ANTT se utiliza de três principais estratégias: **(i)** evita a impugnação específica aos argumentos e provas trazidas nas Alegações Iniciais; **(ii)** invoca e interpreta de maneira equivocada a matriz de risco do Contrato e o princípio da *pacta sunt servanda* e **(iii)** apega-se, sem comprovações e de forma descontextualizada, a supostos "elevados índices" de inexecuções da VIABAHIA.

4. Sobre a **primeira estratégia**, é eloquente o fato de, por exemplo, o Relatório A&M (**RTE-087**) **não ter sido sequer mencionado** ao longo das mais de 200 páginas de sua manifestação. O relatório traz um estudo técnico independente sobre os detalhes e, em grande parte, a quantificação dos pedidos da Requerente que foram negados em via administrativa. Ao que parece, a ANTT não se deu ao trabalho de, ao menos, abrir este documento para preparar sua Resposta, quando era o seu **ônus**, na qualidade de Requerida, apresentar e fundamentar **todas** as suas defesas contra os pedidos da Requerente[1]. Nota-se que a Requerida, já de início, limita-se a questionar o valor dos pleitos da Requerente sem analisar a minuciosa quantificação trazida no referido Relatório.

5. A ignorância consciente da ANTT ao que fora apresentado é ainda mais impressionante em pleitos específicos. A título ilustrativo, no pedido relacionado aos passivos ambientais[2], a ANTT simplesmente "copiou e colou" seus argumentos apresentados no âmbito administrativo, sem ter sequer lido o que fora pleiteado pela VIABAHIA.

6. Se esta estratégia pode funcionar muito bem para a ANTT na esfera administrativa, na arbitragem, diferentemente, a falta de impugnação específica em sede de Resposta conduz à **ausência de controvérsia e à procedência dos pedidos da VIABAHIA**. Inclusive, a ANTT **não** pode se valer da revogação da Medida Liminar pré-arbitral (por meio da Ordem Processual n° 5) – bem como da situação favorável que esta decisão confere à Requerida –, para simplesmente se esquivar de seu ônus legal de impugnação específica.

---

[1] Recorda-se, neste ponto, o disposto no item 5.1 do Termo de Arbitragem "*Os pedidos e alegações das Partes, ora resumidamente expostos, serão desenvolvidos e fundamentados nas Alegações Iniciais e **respectiva Resposta** a serem apresentadas pelas Partes, conforme calendário constante do item IX deste Termo de Arbitragem*".
[2] *Vide*, para detalhes, **item 3.6** desta manifestação.

7. A não apresentação da devida defesa aos pedidos da VIABAHIA vem umbilicalmente ligada à sua **segunda estratégia**. A ANTT acredita que não seria necessário considerar qualquer pedido na arbitragem e apenas invocar a matriz de risco do Contrato. Nada mais equivocado. Afinal, quando são analisados os argumentos e provas apresentadas pela VIABAHIA, verifica-se que **todos os seus pedidos observam fielmente a matriz de risco** e as demais disposições contratuais e legais (todas expressamente indicadas nos pedidos).

8. A matriz de risco contratual deve ser interpretada e aplicada considerando a natureza deste Contrato, as circunstâncias que o envolvem e, por óbvio, todos os seus dispositivos. Os contratos de concessão são marcados pela sua **mutabilidade**, de modo que os riscos assumidos são aqueles conhecidos ao tempo da licitação e que foram previstos no respectivo plano de negócios – com o que a ANTT concorda[3].

9. Quando, porém, as circunstâncias são alteradas de forma imprevista, ou pior, em decorrência de atos da Administração Pública, os impactos ao Contrato devem ser avaliados de forma a **manter seu equilíbrio econômico-financeiro**[4]. É sob este prisma que a matriz de risco é fixada e a *pacta sunt servanda* se aperfeiçoa no âmbito das concessões públicas – e é nesta hora de promover o devido reequilíbrio, que a ANTT passa a discordar.

10. Na verdade, é a ANTT que pretende **desvirtuar** por completo estes conceitos com o objetivo de induzir este Tribunal Arbitral em erro. Pretende a ANTT argumentar que a VIABAHIA deve assumir todos os riscos, amargar todos os prejuízos – mesmo aqueles não conhecidos ou causados pela conduta ou omissão da ANTT e Poder Concedente –, enquanto a Requerida poderia descumprir as suas obrigações sob qualquer justificativa, como é o caso da Revisão Quinquenal.

11. A Revisão Quinquenal é uma **obrigação da ANTT**, nos termos da Cláusula 16.5.1. do Contrato, a ser realizada a cada cinco anos, e que **nunca** foi cumprida em onze anos de Concessão. Sendo uma **obrigação descumprida da ANTT**, é direito da VIABAHIA, na qualidade de concessionária, exigir que seu conteúdo seja decidido e aplicado pelo Tribunal Arbitral.

12. Ora, que *pacta sunt servanda* é esta que a ANTT quer defender, quando ela própria **descumpre** o contrato reiteradamente? No entender da ANTT, este princípio, assim como a matriz de risco contratual, só deveria ser observado pela VIABAHIA, mas jamais por ela! Afinal, esta acredita que pode ficar mais de 6 anos sem cumprir a Revisão Quinquenal e, ainda, alterar suas regras de aplicação *a posteriori*, impedindo sua realização por meio da Resolução 5.859/2019. Essa "vontade" da ANTT não pode prevalecer ao arrepio do que dispõem a lei e o Contrato.

13. Nota-se o quão abusiva é a interpretação da ANTT: alega que não estaria em mora de sua obrigação de realizar a Revisão Quinquenal, porque "não havia" o **procedimento que cabia a ela própria regular há anos!** A ANTT tenta, descaradamente, **beneficiar-se da própria torpeza** em detrimento dos direitos e interesses da VIABAHIA e dos usuários, manifestando inequívoca conduta revestida por abuso do seu poder regulador para impedimento da concretização de uma previsão contratual[5].

---

[3] *Vide* parágrafo 104 da Petição 4 da Requerida.
[4] Cláusula 20.1.2. do Contrato, artigo 9, §4° e 10 da Lei Geral das Concessões e artigo 65, II, d da Lei 8.666/93.
[5] Sobre este ponto, como apontado desde a Petição 4 da Requerente, ainda que não houvesse regulação propriamente, após o protocolo da Proposta de Revisão Quinquenal pela Requerente (carta VB-GEC-1275/2016 -

14. Ciente desta responsabilidade, a ANTT traz alegações de que a Revisão Quinquenal seria uma "prerrogativa unicamente sua", e um direito "apenas dos usuários", não podendo a VIABAHIA trazer ao Tribunal Arbitral a discussão sobre os pleitos que haviam sido apresentados em seu âmbito, como é o caso dos investimentos. Mais um equívoco da ANTT: o Contrato é claro ao determinar, obrigar, a realização da Revisão Quinquenal para adequar a Concessão às suas necessidades e ao **cenário econômico**, duramente afetado desde 2014.

15. Como evidenciado nas Alegações Iniciais da Requerente, e será reiterado no **item 3** a seguir, esta função da Revisão Quinquenal – como obrigação da ANTT e direito da VIABAHIA – **foi determinada pelo Tribunal de Contas da União** para que o ente privado seja remunerado de forma adequada e justa diante das variáveis macroeconômicas (**RTE-010**), favorecendo, em última análise, o usuário que gozará de serviços adequados e sem riscos de descontinuidade.

16. E esta obrigação contratual deve ser analisada em conjunto com a matriz de risco das Partes. Ao não realizar a Revisão Quinquenal, e ao, confessadamente, atrasar a emissão de um "procedimento" para esta, a ANTT **perde** sua "prerrogativa" e sua conduta deve ser submetida ao Tribunal Arbitral. O controle jurisdicional assim compreenderá, dentre outros, o conteúdo pretendido na Revisão Quinquenal – ignorado pela ANTT –, o qual, além de ser um direito claro dos usuários, é **também um direito da VIABAHIA**.

17. Todos os pedidos da VIABAHIA são apresentados no interesse ao melhor desempenho da Concessão e prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários (artigo 6º, da Lei nº 8.987/95), o qual foi duramente abalado pelas condutas da ANTT. E, tendo em vista a longa duração do Contrato, estes pedidos compreendem valores altos, mas que, como já esclarecido pela Requerente[6], devem ser recompostos de acordo com as formas previstas contratualmente, a fim de não prejudicar os usuários e, ao mesmo tempo, garantir a viabilidade econômico-financeira do projeto. Não há nenhuma "real estratégia" da VIABAHIA a ser questionada, quando esta apenas busca o cumprimento do Contrato e da lei.

18. Logo, a interpretação trazida pela ANTT é distorcida e conduz ao seu inequívoco **abuso de poder**, o qual é exercido livremente no âmbito administrativo e, agora, a Requerida pretende trazê-lo à arbitragem, buscando o respaldo dos membros deste Tribunal Arbitral.

19. Também é eloquente o linguajar ofensivo utilizado pela ANTT ao tratar da forma como a VIABAHIA apresenta seus pedidos e aplica o Contrato. Alega a Requerida que utilizar as projeções do Plano de Negócios como base para o pedidos de reequilíbrio seria uma "*agressão à inteligência humana*"[7], quando, **na verdade, é o próprio Contrato que determina esta forma de cálculo**, conforme Cláusula 20.4.2[8]:

RTE-015) e 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 Agência propôs, em junho de 2017, um procedimento básico para avaliação de alguns dos temas suscitados pela Requerente (Parecer Técnico 162/2017/GEINV/SUINF - **RTE-042**), assim como uma planilha de encaminhamento das propostas a serem debatidas (Ofício Circular 12/2017/GEINV/SUINF - **RTE-043**). Em menos de 1 mês, a Requerente readequou a proposta de temas a serem debatidos ao formato indicado pela Agência (carta VB-GEC-0908/2017 – **RTE-044**).

[6] *Vide* **item 5** da Parte Geral da Petição 5 da Requerente.

[7] *Vide* parágrafos 24 e 25 da Petição 4 da Requerida.

[8] Recorda-se que as hipóteses (i) e (ii) da Cláusula 20.4.2. são, respectivamente, a inclusão de novos investimentos no PER e a hipótese de inexecução pela VIABAHIA.

"*20.4.2 A forma de recomposição do equilibrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:*

(...)

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilfbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado ***apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta.***"

20. Logo se percebe qual Parte quer fugir do Contrato e "agredir a inteligência humana". Como restará devidamente comprovado a partir desta Réplica e dos documentos ora apresentados – inclusive pareceres emitidos pelos mais renomados juristas do Brasil na área – não há dúvidas de que é a ANTT quem viola o Contrato e invoca a *pacta sunt servanda* e sua matriz de risco de maneira **distorcida** ao que dispõe o Direito Administrativo, com o único intuito de evitar o aprofundamento da análise dos pedidos da VIABAHIA, tal como feito em via administrativa ao longo dos últimos anos.

21. A **terceira estratégia** utilizada pela ANTT não poderia ser outra que não alegar "diversos descumprimentos" da VIABAHIA. Pretende a Requerida "criar" uma imagem deturpada da VIABAHIA para o Tribunal Arbitral, a fim de conduzi-lo a fazer o mesmo que ela: ignorar todo o contexto da Concessão, as provas e, o que é mais grave, o que determina o Contrato e a lei.

22. Para causar esta péssima impressão a respeito da VIABAHIA, a ANTT abusa de uma série de gráficos e informações **sem qualquer lastro** e que, inclusive, já foram **refutados pela VIABAHIA** em suas Alegações Iniciais[9]. No entanto, ao invés de contrapor os dados trazidos pela Requerente, é mais fácil à ANTT apenas "copiar e colar" os mesmos gráficos e tabelas já apresentados por ocasião de manifestações anteriores.

23. Justamente buscou a VIABAHIA contextualizar seus números de execução contratual no início da Concessão e, principalmente, após o advendo da crise econômica e demais ações do Poder Condedente que **desconfiguraram por completo** as projeções e certas obrigações previstas no Contrato, **impedindo o seu cumprimento pela Requerente**.

24. Caberia à ANTT ter reavaliado estas obrigações, no âmbito da Revisão Quinquenal, para adequá-las às necessidades do Sistema Rodoviário e ao cenário econômico[10]. Porém, foi muito mais conveniente apenas apontar as supostas "graves" inexecuções **sem considerar a sua própria inexecução** e seus efeitos sobre a Concessão – estes sim, efetivamente graves.

25. Pautada nestas três estratégias – que, de **tão frágeis**, sucumbem à análise mais simples dos fatos e documentos trazidos à arbitragem –, a ANTT apresenta argumentos superficiais de "abertura" para refutar os pedidos da VIABAHIA. Cria uma expectativa de que irá detalhá-los e comprová-los ao longo da Resposta. Todavia, qual não é a surpresa de ver que a ANTT **não se aprofunda, não contesta, não prova**.

[9] *Vide* **item 4** da Parte Geral da Petição 5 da Requerente.
[10] Conforme determina o Contrato na Cláusula 16.5.1., reiteradamente transcrita pela VIABAHIA nesta manifestação e nas anteriores.

26. E para completar sua lista de "defesas", a ANTT ainda apresenta uma preliminar processual absolutamente estapafurdia[11]. Faz alegações desconexas, ora querendo tratar de litispendência, ora de prejudicialidade externa – inclusive trazendo citações internacionais, de arbitragens de investimentos, que em **nada** se confundem com a presente – e finaliza com um **pedido incompreensível** para que o Tribunal Arbitral "se abstenha de julgar" diversos pleitos da VIABAHIA **sem** qualquer detalhamento ou comprovação.

27. Novamente, a ANTT cria a expectativa de que irá trazer argumentos e provas sólidas, dada a agressividade de seu texto, mas nada detalha e nada comprova. Ao final desta Réplica ficará claro que a ANTT pretende se manter na sua posição de "superioridade", de quem "manda", de quem "decide" sem precisar justificar, em manifesto **abuso de poder e violação à boa-fé**. A VIABAHIA confia que este Tribunal Arbitral não permitirá que esta conduta prevaleça.

28. Feitas estas considerações, a Requerente inicia sua Réplica com a indicação dos pontos de seus pedidos que restaram **incontroversos** após a total ausência de impugação pela ANTT (**item 1**) e com as razões para o total **afastamento** da preliminar processual suscitada pela ANTT (**item 2**). Em seguida, passa-se a demonstrar a **impertinência das alegações da ANTT**, a começar pela sua visão distorcida da matriz de risco contratual e do princípio *pacta sunt servanda*, assim como das supostas "inexecuções" da Requerente, detalhando-se, pleito a pleito, os absurdos trazidos pela Requerida (**item 3**). Ao final, são reiterados todos os **pedidos** da VIABAHIA para apreciação por este Tribunal Arbitral (**item 4**).

29. Ao longo desta Réplica, serão **reiterados** todos os argumentos, comprovações e pedidos apresentados nas Alegações Iniciais, os quais são **corroborados por relatórios e pareceres independentes** e para os quais a VIABAHIA chama a atenção deste Tribunal Arbitral:

    (i) Parecer jurídico elaborado pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, que detalha a qualificação jurídica e efeitos ao Contrato decorrentes da depressão econômica e do solo de massapê (**RTE-457**);

    (ii) Parecer jurídico elaborado por Ernesto Tzirulnik Advocacia, que compreende a qualificação e efeitos decorrentes da depressão econômica e do solo de massapê sob a perspectiva do direito securitário (**RTE-458**);

    (iii) Relatório técnico complementar elaborado pela A&M (**RTE-459**), que complementa o Relarório A&M (**RTE-087**);

    (iv) Parecer econômico elaborado por Bráulio Borges, que analisa a particularidade da crise iniciada em 2014 e o fenômeno da histerese (**RTE-460**);

    (v) Relatório financeiro elaborado pela KPMG Brasil, que avalia os impactos à TIR do Contrato e a realização de investimentos pela VIABAHIA (**RTE-461**);

    (vi) Parecer jurídico elaborado pelo Professor Egon Bockmann Moreira, que detalha a ilegalidade da Resolução nº 5.859/2019 (**RTE-462**).

30. Ainda, assim como apresentado nas Alegações Inciais no intuito de facilitar a compreensão dos pedidos formulados nesta arbitragem, a VIABAHIA apresenta novo **Quadro Sinótico Atualizado** de seus pleitos (**RTE-463**), destacando as principais alegações e documentos anexos essenciais.

[11] *Vide* item I da Petição 4 da Requerida.

1. Preliminarmente: Pontos incontroversos em razão da ausência de impugnação específica

31. Antes mesmo de adentrar à análise específica de cada um dos pleitos submetidos a esta arbitragem, é fundamental ressaltar que, ao longo de sua Resposta às Alegações Iniciais, **a ANTT não se desincumbiu do ônus de impugnar diversas alegações** e, especialmente, os documentos anexos trazidos pela VIABAHIA.

32. Sem sequer fazer menção aos estudos técnicos elaborados para esta arbitragem, a ANTT simplesmente repetiu *ipsis litteris* os argumentos que já havia apresentado em via administrativa, ora ignorando os argumentos e documentos apresentados pela Requerente nas suas Alegações Iniciais, ora tecendo alegações desconexas com o que está sendo discutido e requerido neste procedimento arbitral.

33. Nessa linha, também revela a superficialidade da análise da Requerida sua crítica à subdivisão das Alegações Iniciais da Requerente, que, ciente da complexidade jurídica e técnica de seus pleitos, buscou recursos para auxiliar a análise de seus pedidos, seja com a segregação de discussões complexas em cadernos temáticos, seja através da apresentação de um **Quadro Sinótico** (**RTE-088**) com o resumo de todas as principais alegações da Requerente, bem como os documentos mais significativos de cada pleito.

34. Todavia, mesmo com a utilização destes recursos, a ANTT **não** demonstrou a mínima diligência parar abrir os documentos anexos, tampouco para ler com a devida atenção o que estava escrito nas Alegações Iniciais.

35. Apenas um exemplo que denuncia esta conduta temerária da ANTT, como já mencionado acima, é a completa ausência de menção ao Relatório A&M (**RTE-087**), que contém a análise técnica **essencial** para a compreensão da maioria dos pleitos deduzidos pela VIABAHIA.

36. Se, por um lado, a Requerida alega com base em argumentos claramente padronizados a "ausência de provas" dos pleitos formulados pela Requerente, por outro, **não há** uma linha sequer sobre o mencionado Relatório A&M e os diversos outros pareceres e notas técnicas que substanciaram as Alegações Iniciais.

37. Até mesmo uma análise superficial desta arbitragem permite verificar que a maioria dos pleitos não se encerram apenas em questões jurídicas, sendo marcados por questões multidisciplinares fáticas e profundamente técnicas, que inclusive respaldam as teses jurídicas apresentadas. Assim, a ausência da devida avaliação dos fundamentos jurídicos e técnicos redunda em patente ausência de impugnação específica aos pleitos da VIABAHIA.

38. No entanto, a fim de mais uma vez otimizar a análise dos pleitos da VIABAHIA, destaca-se no quadro-resumo abaixo todos os principais documentos juntados pela VIABAHIA que são **fundamentais** para a compreensão específica de cada pleito e, não obstante as referências expressas e, inclusive, o destaque constante do Quadro Sinótico (**RTE-088**), **não foram minimamente questionados ou impugnados pela Requerida**, de tal modo que seu conteúdo se tornou **incontroverso**:

A extraordinária redução do volume tráfego e de receita projetados
• Item 5.1. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Parecer Tendências (**RTE-092**); • Nota Técnica n° 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**); • Parecer nº 404/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-084**).
A necessária readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas
• Item 5.2. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Parecer Tendências (**RTE-092**); • Nota Técnica n° 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**); • Parecer Alexandre Santos de Aragão (**RTE-098**); • Carta AST nº 005-2016 (**RTE-076**); • Nota Técnica elaborada pela Consultoria Dynatest ("Nota Técnica Dynatest" - **RTE-100**); • Parecer Egis (**RTE-104**).
A necessária readequação do prazo de execução das Obras Condicionadas
• Item 5.2. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0540/2017 (**RTE-048**); • 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 (**RTE-109**); • Relatório de Avaliação de Conformidade Técnica dos Estudos de Tráfego, Capacidade e Níveis de Serviço, elaborado pelo Consórcio Minas Bahia (**RTE-073**); • Memorando nº 487/GEFOR/SUINF (**RTE-056**); • Proposta para a 1ª Revisão Quinquenal (**RTE-015**).
Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA
• Item 5.4 do Relatório A&M (**RTE-087**); • Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605 (**RTE-111**); • Relatório Técnico elaborado pela Dynatest (**RTE-113** e **RTE-114**); • Estudo Geotécnico (**RTE-121**); • Correspondência VB-GEC 0336/2018 (**RTE-127**); • Ofício nº 061/2019/GEENG/SUINF (**RTE-049**); • Correspondência VB-GEC 0130/2019 (**RTE-128**).
Os impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão
• Item 5.3. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Nota Técnica nº 014/2016/GEINV/SUINF (**RTE-135**); • Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF (**RTE-136**); • Correspondência VB-GEC-1388/2016 (**RTE-141**); • Correspondência VB-GEC-0179/2019 (**RTE-143**); • Correspondência VB-GEC-0310/2019 (**RTE-144**).
Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental
• Item 5.6. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Licença de Operação n° 882/2009 (**RTE-153**).
Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio
• Item 5.5. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-FD 0746/2016 (**RTE-161**); • Correspondência VB-FD 0814/2016 (**RTE-162**); • Primeiro Aditivo ao Contrato de Empreitada (**RTE-165**); • Pleito de reequilíbrio do Contrato, constante da proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
Reinclusão de verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)
• Item 5.15. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0301/2017 (**RTE-174**);

• Nota Técnica n° 223/2017/GEROR/SUINF (**RTE-175**); • Minuta do aditivo contratual (**RTE-177**); • Nota Técnica n° 063/2018/GEROR/SUINF (**RTE-178**); • Ofício n° 0008/2018/GEREF/SUINF (**RTE-179**).
Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão
• Item 5.8. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0800/2018 (**RTE-097**); • Nota Técnica nº 061/2018/GEREF/SUINF (**RTE-040**).
Atraso na abertura das praças de pedágio
• Item 5.7. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0062/2010 (**RTE-194**); • Notificação da ANTT nº 0001-2010-CVTI (**RTE-195**); • Correspondência VB-GEC 0093/2010 (**RTE-196**).
Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA
• Item 5.11. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Resolução n° 1/2016 (**RTE-205**); • Resolução nº 1/2020 (**RTE-206**).
Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade
• Item 5.9. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Memorando Circular nº 050/2014/SUINF (**RTE-218**); • Parecer Técnico n° 287/2014/SUINF (**RTE-220**); • Correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
Alteração Unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos
• Item 5.10. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Ofício Circular n° 0002/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-225**); • Correspondência VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**).
Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito
• Item 5.13. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Termo de Entrega dos Veículos (**RTE-238**), anexado ao Convênio n° 001/2011 (“Convênio” - **RTE-236**); • Ofício n° 1860/2010-GAB/10ªSRPRF (**RTE-237**).
A incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio
• Item 5.14. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0900/2017 (**RTE-095**); • Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF (**RTE-175**); • Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (**RTE-240**); • Despacho nº 511/2018/SUINF (**RTE-243**); • Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-244**); • Nota Técnica SEI nº 2271/GEREF/SUINF/DIR (**RTE-027**); • Correspondência VB-GEC-0910/2017 (**RTE-248**); • Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF (**RTE-249**); • Correspondência VB-GEC-0981/2018 (**RTE-247**).
Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária
• Item 5.12. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Estudos técnicos realizados da Pavesys Engenharia, enviados por meio da carta VB-GEC-1215/2017 (**RTE-255**); • Pedidos de reconsideração da aplicação do Desconto de Reequilíbrio formulados pela VIABAHIA à ANTT (**RTE-257**), (**RTE-097**) e (**RTE-258**); • Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro (**RTE-260**).
Nulidade de Autos de Infração
• Medida Cautelar Pré-Arbitral n° 1033023-70.2019.4.01.3400 (**RTE-262**) • Auto de Infração n° 5027 – PAS n° 50500.107335/2012-37:

• VB-GEC 0813/2012 (**RTE-268**); • Cancelamento do TRO, conforme consta do Ofício n° 317/2012/COINF/URBA (**RTE-269**); • Decisão nº 115/2019/SUINF (**RTE-272**), julgou improcedente a defesa da Requerente; • Páginas 124 à 315 do RTE-262. • Auto de Infração n° 5082 – PAS n° 50535.003945/2014-27: • Decisão nº 36/2015/GEFOR/SUINF (**RTE-275**); • Páginas 316 à 432 do RTE-262. • Autos de Infração n° 5086 e 5087 – PAS n° 50535.004387/2014-17 e 50535.004386/2014-72: • Decisão nº 113/2019/SUINF (**RTE-276**); • Decisão nº 110/2019/SUINF (**RTE-277**); • Páginas 433 a 711 do RTE-262.
Inaplicabilidade do Ofício Circular nº 0011/2018/SUINF
• Correspondência VB-GEC-0750/2019 (**RTE-292**).
Inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 – Revisão Quinquenal
• Ofício nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-008**); • Parecer nº 02529/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-070**); • Parecer 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-016**); • Ofício nº CT-054/2019 (**RTE-295**).
Inclusão e Exclusão de Investimentos no PER
• Apêndice A do Relatório A&M (**RTE-087**).

39. **Nenhum** dos supracitados documentos foi impugnado direta (ou mesmo indiretamente) pela ANTT, de tal modo que, sendo a Resposta às Alegações Iniciais o momento processual para que a Requerida controvertesse fatos constantes das Alegações Iniciais e seus correspondentes documentos de instrução, a ausência de impugnação específica torna **incontroverso tudo que não foi diretamente controvertido pela ANTT**.

40. A indicação dos pontos incontroversos será feita de forma individualizada ao longo desta manifestação em cada pleito desta arbitragem, sendo, por ora, necessário reforçar que a apresentação de defesa pela ANTT representa um **ônus**, do qual esta claramente não se desincumbiu. Assim, como consequência processual de sua conduta, tornaram-se incontroversos os fatos narrados pela Requerente e não impugnados especificamente na Resposta da Requerida, conforme ensina Cândido Rangel Dinamarco[12]:

> "***A defesa do réu é um ônus***. *(...) Temos um ônus, um encargo. Ônus é um peso que se põe sobre uma pessoa de modo que ela se desincumba dele. Desincumbindo-se do encargo ou do peso, ela se habilita a obter uma vantagem jurídica, ou evitar uma desvantagem. A idéia de ônus aproxima-se, de certa forma, à idéia de faculdade, no sentido de que certas condutas são às vezes permitidas às pessoas.* ***Com respeito à noção de ônus, porém, deve-se fazer a observação de que, não a exercendo, sofrerá quem se omitiu negativa, ou por não obter o que quer, ou por se sujeitar ao que não quer.***" (grifamos)

41. A ausência de controvérsia sobre fatos expostos pela Requerente e a impossibilidade de discussão posterior pela Requerida, cabe destacar, está intrinsecamente relacionada ao exercício do direito de defesa pela VIABAHIA, na medida em que a ausência de impugnação específica e concreta **impede o desenvolvimento do contraditório e ampla defesa em sede**

[12] DINAMARCO, Cândido Rangel. Ônus de contestar e o efeito da revelia. *Revista de Processo.* v. 41/1986, p. 185 – 197, 1986.

de réplica, haja vista não ter a Requerida delimitado sua insurgência. Caso a Requerida, apenas que por hipótese, pretenda fazer tal delimitação em sede de Tréplica, não haverá mais oportunidade de manifestação pela Requerente, restando violado o devido contraditório.

42. Justamente por este motivo, o Termo de Arbitragem **fixou** o momento das Alegações Iniciais (para a Requerente) e a Resposta (para a Requerida), para que as Partes apresentem a fundamentação e desenvolvimento de suas alegações e pedidos[13]. Uma vez que a ANTT não possui pedidos, deveria esta ter apresentado sua defesa específica aos fundamentos e alegações da VIABAHIA, o que **não** aconteceu.

43. Destarte, a Requerente passa a esclarecer as inverdades alegadas pela ANTT para cada pleito, bem como demonstrará, quando cabível, a ausência de impugnação específica e desconexão da Resposta da ANTT aos argumentos deduzidos pela VIABAHIA ao longo da arbitragem.

2. Impertinência da preliminar arguida pela Requerida

44. A Requerida suscita genericamente, como preliminar de sua Resposta, que sua mora na realização e conclusão da Revisão Quinquenal, assim como outros pleitos desta arbitragem, seriam objeto do processo nº 1009371-92.2017.4.01.3400, ação de origem do Agravo de Instrumento definido na Petição 1 da Requerente. Em razão disso, requer que o Tribunal Arbitral se "*abstenha de apreciar os pedidos a.i, a.ii, a.iii, a.iv, a.vi, a.xii, a.xiii, b.i., b.ii., b.iii. e b.iv. constantes da Petição 5 da Requerente – Parte Geral*"[14]. De partida, referido pedido é manifestamente **inepto** por diversas razões.

45. Primeiramente, é **inepto** o pedido formulado pela Requerida, porque não é possível sequer compreender o que ela pretende com a sua defesa, o que, inclusive, dificulta o exercício do contraditório e do direito de defesa e réplica da Requerente. O pedido para que o Tribunal Arbitral "*se abstenha de julgar*" não tem nenhum fundamento legal. Até parece que a Requerida pretende a prolação de uma sentença omissa, *citra petita* ou *infra petita*, o que novamente não tem respaldo legal, sendo vedado pela Lei de Arbitragem (Lei nº 9.307/96).

46. O Tribunal Arbitral tem a incumbência de julgar todos os pedidos das partes (*non liquet*), exceto se houver alguma causa impeditiva desse julgamento com base no direito brasileiro, o que poderia levar, por exemplo, à extinção sem julgamento do mérito de determinado pedido, jamais a uma "abstenção" de julgamento ou apreciação do pedido. Mas a Requerida **não** pede a extinção sem julgamento, nem fundamenta a sua defesa, claramente, em uma causa impeditiva, embora faça menção, de passagem e de forma equivocada, a dois instutitos processuais (a litispendência e a coisa julgada) que simplesmente **não são aplicáveis** ao caso em tela, como será detalhado abaixo. Aliás, **o próprio CPC é inaplicável** nesta arbitragem na forma como pretendida pela ANTT. De todo modo, por amor ao debate, a Requerente responderá aos argumentos processuais trazidos pela ANTT, rebatendo, inclusive, seus equívocos cometidos em relação ao CPC.

[13] Novamente, *vide* item 5.1 "*Os pedidos e alegações das Partes, ora resumidamente expostos, serão desenvolvidos e fundamentados nas Alegações Iniciais e **respectiva Resposta** a serem apresentadas pelas Partes, conforme calendário constante do item IX deste Termo de Arbitragem*" (grifamos).
[14] Parágrafo 68 da Petição 4 da Requerida.

47. O pedido formulado pela Requerida também é **inepto** em função da construção criativa apresentada pela ANTT a respeito de suposta "prejudicialidade" entre supostas "questões" existentes nos diferentes processos, outra ilação difícil de compreender, sem qualquer lógica, já que **não** reflete a realidade processual da ação judicial citada, tampouco desta arbitragem. A confusa preliminar da Requerida parte da premissa equivocada de que sua mora na realização da Revisão Quinquenal seria **objeto** da ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400 e, como tal, estaria sujeita à "*formação futura de coisa julgada no juízo estatal*", de modo que, nesta arbitragem, sua mora seria uma "questão prejudicial de mérito", nos termos do artigo 503 do Código de Processo Civil (CPC)[15].

48. O argumento da ANTT é equivocado por diversas razões:

(i) Ao **não** realizar a Revisão Quinquenal nos **marcos quinquenais** do Contrato, tal como expressamente previsto na sua Cláusula 16.5.1., **tem-se a configuração da mora *ex re* da Requerida, a qual independe de ato constitutivo ou mesmo declaratório[16], conforme disposto no *caput* do artigo 397 do Código Civil[17]**;

(ii) A ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400 **não** tem como objeto, ou mesmo "questão prejudicial de mérito", a constituição em mora da ANTT em relação à Revisão Quinquenal, sendo esta **mera matéria fática**, sobre a qual **não** se requer decisão alguma, portanto, sequer faz coisa julgada, conforme o disposto no artigo 504 do CPC[18]. Inclusive, a propositura da ação judicial é **posterior** ao início do procedimento administrativo da 1ª Revisão Quinquenal. A mora da ANTT simplesmente não faz parte dos pedidos da VIABAHIA naquela ação e, portanto, não integra o seu mérito, o seu objeto. É mera matéria fática a ser conhecida pelo

---

[15] Artigo 503: "A *decisão que julgar total ou parcialmente o mérito tem força de lei nos limites da questão principal expressamente decidida.*
§ 1º O disposto no caput aplica-se à resolução de questão prejudicial, decidida expressa e incidentemente no processo, se:
I - dessa resolução depender o julgamento do mérito;
II - a seu respeito tiver havido contraditório prévio e efetivo, não se aplicando no caso de revelia;
III - o juízo tiver competência em razão da matéria e da pessoa para resolvê-la como questão principal.
§ 2º A hipótese do § 1º não se aplica se no processo houver restrições probatórias ou limitações à cognição que impeçam o aprofundamento da análise da questão prejudicial."

[16] Conforme explicam Gustavo Tepedino e Anderson Schreiber: "*A inexecução da obrigação no seu termo constitui automaticamente o devedor em mora. Em outras palavras, o inadimplemento da obrigação, positiva e líquida, no seu termo, constitui de pleno direito em mora o devedor (CC, art. 397). Significa dizer que dies interpellat pro homine: o advendo da data produz a interpelação do devedor, dispensando qualquer ato da parte do credor.* ***A prévia pactuação do termo já adverte o devedor acerca dos efeitos da inexecução no tempo no tempo indicado. Diz-se, então, que o caso é de mora ex re, derivando do próprio fato temporal****. Como adverte Clóvis Bevilaqua, 'parece certo que essa regra não exprime com exatidão a doutrina romana da mora ex re, como faz sentir Girad, mas é um preceito racional, e dessa qualidade lhe veio a fortuna****. Se o devedor aceitou um prazo para o cumprimento da obrigação, sabe que no dia do termo de cumpri-la, e não é necessário que lhe vá advertir o credor de que é chegado no momento de se desobrigar****.' A jurisprudência adota idêntica orientação, afirmando reiteradamente que, '****havendo prazo certo para o cumprimento da obrigação, a mora opera-se de pleno direito, independentemente de qualquer ato ou iniciativa do credor, por aplicação da regra dies interpellat pro homine****'*". (TEPEDINO, Gustavo; SCHREIBER, Anderson. *Fundamentos do Direito Civil. Obrigações.* v. 2. Rio de Janeiro: Forense, 2020, p. 320-321) (grifamos)

[17] Artigo 397: "*O inadimplemento da obrigação, positiva e líquida, no seu termo, constitui de pleno direito em mora o devedor*".

[18] Artigo 504: "*Não fazem coisa julgada: I - os motivos, ainda que importantes para determinar o alcance da parte dispositiva da sentença; II* ***- a verdade dos fatos, estabelecida como fundamento da sentença***." (grifamos)

juiz (objeto da cognição do juiz não se confunde com o objeto do processo[19]). Aliás, a **ausência da realização da Revisão Quinquenal** é **ponto incontroverso**, não impugnado pela ANTT, seja naquela ação, seja nesta arbitragem. **Ponto incontroverso não se qualifica jamais como "questão" no sentido processual do termo[20], muito menos como uma "questão prejudicial".** Naquela ação judicial, não é necessário que o juiz qualifique juridicamente a ausência da realização da Revisão Quinquenal (ponto incontroverso, repita-se) para que seja concedida a tutela pretendida pela VIABAHIA. Também por essa razão, não há razão para se falar em "questão prejudicial" lá;

(iii) Para não haver dúvidas, o pedido realizado no bojo da ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400 restringe-se à suspensão *"da exigibilidade das obrigações não essenciais e apenamentos sobre eventual descumprimento das obrigações e parâmetros de desempenho fixados no PER, até que seja concluída a 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão, nos termos da Cláusula 16.5.1"*. Ou seja, **muito distinto da pretensão de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro tratada nesta arbitragem**. Evidente, portanto, que **não há** identidade de ações, já que não foi apresentado pedido meritório sequer semelhante no âmbito desta arbitragem. São tutelas totalmente distintas pretendidas pela VIABAHIA naquela ação judicial e nesta arbitragem, sem confusão alguma. A ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400 **não** contempla qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro por parte da VIABAHIA, o que se infere com clareza dos pedidos formulados, sendo a pendência de apreciação destes pela ANTT, na esfera administrativa, meras matérias de fato;

(iv) Ainda que fosse possível cogitar da mora como uma "questão prejudicial de mérito" na referida ação judicial, como alega a ANTT (o que **não** ocorre e se admite apenas para argumentar), por óbvio, não existe "litispendência" entre questões prejudiciais![21] Não por outra razão, a ANTT **não** citou um único dispositivo legal, autor ou julgado que pudesse sustentar a sua frágil tese de uma "*litispendência*" entre questões prejudiciais da forma como ela sustenta, que seria uma verdadeira teratologia processual. A verdade é que **não há qualquer litispendência aqui**, pois **não há repetição de ações**, estando **ausente** a identidade simultânea de partes, pedidos e causa de pedir, como requer a lei processual citada pela ANTT

---

[19] Nesse sentido, cita-se a lição de Cândido Rangel Dinamarco: *"Do que acaba de ser dito pode-se desde logo inferir uma realidade e uma distinção: enquanto o objeto do processo é colocado estritamente pela demanda e relevância alguma tem a maneira como se comporte o demandado depois, constitui objeto do conhecimento do juiz toda a massa de questões que no processo surgirem, venham de onde vierem."* DINAMARCO, Cândido Rangel. *Fundamentos do processo civil moderno.* 6ª ed. São Paulo: Malheiros, p. 325.

[20] Refere-se à concepção clássica de Carnelutti no sentido de que **questão seria a "dúvida quanto a uma razão"**, nesse sentido: "*Em cuanto la razón, ya sea de la pretensión o de la contestación, sea dudosa, surge una cuéstion, la cual, por tanto, es la duda acerca de una razón."* CARNELUTTI, Francesco. *Instituciones de processo civil.* trad. da 5ª ed. italiana por Santiago Sentis Melendo, vol. I, Buenos Aires: Ediciones Juridicas Europa-America, p. 36. Assim, sendo incontroversa a mora da ANTT quanto à realização da Revisão Quinquenal, **não** há qualquer dúvida a ser invocada como questão.

[21] Conforme José Manoel de Arruda Alvim Netto: *"Não é a mera existência de questão prejudicial que produz litispendência, mas sim, desde que sobre a mesma tenha sido solicitada e recebida ação declaratória incidental."* (ALVIM NETTO, José Manoel de Arruda. Ação declaratória incidental. Revista de Processo. v. 20/1980, p. 9 – 55, out – dez, 1980) Isto é, somente se formaria litispendência sobre questão prejudicial caso fosse endereçada por ação declaratória incidental, o que **jamais** ocorreu no presente caso quanto à mora da ANTT na realização da Revisão Quinquenal.

para que se possa configurar a litispendência[22]. Como se tudo isso não bastasse, a ANTT ainda invoca citações relacionadas a arbitragens internacionais de investimentos e até mesmo diretrizes de *soft law* que não se encaixam ao presente caso[23]. Estamos aqui diante de uma arbitragem pública, regida pelo direito brasileiro, envolvendo um contrato de concessão**!**

(v) Mesmo que assim não fosse, fato é que tais normas de *soft law* utilizadas pela Requerida tampouco trariam fundamento a sua inepta pretensão. Isso porque, ao citar o *ILA Recommendations on Lis Pendens and Res Judicata and Arbitration* no parágrafo 67 de sua Petição 4, a ANTT descontextualizou a definição de '*Parallel Proceedings*'[24] empregada neste relatório, qual seja o procedimento judicial ou arbitral que apresente **identidade** entre as **partes E** entre o **objeto do processo** em relação ao procedimento arbitral tomado como paradigma. Esse mesmo conceito foi adotado no relatório *Institut de Droit International* também erroneamente mencionado pela ANTT[25]. Conforme já indicado, ainda que haja identidade entre as partes, o objeto da ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400 é **completamente distinto** daquele submetido à apreciação deste Tribunal Arbitral, não sendo a mora da ANTT em relação à Revisão Quinquenal integrante do objeto da ação judicial, uma vez que consiste em mera questão fática.

(vi) Ainda, a ANTT é inconsistente em suas alegações ao passo que se utiliza do conceito de litispendência previsto no artigo 337, §2º do CPC, ao mesmo tempo em que faz referência ao elaborado pelo *International Law Association,* cuja concepção de *lis pendens*[26] está mais ligada à noção de *case management* do que à tríplice identidade (partes, causa de pedir e pedido) prevista no diploma legal para caracterização da litispendência. Ainda, esta mesma diretriz de *soft law* informa que a existência de convenção de arbitragem confere jurisdição exclusiva ao Tribunal Arbitral para apreciar as matérias submetidas à sua cognição, salvo, por óbvio, as matérias que já foram submetidas como objeto a outra jurisdição, o que claramente **não** foi o caso da discussão sobre a mora da ANTT quanto a não realização da Revisão Quinquenal.[27]

---

[22] Artigo 333, CPC: *"§ 1º Verifica-se a litispendência ou a coisa julgada quando se reproduz ação anteriormente ajuizada. § 2º Uma ação é idêntica a outra quando possui as mesmas partes, a mesma causa de pedir e o mesmo pedido. § 3º Há litispendência quando se repete ação que está em curso*."

[23] *Vide* citações nos parágrafos 66 e 67 da Petição 4 da Requerida.

[24] Conforme item I.1 das *Recommendations on Lis Pendens and Res Judicata and Arbitration* da *International Law Association*: *"An arbitral tribunal that considers itself to be prima facie competent pursuant to the relevant arbitration agreement should, consistent with the principle of competence-competence, proceed with the arbitration ('Current Arbitration') and determine its own jurisdiction, regardless of any other proceedings pending before a national court or another arbitral tribunal in which* ***the parties and one or more of the issues are the same*** *or substantially the same as the ones before the arbitral tribunal in the Current Arbitration ('Parallel Proceedings'). Having determined that it has jurisdiction, the arbitral tribunal should proceed with the arbitration, subject to any successful setting aside application." (grifamos)*

[25] Conforme '*The principles for determining when the use of the doctrine of forum non conveniens and anti-suit injunctions is appropriate*' do *Institut de Droit International: "3. Parallel litigation in more than one country between the same, or related, parties, in relation to the same, or related, issues, should be discouraged*."

[26] Conforme '*ILA Final Report in Lis Pendens and Arbitration*': *"5.6 The recommendation defines 'Parallel Proceedings' in terms of parties and issues that are the same or substantially the same, rather than in terms of the triple identity test (of identical parties, causes of action and relief). This reflects the Committee view of lis pendens in arbitration to be largely about* ***case management*** *rather than the application of a rigid criteria."* (grifamos)

[27] Conforme *'ILA Final Report in Lis Pendens and Arbitration'*: *"4.3 The foregoing summary of national law and international law (Part III above) presupposes that more than one court or tribunal has competent jurisdiction over*

(vii) Como se tudo isso não bastasse, ainda que o artigo 503 do CPC fosse aplicável (**não é**, seja porque **não** se aplica o CPC nesta arbitragem da forma pretendida pela ANTT, seja porque a mora da ANTT não é "questão prejudicial" na ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400, como visto acima), apenas para argumentar, ainda assim, seus requisitos **não** estariam presentes neste caso, particularmente no que diz respeito aos incisos I e III[28]:

a. O artigo 503, §1º, I, estabelece a necessária dependência entre a resolução dessa questão prejudicial e o julgamento do mérito, dependência essa que **não existe** no caso da ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400, como visto acima, pois, naquela ação, não é necessário que o juiz qualifique juridicamente a ausência da realização da Revisão Quinquenal (ponto incontroverso, repita-se) para que seja concedida a tutela pretendida pela VIABAHIA;

b. O artigo 503, §1º, III, estabelece que uma questão prejudicial somente será revestida pela autoridade da coisa julgada (**que sequer existe neste caso**!), se o juízo que a apreciou **puder julgá-la como questão principal**. Todavia, este não é o caso da ausência de realização da Revisão Quinquenal pela ANTT, que, repita-se, é mera questão fática incontroversa.

(viii) Ainda que superados todos os pontos acima expostos, é **inadmissível se falar em uma "expectativa" de futura coisa julgada** como impedimento à apreciação dos pleitos objeto desta arbitragem, haja vista inexistir respaldo legal para tal pretensão. De acordo com a lei processual invocada pela própria ANTT, não é possível se invocar uma "potencial" coisa julgada futura. Ou existe coisa julgada, ou não existe. Neste caso, não há coisa julgada alguma. Inclusive, o processo judicial referido pela ANTT **ainda está em trâmite** (**ponto também incontroverso**), sendo impossível se cogitar então de qualquer coisa julgada.

49. Em resumo:

a. O pedido da Requerida para que o Tribunal Arbitral "*se abstenha de julgar*" **não** tem fundamento legal. O Tribunal Arbitral tem a incumbência de julgar todos os pedidos das Partes (*non liquet*);

b. A ausência da realização da Revisão Quinquenal é ponto **incontroverso** e mera matéria fática a ser conhecida pelo juiz na ação judicial referida pela ANTT (objeto de cognição do juiz não se confunde com "questões" do objeto do processo);

---

*a dispute and lis pendens may apply to determine in which forum the matter should proceed. The situation in arbitration is fundamentally different, because a valid arbitration agreement confers **exclusive jurisdiction** on the constituted arbitral tribunal in respect of the disputes referred to it, to the extent that they come within the scope of the arbitration agreement (save where a party waives its right to insist on arbitration)."*

[28] Artigo 503: "A *decisão que julgar total ou parcialmente o mérito tem força de lei nos limites da questão principal expressamente decidida.*
§ 1º O disposto no caput aplica-se à resolução de questão prejudicial, decidida expressa e incidentemente no processo, se:
I - dessa resolução depender o julgamento do mérito;
II - a seu respeito tiver havido contraditório prévio e efetivo, não se aplicando no caso de revelia;
III - o juízo tiver competência em razão da matéria e da pessoa para resolvê-la como questão principal."

c. Ponto incontroverso não se qualifica como "questão" no sentido processual do termo, muito menos uma "questão prejudicial";

d. A mora da ANTT não integra os pedidos da VIABAHIA na ação judicial referida pela ANTT e, portanto, não faz parte do mérito do processo como "questão", do seu objeto (novamente, o objeto de cognição do juiz não se confunde com "questões" do objeto do processo);

e. A mora da ANTT não é "questão prejudicial de mérito", como afirma a ANTT, inclusive porque não é necessário que o juiz qualifique juridicamente a ausência da realização da Revisão Quinquenal (ponto incontroverso) como mora para que seja concedida a tutela pretendida pela VIABAHIA naquela ação judicial;

f. Ainda que a mora da ANTT fosse "questão prejudicial de mérito", como afirma a ANTT (o que se admite apenas para argumentar), **não** existe a tal "*litispendência entre questões prejudiciais*" da forma pretendida pela ANTT, sem qualquer amparo na lei processual, tanto que **nenhum** dispositivo foi invocado a esse respeito, nenhum autor, nenhum julgado;

g. Sequer estão presentes os requisitos do próprio artigo 503 invocado pela ANTT para tentar socorrer a sua preliminar **inepta**;

h. Não é possível invocar uma "expectativa de coisa julgada". Ou existe coisa julgada, ou não existe. Neste caso, não há coisa julgada alguma;

i. Aliás, pela lei processual citada pela ANTT, a verdade dos fatos estabelecida como fundamentos da sentença sequer integra a coisa julgada (sobretudo uma simples matéria fática que é, inclusive, ponto incontroverso entre as partes[29], como visto acima).

50. Diante desses elementos, inadmissível se mostra a preliminar arguida pela Requerida, a qual deve ser integralmente **rejeitada** por este Tribunal Arbitral, seja pela sua flagrante **inépcia**, seja pela **inexistência de qualquer prejudicialidade, litispendência ou coisa julgada**, conforme a lei processual invocada pela própria Requerida.

3. Impertinência das alegações de defesa da ANTT

3.1. Necessária contextualização das premissas econômicas da Concessão: convivência entre *pacta sunt servanda* e as características de mutabilidade e incompletude dos contratos de concessão

51. A Resposta da ANTT às Alegações Iniciais da Requerente adota **premissas equivocadas** no tocante à modelagem econômico-financeira da Concessão, bem como tergiversa

[29] Conforme leciona Sergio Seiji Shimura: "*A doutrina não diverge que **os fatos incontroversos não são aptos a fazerem coisa julgada**, até mesmo em razão dos requisitos para a extensão da coisa julgada às questões prejudiciais*." (SHIMURA, Sergio Seiji. A extensão da coisa julgada às questões prejudiciais de mérito. *Revista de Processo.* Vol. 306/2020. P. 123 – 148. Ago / 2020 - grifamos)

características dessa relação jurídica, em especial no que tange à sua incompletude e mutabilidade.

52. A Requerida se apega a uma concepção muito própria (e conveniente) da aplicação do princípio *pacta sunt servanda*, traçando, por consequência, sua deturpada tese de estar a Requerente almejando "desvirtuar" a matriz de risco contratual.

53. Revela-se particular a interpretação conferida pela Requerida à aplicação da *pacta sunt servanda* ao presente caso, pois, se por um lado, ela suscita o que seria a imutabilidade contratual, por outro, sustenta que disposições expressas, como a Cláusula 16.5.1[30] do Contrato, poderiam ser descumpridas ao seu exclusivo interesse.

54. Em síntese, a Requerida gastou inúmeras linhas e não se conteve no uso de adjetivações como artifício para ocultar sua pretensão de **tentar fazer este Tribunal Arbitral crer que a *pacta sunt servanda*, neste Contrato, atende ao ânimo da Administração**: quando lhe convém (não no sentido de juízo de conveniência técnico-econômico, mas no sentido subjetivo, arbitrário do termo), as disposições contratuais são estanques e imutáveis, porém, essa compreensão é alterada quando se passa a observar as obrigações por ela assumidas.

55. Esse entendimento, além de **atécnico**, **atenta contra a boa-fé objetiva**, não podendo, portanto, ser admitido. Isso porque, como se demonstrará, de modo muito diverso do exposto pela Requerida, o Contrato disciplina como se dará o enfrentamento das alterações havidas ao longo dos seus 25 anos de execução, trazendo a Revisão Quinquenal como mecanismo distintivo da Concessão operada pela VIABAHIA (**Item 3.1.1.**). Assim, não apenas se reconhece a coexistência muito particular nos contratos de concessão da sua mutabilidade e incompletude inatas, com a *pacta sunt servanda*, como foi estabelecido um mecanismo para sua regulação (**Item 3.1.2.**).

3.1.1. Revisão Quinquenal: contextualização histórica e sua natureza obrigatória no Contrato da VIABAHIA

56. A Concessão firmada com a VIABAHIA, originalmente, foi concebida como uma Parceria Público Privada, nos moldes da Lei nº 11.079/2004, pressupondo, para sua sustentabilidade econômico-financeira, investimentos públicos em conjunto com os que seriam promovidos pelo parceiro privado.

57. Todavia, essa espécie de contratação não foi a adotada na versão final do projeto licitado em janeiro de 2009, que foi remodelado para dar lugar a uma concessão comum, disciplinada pela Lei nº 8.987/95, afastando investimentos públicos em colaboração aos devidos pelo concessionário.

58. A alteração na concepção da modelagem contratual vai muito além de uma opção do Poder Concedente dentre as espécies de contratos administrativos tipificadas pela legislação em vigor. Concretamente, importa em substancial reformulação da estruturação econômica do

[30] "*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*."

negócio, do qual se passa a esperar a autossustentabilidade durante o curso de uma longa e complexa relação contratual.

59. Isso porque, como rememora André Castro Carvalho, ao analisar especificamente o cenário da infraestrutura pública:

> "*Os projetos de infraestrutura, sob uma perspectiva privada, são vistos como negócios a serem atrativos aos investidores: seus investimentos são considerados por critérios de sustentabilidade econômica, e não sob aquela perspectiva pública já desenvolvida de cumprimento aos desideratos constitucionais e legais.*
>
> *E privada, nesse caso, deve ser vista como uma atitude de retorno econômico direto no investimento na infraestrutura, não se tratando, evidentemente, empréstimos de entidades privadas ao Estado (crédito)*".[31]

60. No caso específico, a estruturação econômica a partir de premissas que permitissem a projeção de desempenho do projeto é ainda mais relevante, uma vez que <u>se adotou o modelo de custeio *project finance*</u>, isto é, como define Tomás Neiva:

> "*O Project finance é um método de financiamento que se emprega para a construção e operação de projetos, geralmente de capital intensivo, <u>que tem assegurado um determinado nível de geração de caixa futuro, funcionando as receitas como a principal (senão a única) fonte de pagamento aos agentes financeiros</u>*".[32] (grifamos)

61. Tendo em vista essas características, o **<u>Tribunal de Contas da União</u>**, ao exercer o controle prévio do Edital (e documentação de embasamento técnico) desta Concessão, foi expresso ao **<u>determinar a inserção de mecanismo contratual destinado à reavaliação ampla da Concessão de forma periódica</u>**, a fim de possibilitar a racionalização econômica do projeto:

> *"236. <u>Também, pode ocorrer a redução do custo de oportunidade do negócio devido a melhora das variáveis macroeconômicas que afetam o empreendimento.</u>*
>
> *237. Nesses casos, <u>a lucratividade do empreendimento será maior do que aquela considerada justa para esse tipo de empreendimento</u>. 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.*
> *(...)*
>
> ***<u>240. Também poderá ocorrer um aumento do custo de oportunidade do negócio em virtude da deterioração da situação econômica do País.</u>***
>
> ***<u>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</u>***"[33]. (grifamos)

---

[31] CARVALHO, André Castro. *Direito da Infraestrutura: Perspectiva Pública.* São Paulo: Quartier Latin, 2014, p. 304.
[32] NEIVA, Tomás. *Project finance no Brasil. Análise crítica e propostas de aperfeiçoamento.* São Paulo: Almedina, 2020, p. 21.
[33] Acórdão nº 2104/2008 (**RTE-010**)

62. Mais adiante, o mencionado Acórdão é claro ao pontuar o **compartilhamento do risco** pela alteração econômica substancial que ensejaria a revisão contratual nos termos da Cláusula de Revisão Quinquenal, consignando no parágrafo 255 que *"os usuários compartilharão com a Concessionária os ganhos e os custos extraordinários advindos da exploração da rodovia, bem como, os benefícios e ou prejuízos advindos da situação econômica do País"*. (grifamos)

63. Menciona-se que o mesmo Tribunal de Contas, ao analisar a modelagem da concessão da BR-040, reconheceu que a inclusão de cláusula prevendo a realização de Revisão Quinquenal no Contrato posteriormente assinado pela VIABAHIA, deu-se em cumprimento ao Acórdão acima transcrito (Acórdão nº 683/2010, Plenário, Rel. Min. Walton Alencar Rodrigues, Data da Sessão: 07/04/2010 – **RTE-464**).

64. Logo, são inadmissíveis os argumentos da ANTT de que a Revisão Quinquenal *"não consistiria um direito contratualmente assegurado à Requerente"*, visto que o histórico em que ela está inserida e o seu conteúdo revelam sua estreita relação com a própria estruturação econômica da Concessão. A ANTT **desvirtua** totalmente a natureza e finalidade indicadas pelo TCU.

65. É dizer: **a aposição da Cláusula 16.5.1. do Contrato** (com redação única em relação às demais concessões[34]), em atenção inclusive à recomendação expressa do TCU quando da modelagem deste projeto, foi **fator determinante** para que a Requerente reduzisse, por exemplo, seus custos de transação[35] [36] e, como consequência indissociável, obtivesse uma tarifa mais módica estruturada **nos moldes licitados**.

66. Isso ocorre pelo fato de se inserir previsão inequívoca de revisão periódica da Concessão, que está inserida em um cenário econômico que pode ser **distinto** daquele no qual se desenvolveu originalmente o Contrato e, portanto, determina que sejam realizadas adequações para

[34] *Vide*, em detalhe, **item 3.18.2** da presente manifestação.

[35] De acordo com Ronald Coase: "*A fim de efetuar uma transação no mercado, é necessário descobrir com quem se deseja fazer a transação, informar às pessoas que se quer fazer a transação e em que termos, conduzir negociações que levam a um acordo, redigir o contrato, realizar a inspeção necessária para assegurar que os termos do contrato estão sendo cumpridos, e assim por diante. Com frequência, estas operações são extremamente dispendiosas, ou, de qualquer modo, custosas o suficiente para inviabilizar muitas operações que seriam realizadas em um mundo no qual o sistema de determinação de preços funcionasse sem custos. (...) Uma vez que se levem em conta os custos de realização de transações de mercado, é claro que essa realocação dos direitos só ocorrerá se o aumento do valor da produção como consequência do rearranjo for menor do que os custos incorridos para implementá-lo. Quando tal aumento for menor do que os custos, a concessão de uma ordem judicial (ou o conhecimento de que seria concedida), ou a obrigação de pagar pelos danos, podem ter como resultado o encerramento de uma atividade (ou podem impedir que seja iniciada) que seria empreendida se as transações de mercado ocorressem sem custo. Nessas condições, a delimitação inicial de direitos tem sim efeitos sobre a eficiência com que o sistema econômico opera. Um determinado arranjo de direitos pode propiciar um valor de produção maior do que qualquer outro*." (COASE, Ronald. *A firma, o mercado e o direito.* Rio de Janeiro: Gen, 2016. p. 115)

[36] De acordo com Fernando Vernalha Guimarães: *"[m]as é evidentemente impossível eliminar completamente a suscetibilidade do contrato à materialização de riscos não catalogados. Há não apenas um problema de cognoscibilidade dos riscos, sendo humanamente impossível atingir-se um grau de detalhamento absoluto em relação a isso, como um problema econômico, pois estudos de risco com nível avançado de detalhamento e especificação podem incrementar a tal ponto os custos de transação da contratação administrativa, que a tornem ineficiente*". (GUIMARÃES, Fernando Vernalha. O equilíbrio econômico-financeiro nas concessões e PPPs: formação e metodologia para recomposição. *In* MOREIRA, Egon Bockmann. *Tratado do equilíbrio econômico-financeiro. Contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, taxa interna de retorno, prorrogação antecipada e relicitação.* 2. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2019. p. 102)

rebalanceamento da relação contratual e preservação dos princípios da eficiência, atualidade e continuidade dos serviços concedidos (artigo 6º da Lei nº 8.987/95).

67. Nessa linha, a simples leitura da Cláusula 16.5.1. do Contrato, novamente transcrita, rechaça a ideia (com ares despóticos) sustentada pela ANTT no sentido de não ser a Revisão Quinquenal um direito assegurado à VIABAHIA. Veja-se:

> *"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)

68. Sabe-se que a Requerida – enquanto ente autárquico – está sujeita à legalidade estrita, não podendo ignorar comandos normativos e/ou contratuais, ao menos não sem a exposição da motivação que o libera de dado dever. Ou seja, a Cláusula 16.5.1. do Contrato, ao indicar o verbo ser na sua forma impositiva **"será"**, não deixa qualquer margem ou prevê qualquer condicionante que poderia ser suscitada como fundamento para sua não realização no tempo por ela determinado ("a cada cinco anos").

69. Ao estar sujeita ao dever de estrito cumprimento dos comandos normativos (não sendo diferente em relação aos contratos que, como aponta Flávio Amaral Garcia[37], têm função regulatória), **a inserção da imposição "será" jamais pode ser entendida como uma possibilidade ou mera faculdade**.

70. Esse foi, inclusive, o próprio entendimento expresso da AGU, por meio do Parecer 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-016**), ao ser consultada sobre a **obrigatoriedade** da realização da Revisão Quinquenal, assim como, sobre a extensão de seu escopo revisional congregar o reequilíbrio da relação[38]. Não poderia ser diferente, já que a própria Cláusula 16.5.1. acima transcrita é expressa em determinar a preservação das regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro para fins da Revisão Quinquenal.

71. É inadmissível, portanto, que a ANTT negue a Revisão Quinquenal como mecanismo de recomposição de equilíbrio econômico-financeiro[39] quando, para além dos entendimentos acima, a própria Resolução nº 675/2004 (**RTE-080**), emitida pela própria ANTT, reconhece esta função.[40]

---

[37] "***À regulação administrativa por contrato caberá estabelecer uma espécie de devido processo da mutabilidade**, que assegure condições de depuração dos interesses públicos e privados envolvidos e que agregue, principalmente, **transparência** nas inevitáveis alterações que se sucederão durante a execução do ajuste*." (grifamos) (GARCIA, Flávio Amaral. *Concessões, Parcerias e Regulação.* São Paulo: Malheiros, 2019. p. 162)

[38] *"5. Comungo do mesmo entendimento contido no Despacho n. 030/2017/CIPRO/SUINF, quanto a observância obrigatória do Contrato de Concessão, que prescreve: '16.5.1 Revisão quinquenal e 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 económico, preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato.'"*

[39] *Vide*, dentre outros, parágrafo 41 da Petição 4 da Requerida.

[40] Conforme artigo 2-B incluído pela Resolução nº 5.172/2016 (**RDA-010**): "*Nas **revisões quinquenais** serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário. Parágrafo único. **Quinquenalmente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do contrato deverá ser*

72. Diga-se, ainda, que o único requisito concretamente contratado pelas Partes para a realização da revisão é que esta **compatibilizasse** a Concessão às reais necessidades do Sistema Rodoviário e ao **cenário econômico** atualizado. Este requisito é justamente o alcance dos quinquênios, que, para um contrato cujo prazo de vigência foi fixado em 25 anos, guarda estreita correlação com a interpretação sistemática imposta no caso de uma relação complexa como a presente.

73. Portanto, ao negar que a Revisão Quinquenal é um direito contratual da Requerente – em contraponto à obrigação contratual da ANTT –, esta promove exercício interpretativo que **viola** diretamente ***(i)*** a redação expressa da Cláusula 16.5.1. do Contrato, ***(ii)*** o histórico que fundamentou a inserção dessa redação específica no Contrato que veio a ser firmado com a VIABAHIA, pautada em entendimento do TCU e ***(iii)*** a interpretação sistemática do Contrato.

74. É notória, ainda, a violação ao dever de boa-fé objetiva, uma vez que a interpretação apresentada na Resposta às Alegações Iniciais **jamais foi antes ventilada pela ANTT ao longo dos mais de 10 anos de relação contratual**, especialmente quando se pondera que, como tratado no **Item 3.3.** abaixo, muitos pedidos administrativos da VIABAHIA foram justamente postergados para quando da realização desse procedimento, evidenciando que a Requerida pretende, tão somente agora, alterar a redação clara e inequívoca da Cláusula 16.5.1. do Contrato, seja no tocante ao seu conteúdo mandatório, seja da sua extensão e requisitos para realização.

75. Como bem elucida Judith Martins-Costa em seu célebre estudo sobre a boa-fé objetiva nas relações contratuais, cuja conceituação é com mais rigor aplicada à Administração Pública quando parte de uma relação contratual, **haja vista seu dever de manutenção da moralidade em todos os seus atos**, a boa-fé objetiva é traduzida na confiança legítima da manutenção das condições pactuadas, não se admitindo, portanto, criações inovadoras para mudança unilateral sem qualquer fundamento – como pretendido pela ANTT:

> *"Por consequência, afirma-se que o ato de autonomia, nascido do poder de autorregulamentação dos próprios interesses e da garantia (constitucionalmente assentada) da liberdade de iniciativa é também um ato gerador de expectativas legítimas, o que importa correspectivamente, em autorresponsabilidade, a necessária e inafastável contrapartida da autonomia.*
>
> *No que tange, portanto, às relações que nascem de negócios jurídicos, não há oposição entre os princípios da autonomia privada e da confiança. Ambos atuam conjugadamente: à declaração negocial é atribuído um valor autônomo, desligado da vontade como ato psicológico, porém não mais um valor 'objetivo e geral', como nas formulações objetivistas da Teoria da Declaração, mas sim aquele que o declaratório podia retirar da declaração segundo os critérios da boa-fé, finalidade do negócio, as práticas eventualmente seguidas pelas partes, os usos do setor econômico em que inserido o negócio, bem como das demais circunstâncias (normativas e fáticas) do caso".*[41]

76. A ANTT tenta fazer crer que sua defesa está pautada na aplicação estrita da *pacta sunt servanda*, sustentando que a Requerente estaria buscando "desvirtuar a matriz de risco

---

submetida ao Processo de Participação e Controle Social a fim de garantir o direito de manifestação de todos os interessados." (grifamos)

[41] MARTINS-COSTA, Judith. *A boa-fé no direito privado. Critérios para sua aplicação.* 2 ed. São Paulo: Saraiva, 2019, p. 251.

contratual", porém, a realidade revela o inverso: a Requerida nega a redação inequívoca da Cláusula 16.5.1. do Contrato e, transcorridos mais de 10 anos, tenta inovar na sua interpretação e alegar que a Revisão Quinquenal não seria um direito da VIABAHIA e uma obrigação da ANTT, mas sim apenas uma "prerrogativa" desta última. Nada mais **afrontoso** aos deveres de boa-fé e moralidade e, ainda mais, **à própria *pacta sunt servanda* tão defendida pela ANTT**.

77. Afinal, ao contrário do que a Requerida tenta construir nesta arbitragem, a modelagem de um projeto de infraestrutura com as características desta Concessão de quatro rodovias, que interligam diversos municípios baianos e que foi a precursora desse tipo de empreendimento no nordeste brasileiro, não foi feita sem estudos técnicos e balizada em parâmetros e premissas econômicas.

78. A fixação de uma matriz de risco contratual (ressalte-se: que prevê obrigações a ambas as Partes) está pautada na concepção mais comezinha de **risco econômico**, na medida em que, como define Enzo Roppo, um contrato *"mais não é que a veste jurídica de operações econômicas, o instrumento legal para o exercício de iniciativas econômicas"*[42].

79. No caso do Contrato em referência, essa concepção deve estar muito clara, pois sendo o cerne do seu objeto o desenvolvimento de investimentos na infraestrutura rodoviária nacional, contemplando tanto a operação/manutenção da malha, como sua ampliação, as definições econômicas ponderadas para sua formação não podem ser dissociadas da avaliação jurídica, sob pena de distorção fatal do Contrato.

80. Muito provavelmente, sabedora dessa característica do Contrato em comento, a ANTT **não impugnou ou controverteu as provas técnicas econômicas apresentadas pela VIABAHIA, notadamente o Parecer Tendências (RTE-092) e o Relatório A&M (RTE-087)**. De fato, estranhamente, **a ANTT não tece uma linha sequer sobre esses profundos estudos técnicos de natureza econômica**, limitando-se a apresentar gráficos que carecem da exposição dos dados e fontes que os embasaram.

81. No caso em comento, não há como se analisar a matriz de risco como uma cláusula isolada, na medida em que a própria noção de "risco" advém da disciplina econômica, assim como todo o arranjo de sustentação econômica ao longo do prazo contratual, cuja fixação, inclusive, está diretamente atrelada ao tempo necessário à amortização dos investimentos exigidos. **Esta Concessão, convém rememorar, foi contratada com base em Plano de Negócios analisado pela Requerida no curso do processo licitatório**.

82. O entendimento que ora se busca clarear, após o obscurantismo da interpretação lateral do Contrato pela ANTT (e seu desprezo às provas técnicas que substanciaram as Alegações Iniciais da Requerente), está aderente à doutrina econômica da infraestrutura, pois, como aponta André Castro Carvalho:

> *"A doutrina econômica, ao destacar as caraterísticas de uma infraestrutura, ressalta sobremaneira a questão dos sunk costs (custos irrecuperáveis), conceito intimamente correlacionado à questão do custo das infraestruturas, na medida em que fazem parte dos custos fixos do projeto. Os custos irrecuperáveis, conforme explica a doutrina, referem-se os ativos que não podem ser reaproveitados em empreendimentos diversos, sendo de aplicação única. Dessa maneira, os 'investidores afundam o capital na criação de redes' e*

[42] ROPPO, Enzo. *O Contrato.* Coimbra: Almedina, 2009, p. 127.

> *o investimento em infraestrutura possuirá sempre o problema de seu custo, principalmente por ele não ser recuperável – mas inevitável.*
>
> *Em média, **o período de amortização de um investimento em infraestrutura estende-se durante uma década**. Por outro lado, é um ativo durável: uma usina geradora de energia pode durar vinte e cinco anos; um túnel ou uma rodovia, dependendo da sua dimensão, oitenta anos.*
>
> ***A infraestrutura possui uma peculiaridade em relação a outros bens públicos eu é o fato do baixo custo marginal e os custos fixos elevados, próprios de monopólios naturais. Neles, não há a equivalência entre o custo marginal e receita marginal (modelo de concorrência perfeita), o que permite que os preços sejam definidos pelo próprio monopolista, tendo em vista a existência de economia de escala. Por conta disso, há a relevância de o Estado definir o preço das infraestruturas, seja ele próprio operando a fim de servir como baliza à atuação de eventuais agentes privados, seja por meio de regulação***."[43] (grifamos)

83. Como se infere da transcrição supra, torna-se indissociável o aspecto jurídico e o econômico na análise de um projeto de infraestrutura como o presente, não havendo espaço para negacionismos infundados ou alegações formalistas e oportunistas, que desconsideram a necessidade de avaliação de forma integral da Concessão, uma vez que o Contrato em comento pressupôs em sua modelagem as informações e análises técnicas à luz do cenário econômico que lhe era contemporâneo, inserindo disciplina clara para a reavaliação periódica desse cenário.

84. Por derradeiro, convém rechaçar a alegação da Requerida de que a Revisão Quinquenal seria "*um direito dos usuários*" apenas.

85. Ora, mesmo que se considere que uma concessão reflete uma relação tripartite formada entre Poder Concedente, concessionária e usuários, todo o exposto acerca do inegável conteúdo econômico de um contrato de concessão de infraestrutura pública já é hábil para suplantar tão simplista alegação.

86. Ademais, no âmbito de concessões como a presente, não se pode olvidar que a Concessionária atua como agente intermediador entre os interesses e necessidades de todo o espectro de usuários e agentes econômicos atendidos pela infraestrutura (que em parte foi construída por ela), conforme se extrai da lição de Floriano Azevedo Marques Neto:

> "*Para além dos administrados, a concessão comum envolve também interesses de outros agentes econômicos. Em muitos serviços públicos concedidos, a cadeia de fornecedores e empregados na prestação (por exemplo, os setores da indústria que produzem conteúdo local ou desenvolvem tecnologia específica) é diretamente interessada nas condições contratuais da concessão. Em concessões de serviços públicos desenvolvidos em ambiente de competição, devem estar articulados e contemplados também os interesses dos competidores, pois as condições de exploração da concessão, muitas vezes, impactam e determinam o mercado relevante.*
>
> *Há ainda interesses de agentes econômicos a jusante do serviço concedido e que se servem da utilidade objeto da concessão como fator essencial de sua atividade*"[44].

[43] CARVALHO, André Castro. *Direito da Infraestrutura: Perspectiva Pública.* São Paulo: 2014, Quartier Latin, p. 287-288.
[44] MARQUES NETO, Floriano de Azevedo. *Concessões.* Belo Horizonte: Fórum, 2015, p. 201.

87. Isso se dá, pois, ao contrário do que alega a Requerida, a relação tripartite que caracteriza um contrato de concessão tão somente revela que o instrumento contratual tem viés organizacional das atividades desempenhadas para o atendimento de um fim comum, que, inclusive, reforça a ideia de incompletude do contrato. *In verbis*:

> *"O contrato de concessão apresenta natureza organizacional, por meio do qual se institui uma estrutura de bens e um conjunto de pessoas visando ao desempenho de atividade de interesse comum das partes. Trata-se, portanto, de um contrato plurilateral, de cunho associativo, também em relação ao concessionário. Não é possível assimilar a concessão a um contrato comutativo comum, daqueles que a doutrina privatista qualifica como de câmbio. Essa categoria de contratos, largamente praticada não apenas no âmbito privado mas também no setor público, caracteriza-se pela circunstância de que a prestação a ser executada por uma das partes é o fim visado pela outra. Nesses contratos, o interesse de cada parte é satisfeito por meio da prestação que incumbe à outra. Daí decorre que cada parte se apropria da prestação executada pela outra, com o que se exaure a relação contratual. Tal não se passa na concessão. O concessionário não pretende pura e simplesmente receber uma delegação de prestação de serviço público. Essa prestação é pressuposto do exercício das atividades que incumbem ao concessionário. Nem o poder concedente visa a obter certas prestações materiais executadas pelo concessionário. Todos buscam é produzir o funcionamento de um serviço público, de modo eficiente, satisfatório e lucrativo".*[45]

88. É relevante ponderar, ademais, que mesmo se admitindo que a Cláusula 16.1.5. do Contrato não traduzisse um direito subjetivo da Requerente e configurasse uma prerrogativa da ANTT – o que se admite apenas a título de raciocínio -, a análise do efeito da letargia da Requerida em promovê-la à Concessão seria plenamente cabível nesta arbitragem. Isso porque, como bem esclarecem André Luís Monteiro e Marco Antonio Rodrigues:

> "*Parece-nos que haja algo a acrescentar nessa temática. Entendemos que os níveis de análise de cláusulas exorbitantes não são apenas dois, mas sim três. Além da análise do mérito administrativo – ou seja, da conveniência e oportunidade do ente público em aplicar uma cláusula exorbitante – e da análise das consequências patrimoniais – i.e., dos eventuais prejuízos econômicos causados ao particular pela aplicação de uma cláusula exorbitante –, há um nível intermediário entre esses dois, que consiste na análise da legalidade do uso das cláusulas exorbitantes*."[46] (grifamos)

89. Logo, a deturpação pretendida pela Requerida no que se refere à previsão da Cláusula 16.5.1. do Contrato não se mostra minimamente admissível, consistindo, na realidade, em manifestação de conduta temerária, imbuída de má-fé contratual e destituída de qualquer respaldo contratual e, especialmente, técnico-econômico[47]. Além disso, como se demonstrará no **item 3.2.** infra, as alegações da ANTT constituem típico abuso de poder, na medida em que pintam interpretações criativas destinadas tão somente a restringir direitos claros da Requerente.

---

[45] JUSTEN FILHO, Marçal. *Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. São* Paulo: Dialética, 2003, p. 63.
[46] MONTEIRO, André Luís; RODRIGUES, Marco Antonio. Arbitragem e cláusulas exorbitantes dos contratos administrativos. *Revista de Arbitragem e Mediação*. v. 66/2020. p. 51 – 94. Jul - Set / 2020.
[47] Violando expressamente, inclusive, a Lei n° 10.233/2001, cujo artigo 20 dispõe que são objetivos da ANTT "*harmonizar, preservado o interesse público, os objetivos dos usuários, das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, arbitrando conflitos de interesses e impedindo situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica*".

3.1.2. Matriz de risco: necessária harmonização entre *pacta sunt servanda* e mutabilidade da concessão

90. A Requerida sustenta a interpretação estanque da matriz de risco fixada no Contrato, alegando que a VIABAHIA pretenderia, nesta arbitragem, "desvirtuar" a alocação de riscos originalmente contratada. Para tanto, novamente, a ANTT suscita o que seria a aplicação irrestrita do princípio *pacta sunt servanda* à relação ora controvertida.

91. Ocorre que, como já demonstrado acima, essa linha argumentativa não poderia estar mais equivocada e, principalmente, **desconexa** com o regime jurídico próprio e específico das concessões de serviços públicos. Diante disso, faz-se indispensável retomar a própria conceituação de *contrato de concessão*, que, conforme leciona Marçal Justen Filho:

> *"[...] é um contrato plurilateral de natureza organizacional e associativa, por meio do qual a prestação de um serviço público é temporariamente delegada pelo Estado a um sujeito privado que assume seu desempenho diretamente em face dos usuários, mas sob controle estatal e da sociedade civil, mediante remuneração extraída do empreendimento*[48].

92. A natureza organizacional e associativa dos contratos de concessão está intrinsecamente relacionada à adequada prestação dos serviços concedidos, de tal modo que, como explica o citado administrativista:

> "*O contrato de concessão apresenta **natureza organizacional**, por meio do qual se institui uma **estrutura de bens e um conjunto de pessoas visando ao desempenho de atividade comum das partes**.*
>
> *A prestação de serviço público adequado e satisfatório se configura como um objetivo comum, compartilhado pelo Estado, pela sociedade civil e pelo concessionário. **A concessão é um meio de obter a colaboração dos particulares no desempenho de serviços públicos.** O intento de realizar o bem comum autoriza o Estado a estabelecer unilateralmente as regras acerca do serviço e a fiscalizar a atividade do concessionário. Mas o concessionário não é um 'inimigo' da Administração, tanto como não pode ser combatido como 'explorador' da comunidade*".[49] (grifamos)

93. Nessa esteira, não se coaduna com a lógica operacional dos contratos de concessão sua interpretação estática, em especial quando se pondera que essa forma de contratação se prolonga por largos períodos, como no presente caso, em que a Concessão tem como prazo de vigência 25 anos.

94. É essa a conclusão expressada pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro que, no Parecer elaborado especificamente à luz do presente caso (**RTE-457**), salienta:

> *"Conclusão quanto à aplicação do princípio do pacta sunt servanda aos contratos administrativos: ele perdeu grande parte do espaço, **na medida em que se reconheceu a mutabilidade dos contratos de concessão como uma de suas características essenciais**. A mesma ideia estendeu-se paulatinamente às demais modalidades de contratos administrativos regidos pelo direito público. Por outras palavras, **os contratos administrativos, inclusive o de concessão, têm que ser cumpridos, porém com observância das características próprias que lhe garantem a mutabilidade**. Essa característica que, no direito francês, decorreu de construção pretoriana, foi agasalhada*

[48] JUSTEN Filho, Marçal. *Curso de Direito Administrativo.* 9. ed. São Paulo: RT, 2013, p. 761.
[49] Op.cit., p. 762

> *pelo direito positivo brasileiro, pela forma demonstrada nos itens subsequentes, um pouco diferente do país de origem, já que aqui* ***a solução é uniforme na aplicação de todas as teorias****."* (grifamos)

95. A **adaptação** do Contrato ao longo do seu período de vigência é, portanto, traço **inerente** a esse ajuste, cuja execução está direcionada à boa prestação do serviço público concedido e à sustentabilidade econômico-financeira do projeto. Nas palavras de Flávio Amaral Garcia:

> "*Assim,* ***a alteração das circunstâncias técnicas, sociais, econômicas, políticas, financeiras, deve ser compreendida como integrante o núcleo essencial dos contratos concessionais, sendo a mutabilidade ínsita à sua própria natureza****. Ignorar essa realidade é tornar mais complexa e tormentosa a inevitável tarefa ex post de alteração do contrato*".[50] (grifamos)

96. É evidente que a concepção de estabilização da relação contratual não é estranha à Concessão, porém, ela necessita ser interpretada a partir da lógica operacional que norteia esse tipo de contratação. Exige-se, assim, a **compatibilização** entre os conceitos (e efeitos) da mutabilidade característica da Concessão e a estabilidade almejada para uma relação que pressupõe elevado fluxo de investimentos.

97. Tem-se, nessa linha, que a necessária **compatibilização entre a mutabilidade e a estabilidade na Concessão é parte intrínseca da relação formada entre público e privado**, integrando o que a doutrina contratualista denomina como sendo a base objetiva do contrato, isto é, *"o complexo de circunstâncias externas ao negócio, cuja persistência deve ser razoavelmente pressuposta para que se mantenha o escopo do contrato"*.[51]

98. Portanto, não pode ser admitida nesta Concessão e, por consequência, na apreciação dos pleitos da Requerente nesta arbitragem, a aplicação pura e simples do princípio do *pacta sunt servanda*, pois, novamente lançando mão da lição de Flávio Amaral Garcia:

> "*Um dos paradoxos que está no âmago de qualquer contrato de concessão é o desafio de* ***ponderar e articular racionalmente os valores estabilidade e da mudança****. Mas um olhar reflexivo e contemporâneo sobre o tema permite compreender que a noção da estabilidade pressupõe o reconhecimento da inevitabilidade da mudança.* ***A estabilidade deve ser concebida não no seu aspecto puramente formal e estático, mas com as distintas dimensões que conectam a realidade jurídica com o substrato fático, que é, como consabido, mutável por natureza****.*
>
> *À primeira vista parece contraditória a assertiva, porquanto estabilidade e mudança são conceitos que se opõem logicamente.* ***Mas quando na regulação por contrato a mudança é reconhecida a partir da sua inevitabilidade, e, portanto, dimensionada e captada como uma faceta da própria estabilidade dinâmica, que melhor reflete o estado da arte dos contratos públicos que recorrem à técnica concessional****."*[52] (grifamos)

99. No Contrato específico firmado com a VIABAHIA, quando se olha atentamente para a matriz de risco e à previsão da Revisão Quinquenal – com a redação expressa da Cláusula 16.5.1. -, é irredarguível não apenas o respeito a essa necessidade de compatibilização entre a

[50] GARCIA, Flávio Amaral. *Concessões, Parcerias e Regulação.* São Paulo: Malheiros, 2019, p. 163.
[51] NERY Junior, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. *Código Civil Comentado.* 10 ed. São Paulo: RT, 2013, p. 644.
[52] Op.cit., p. 163.

mutabilidade e a estabilidade, como a **pactuação *ex ante* do mecanismo de regulação contratual da supra dita *estabilidade dinâmica* da Concessão**.

100. Ainda que assim não o fosse, a **revisão** da Concessão, diante das mudanças que afetaram diretamente as premissas nas quais o projeto fora firmado, seria **mandatória** a fim de manter a harmonia entre o equilíbrio econômico-financeiro, nos moldes do inciso XXI do artigo 37 da Constituição, os princípios da eficiência, continuidade e atualidade, conforme previsto pelo artigo 6º da Lei nº 8.987/95, além da garantia constante do artigo 65, II, "d" da Lei nº 8.666/93.

101. É o que Fernando Vernalha Guimarães conclui ao analisar a *incompletude desejada* típica de uma concessão:

> "*Ademais, num horizonte de 20, 30 ou 50 anos, é provável que as tecnologias envolvidas com a execução do contrato sofram alterações,* ***exigindo mudanças nas metodologias de execução, podendo, inclusive, chegar à revisão (consensual) da própria matriz de riscos ou dos critérios de avaliação da performance****"*. [53] (grifamos)

102. Logo, admitir uma "rigidez" interpretativa genericamente alardeada pela Requerida, significa **violar** frontalmente o Contrato, na medida em que se ignoraria sua base objetiva e toda a sua lógica operacional.

103. Verifica-se, inclusive, que a cláusula da Revisão Quinquenal é expressão concreta do princípio da mutabilidade, que é da essência dos contratos de concessão de serviços públicos por conta de seu longo prazo de vigência, que se faz necessário em função do caráter estratégico, da relevância e do dinamismo destes contratos.

104. Tal circunstância desautoriza, portanto, a estipulação de soluções contratuais estanques e rígidas, que não possam ser rediscutidas e reformuladas ante à realidade dos fatos, já que é materialmente impossível prever nos contratos os mais variados eventos que podem impactar a concessão ao longo de seus 25 anos.

105. Não pleiteia a Requerente, assim, o "desvio" à matriz de risco, tampouco esta nega aquilo que fora assumido e precificado quando da assunção da Concessão. Porém, **a matriz de risco foi assumida e precificada a partir de premissas e projeções conhecidas no momento da licitação**. Alteradas estas premissas e as circunstâncias que envolvem a Concessão, a interpretação da matriz de risco deve acompanhar estas alterações, de modo a **manter o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, especialmente neste caso, em que a Revisão Quinquenal é específica sobre a adaptação ao cenário econômico e necessidades do Sistema Rodoviário.

106. Prestigia-se, de um lado, a *pacta sunt servanda* a partir da observância dos termos contratados e precificados pelas duas Partes e, de outro, a mutabilidade inerente aos contratos de concessão e respaldada por lei. Como exposto pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro (**RTE-457**), é indispensável o cotejo deste princípio com a garantia à intangibilidade do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato:

> *"A Lei nº 8.987, de 13/2/95, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no artigo 175 da Constituição Federal, está em*

[53] Ibdem., p. 105.

> *harmonia com as normas da Lei nº 8.666/93. Ela reforça a exigência de manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, com as normas contidas em seu artigo 9º. O caput exige que a tarifa seja fixada pelo preço da proposta vencedora da licitação e que seja "preservada pelas regras de revisão previstas nesta Lei, no edital e no contrato". O § 2º autoriza que os contratos prevejam "mecanismos de revisão das tarifas, a fim de* ***manter-se o equilíbrio econômico-financeiro****". O § 3º repete a norma do artigo 65, § 5º, da Lei nº 8.666/93, sobre* ***fato do príncipe,*** *ao estabelecer que "ressalvados os impostos sobre a renda, a criação, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado seu impacto, implicará a revisão da tarifa, para mais ou para menos, conforme o caso". O § 4º estabelece a exigência de restabelecimento do* ***equilíbrio econômico-financeiro inicial****, na hipótese de* ***alteração unilateral*** *que o afete.*
>
> *Como se verifica pela legislação citada, pertinente especificamente aos contratos administrativos, inclusive o de concessão e permissão de serviço público, não há, em qualquer dispositivo, exigência quanto à extensão do desequilíbrio para que surja o direito à manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.* ***O que se exige é que a relação estabelecida inicialmente entre os encargos e a remuneração do contratado seja mantida durante toda a vigência do contrato****. E essa exigência dá cumprimento ao artigo 37, XXI, da Constituição, que exige sejam "mantidas das condições efetivas da proposta".* (grifamos)

107. Neste contexto, **todos** os pedidos apresentados pela Requerente nesta arbitragem observam sim a matriz de risco contratada e precificada a partir do que era conhecido à época da licitação, bem como toda a lógica contratual. O que se requer ao Tribunal Arbitral, dadas as negativas da ANTT, é justamente aquilo que **não foi assumido ou precificado para manter o equilíbrio contratual**, conforme provas técnicas e fáticas trazidas pela VIABAHIA, **nenhuma** delas apreciadas pela ANTT.

108. Isso porque, como também exposto no Parecer acima referido (**RTE-457**), a assunção de riscos pelo concessionário pressupõe a conciliação entre a prestação do serviço público e a expectativa de rentabilidade do projeto:

> *"Na realidade, tem-se que conciliar duas ideias: de um lado, a de que, para o concessionário ou permissionário, a concessão ou a permissão constitui um empreendimento que visa ao lucro, mas que envolve determinados riscos; de outro lado, a de que, para a Administração, o objeto do contrato é um serviço público e, portanto, uma atividade que atende às necessidades da coletividade e, por isso mesmo, não pode parar."*

109. É a ANTT que **nega** a *pacta sunt servanda* e **nega** a matriz de risco contratual ao pretender sua aplicação estanque ao arrepio das disposições contratuais (notadamente, a Cláusula 16.5.1.) e legais (a mutabilidade das concessões e a necessária manutenção do equilíbrio econômico-financeiro, conforme artigos 9 e 10 da Lei n° 8.987/95 e 57, §1° e 65, II, d, da Lei n° 8.666/93). Portanto, sua defesa deve ser indiscutivelmente **afastada** pelo Tribunal Arbitral.

3.2. Esclarecimentos sobre a alegada *inadimplência* da VIABAHIA

110. A Requerente demonstrou nas suas Alegações Iniciais que **não** se compatibiliza com a realidade os "índices de inadimplementos" tal como alardeado pela ANTT. Isso porque, a Requerida parte de premissas equivocadas em suas mensurações, bem como ignora sua própria corresponsabilidade pelo nível de inviabilização dos investimentos.

111. Em que pese todo o desenvolvimento do **Item 4** da **Parte Geral** das Alegações Iniciais - o qual é ora integralmente **reiterado** -, a Requerida, em sua Resposta, de um lado, não se desincumbiu do ônus de impugnar especificamente o quanto demonstrado pela VIABAHIA, de outro, trouxe ilustrações gráficas e informações repetidas e pautadas em premissas equivocadas que, inclusive, já haviam sido respondidas pela Requerente.

112. Conforme apontado naquela oportunidade e já vinha sendo apontado em âmbito administrativo, a ANTT desconsidera para o cálculo do percentual de execução da Concessionária o avanço real das obras e, até mesmo, obras já concluídas! Com isso, tem-se o desenho de um cenário totalmente desvirtuado da realidade, apto a induzir este Tribunal a erro acerca da realidade da Concessão.

113. A impertinência dessas alegações, que **não** têm qualquer lastro técnico, será demonstrada adiante.

3.2.1. A VIABAHIA promoveu investimentos projetados no seu Plano de Negócios

114. A ANTT argumenta que a *"a média das inexecuções contratuais para as obras obrigatórias é de 93,95%, há pelo menos 9 (nove) anos consecutivos, isto é, dos investimentos anuais previstos, de 2010 a 2019, a concessionária executa, em média, somente 6,05% do previsto desde o início da concessão"*[54]. Tal afirmação está totalmente equivocada!

115. Como se nota ao longo de toda a Resposta da ANTT, no afã de construir cortinas de fumaça ao seu inadimplemento quanto à Revisão Quinquenal, a defesa jurídica da Requerida **contradiz** inexplicavelmente os estudos elaborados por suas próprias áreas técnicas ao longo dos mais de 10 anos de Concessão.

116. É o que se extrai facilmente da planilha elaborada pela própria ANTT (sua área técnica), para o cálculo da tarifa durante as Revisões Ordinárias. Na última planilha emitida dentro do processo da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária (**RTE-465**), na sua aba "PER" é possível visualizar os investimentos previstos no Plano de Negócios. Em cada uma das Revisões, a própria ANTT realiza suas análises e atesta os valores que foram executados pela VIABAHIA.

117. Nesse sentido, na tabela a seguir encontram-se os valores do **item 6.1 Obras Obrigatórias** que foram previstos no Plano de Negócios para serem executados até 19 de outubro de 2019, ou seja, ao final do 10º ano da Concessão, comparados com os **valores reconhecidos pela própria ANTT** como executados pela VIABAHIA até esta mesma data, conforme detalhado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**). Veja-se:

Item	Descrição	Previsto até ano 10 (R$)	Executado até ano 10 (R$)	% de Execução
6.1.1.1	Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	31.611.085	31.508.942	99,7%

[54] *Vide* parágrafo 11 da Petição 4 da Requerida.

Item	Descrição	Previsto até ano 10 (R$)	Executado até ano 10 (R$)	% de Execução
6.1.1.2	Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	18.497.194	18.490.258	100,0%
6.1.1.3	Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	75.464.993	71.284.232	94,5%
6.1.1.4	Trecho entre Santo Estevão e BR-242/BA - 38,46 km	83.600.913	71.946.946	86,1%
6.1.2.1	Construção de Ruas Laterais	4.584.964	638.490	13,9%
6.1.2.2.2	Implantação de Passarelas para Pedestres - Trechos de Pista Dupla	21.866.318	19.573.232	89,5%
6.1.2.3.1	Recuperação e/ou Implantação de Retornos, Trevos, Interseções e Acessos, nos locais descritos no item 2.4.2, Apêndice C do PER	13.907.387	7.651	0,1%
6.1.2.3.2	Melhorias operacionais e de segurança aos usuários	19.607.914	111.406	0,6%
6.1.3	Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do subtrecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	1.512.912	1.512.912	100,0%
	Total	**270.653.681**	**215.074.068**	**79,5%**

118. Os documentos juntados demonstram que os números **aprovados pela ANTT**, em via administrativa, são muito **distintos** daqueles apresentados pelos seus representantes nesta arbitragem, refletindo um índice de "inadimplemento" substancialmente **menor** (e de **adimplemento muito maior**) do que o alegado. Trata-se de mais um exemplo, dentre tantos outros, em que a posição da ANTT como "parte na arbitragem" **contraria** diretamente sua posição de ANTT "como Agência", conduta inadmissível para um ente público como, inclusive, tratado pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro em seu Parecer (**RTE-457**)[55].

119. Deve ser por esta razão, por estar ciente da atuação da ANTT "como Agência" e os números referidos acima, que a ANTT (como "parte da arbitragem") decidiu apenas repetir os mesmos dados e gráficos incluídos em suas manifestações anteriores[56] e **não contestar** todos os detalhamentos e números apresentados nas Alegações Iniciais.

120. Assim, muito diferente do alegado pela ANTT na sua Resposta, a VIABAHIA vem, apesar do enorme desequilíbrio contratual e da omissão da Requerida, executando suas obrigações em prol do Sistema Rodoviário concedido e do interesse público.

[55] *Vide*, para detalhamento da postura da ANTT o item III do Parecer (*Da Posição Do Órgão Jurídico Em Confronto Com As Manifestações Do Órgão Regulador*)
[56] Como a Petição 2 da Requerida (em especial, item IV.1).

3.2.2. Os investimentos com as obras adicionadas ao PER foram executados

121. Também causa espanto a alegação da Requerida de que *"a concessionária executou apenas 34,16%."*[57] das Obras posteriormente incluídas no PER como novos investimentos em favor do Sistema Rodoviário.

122. Não obstante o argumento lançado pela ANTT, quando se observa atentamente a própria planilha por ela elaborada (ou ao menos seus órgãos técnicos) para o cálculo da tarifa de pedágio atualmente vigente (**RTE-465**) a **realidade é outra**. É o que se verifica da tabela consolidada no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**) a seguir destacada:

Item	Descrição	Previsto até ano 10 (R$)	Executado até ano 10 (R$)	% de Execução
6.1.1.5	Remoção de Interferências - Duplicação obrigatória	9.966.946	9.966.946	100,0%
6.1.2.2	Implantação de 04 Passarelas para Pedestres - Trechos de Pista Dupla	4.264.394	-	0,0%
6.1.2.3.3	Implantação de iluminação em trecho semiurbano	9.013.598	9.013.598	100,0%
6.1.2.3.3.1	Implantação de iluminação em trecho semiurbano	3.558.863	3.558.863	100,0%
6.1.2.3.3.2	Manutenção da iluminação pública em Simões Filho	2.066.436	2.066.436	100,0%
6.1.2.3.4	Melhoramentos na Segurança do Tráfego - Implantação de barreiras fixas	11.845.226	11.845.226	100,0%
6.1.2.3.5	Conclusão do viaduto de Simões Filho	7.478.427	7.478.427	100,0%
6.1.2.3.6	Estudo do Contorno Norte do Anel Viário de Feira de Santana	207.199	207.199	100,0%
6.1.2.3.7	Execução de obras para o Exército no Contorno Sul de Feira de Santana	762.472	762.472	100,0%
6.1.2.3.8	Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052/BR-116/BA	1.973.624	1.973.624	100,0%
6.1.4	5 Dispositivos do anel de Vitória da Conquista	54.718.491	-	0,0%

[57] Parágrafo 52 da Petição 4 da Requerida.

Item	Descrição	Previsto até ano 10 (R$)	Executado até ano 10 (R$)	% de Execução
6.1.5	Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 BR-116/BA	1.059.758	1.049.160	99,0%
	Total	**106.915.435**	**47.921.953**	**44,8%**

123. Como se vê, novamente, muito diferente do alegado pela Requerida, o percentual de adimplemento da VIABAHIA é **superior** ao por ela indicado em sua Resposta.

124. Ademais, como bem pontuado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**), esse percentual apenas não alcançou 100% em razão do **impedimento** de execução de apenas duas obras:

> "*Conforme se vê na **Erro! Fonte de referência não encontrada.**, a VIABAHIA executou 10 dos 12 Novos Investimentos incluídos na Concessão, com percentual de execução global de 44,8%. O percentual de inexecução refere-se, basicamente, a duas obras ainda não executadas pela VIABAHIA, sendo estas correspondentes ao (i) item 6.1.4, referente a 5 dispositivos do anel de Vitória da Conquista, cujos projetos, conforme informado pela Requerente, encontram-se em discussão entre a ANTT e a VIABAHIA, ou seja, ainda não passível de execução e (ii) item 6.1.2.2, referente a 4 passarelas para pedestres que foram adicionadas pela ANTT ao Contrato dentro do processo da 8ª R. O. e 11ª R.E., publicada no Diário Oficial da União ("DOU") de 21 de agosto de 2019[1], ou seja, menos de 2 meses para o final do ano 10 da Concessão*"

125. Relevante mencionar que este considerável índice de execução contratual pela VIABAHIA foi viabilizado, em especial, após a troca de controle acionário ocorrida em 2016 na SPE, com assunção do renomado Grupo ROADIS.

126. Conforme apontado na Petição 4 da Requerente, o novo acionista já aportou mais de **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.

127. Nesse período, ainda, **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 do Grupo ROADIS** e geração de caixa.

128. A ANTT tenta desvirtuar o contexto de execução de obrigações da VIABAHIA pautando-se em fatos anteriores a esta troca de controle, como se nada tivesse sido feito. A prova de que estas alegações do passado devem ser afastadas, foi a própria decisão de afastar a caducidade por meio de um TAC (**RDA-019**), cujo cumprimento foi inviabilizado pelo **severo desequilíbrio contratual**, unido à completa **omissão** da ANTT em realizar as devidas revisões contratuais, não obstante as tentativas da VIABAHIA.

129. Fica claro, portanto, que o Grupo ROADIS, após assumir o controle da VIABAHIA em 2016, fez o que estava a seu alcance para garantir a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários e cumprir suas obrigações contratuais. **Nada disso fez a ANTT**. Pelo contrário, apenas contribui para a deterioração total do Contrato com penalidades açodadas e, nesta arbitragem, com alegações irresponsáveis, abusivas e contraditórias.

130. Basta ver, também, o que ocorre com Obras Condicionadas, cujo "descumprimento" é tão invocado pela ANTT[58]. Conforme detalhado no **item 2 do Caderno I** da Parte Especial das Alegações Iniciais – e será reiterado no **item 3.3.2.** a seguir –, sua execução foi **inviabilizada** por uma série de aspectos econômico-financeiros e técnicos (alguns deles **reconhecidos** pela ANTT) e que poderiam ter sido sanados se a ANTT **tivesse cumprido sua obrigação de realizar a Revisão Quinquenal**.

131. Aliás, se é para tratar de "percentuais" de inexecução, relevante reiterar que a ANTT **possui 100% (cem por cento) de inexecução** no que tange a Revisão Quinquenal. Como amplamente exposto nas Alegações Iniciais e reiterado a seguir, este inadimplemento da ANTT **impede** a realização das readequações necessárias a fim de gerar os recursos e permitir aportes para o cumprimento destas obrigações que exigem substancial investimento.

132. A ANTT **não pode** exigir o cumprimento de obrigações contratuais da VIABAHIA – e colocar números alardeadores ao Tribunal Arbitral – estando **inadimplente com suas próprias obrigações**. Trata-se de exemplo escolar da **exceção de contrato não cumprido**, que, a despeito de prevista no ordenamento privado[59], é inegavelmente **aplicável aos contratos com a Administração Pública**, conforme ensina a doutrina:

> *"Tem-se de considerar cabível a recusa do particular em executar sua prestação na medida e na extensão em que a Administração deixar de cumprir determinação legal. (...)A Administração não dispõe da faculdade de exigir o cumprimento da prestação pelo particular quando, simultaneamente, está decidida a não cumprir o contrato.* ***Se a Administração deliberou não cumprir as prestações que lhe incumbiam, seria injurídico que mantivesse o contrato apenas para auferir os benefícios e as vantagens derivadas da prestação da outra parte****."* [60] (grifamos)

133. O suposto "inadimplemento" da VIABAHIA no tocante às Obras Condicionadas nada mais é que o exercício da exceção do contrato não cumprido, tendo em vista que a inadimplência da ANTT, aliada a outros fatores, **impede** o devido cumprimento pela Requerente, sendo **imperiosa a readequação técnica e econômico-financeira desta obrigação**, como pleiteado nesta arbitragem.

134. Mesmo que assim não entenda o Tribunal Arbitral, *ad argumentandum tantum*, resta claro que o **incontroverso** descumprimento contratual da ANTT configura, nos termos da Cláusula 19.1.3.(iii), hipótese de **Fato da Administração**, conforme esclareceu Maria Sylvia Zanella Di Pietro em seu Parecer Jurídico (**RTE-457**), ao analisar especificamente sobre o Contrato ora contendido:

---

[58] *Vide* parágrafo 78 da Petição 4 da Requerida.
[59] *Vide* artigo 476 do Código Civil: "*Nos contratos bilaterais, nenhum dos contratantes, antes de cumprida a sua obrigação, pode exigir o implemento da do outro*."
[60] JUSTEN FILHO, Marçal. *Comentários à lei de licitações e contratos administrativos. 14*. ed. São Paulo: Dialética, 2010, p. 860.

"Na realidade, o fato da administração equivale ao cumprimento irregular ou ao descumprimento do contrato pela Administração. ***Cite-se como exemplo a omissão da ANTT em proceder à revisão quinquenal do contrato, prevista na cláusula 16.5.1****."* (grifamos)

135. Não é crível a desleal tentativa da ANTT de conduzir este Tribunal Arbitral a erro, valendo-se de argumentos temerários e repetidamente **contraditórios** com os próprios documentos por ela elaborados, e diante de sua manifesta **inadimplência**. Portanto, os "índices" de execução trazidos pela ANTT em sua Resposta devem ser **terminantemente afastados**.

3.3. A depressão econômica como evento desequilibrante do Contrato: relação de causalidade e efeitos

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.1. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Parecer Tendências (**RTE-092**); • Nota Técnica n° 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**); • Parecer nº 404/2019/GEFIR/SUINF/DIR (**RTE-084**).
Fatos incontroversos
• Está configurada mora da ANTT por não ter realizado a Revisão Quinquenal, nos termos previstos na Cláusula 16.5.1. do Contrato.

136. A Requerida não impugnou uma linha sequer do Relatório A&M (**RTE-087**) e do Parecer Tendências (**RTE-092**), por meio dos quais a Requerente demonstrou com acurácia técnica a extraordinariedade e imprevisibilidade da depressão econômica que assola o país desde 2014, bem como o impacto efetivo desse fato ao modelo econômico contratado, notadamente ao Plano de Negócios da Concessão. Não obstante a Requerida não ter se desincumbido do seu ônus de impugnação específica, restando, portanto, incontroversas as conclusões técnicas constantes dos citados documentos, a ANTT tenta sustentar em sua defesa que:

(i) A depressão econômica, vivenciada a partir de 2014 e acentuada em 2015/2016, não teria caráter extraordinário, sendo "crise ordinária inerente ao sistema capitalista";

(ii) Outros países já haviam experimentado crises profundas anteriormente à contratação, tendo os contratos, em alguns destes países, previsto margens de flutuação econômica em caso de crises, o que também poderia ter balizado os estudos prévios da Concessionária;

(iii) A variação no tráfego da Concessão seria "risco exclusivo da VIABAHIA", sendo que a redução em função da depressão econômica teria sido "pouco significativa";

(iv) Em que pese o reconhecimento expresso no *Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais* (**RTE-011**), esse documento não teria força vinculativa seja por estar "apócrifo", seja por ter caráter geral relacionado ao setor regulado.

137. Como se demonstrará adiante, tais alegações não se coadunam com a realidade deste caso e, principalmente, **não** prosperam quando confrontadas com todos os estudos técnicos que substanciaram as Alegações Iniciais da Requerente.

138. É interessante notar, de saída, que a ANTT procura "rebuscar" sua Resposta com a referência ao modelo de cláusula de "força maior" aplicado pela ICC[61]. Além de vã, a tentativa é totalmente **atécnica**, uma vez que tal disposição **jamais** se aperfeiçoaria ao Contrato firmado com a VIABAHIA e, especialmente, à disciplina pátria dos eventos de força maior aplicável às concessões públicas.

139. De todo o modo, ainda que fosse aplicável, a tentativa da ANTT igualmente **não** afasta o direito da Requerente. Neste sentido, expõe a Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro em seu Parecer (**RTE-457**), fazendo referência à manifestação da ANTT:

> "*Note-se que o órgão jurídico da ANTT, na p. 46 de sua petição nº 4, invoca conceito de força maior adotado pela CCI, para afastar a sua ocorrência no caso submetido à arbitragem. O conceito é dado nos seguintes termos:*
>
> *"Force Majeure" (Força Maior) significa a ocorrência de um evento ou circunstância ("evento de força maior") que torna impossível ou impede uma das partes de executar uma ou mais de suas obrigações contratuais estipuladas no contrato, se e na medida em que uma das partes afetada pelo impedimento ("a parte afetada") provar: a) que tal impedimento está fora de seu razoável controle; b) que ele não poderia razoavelmente ter sido previsto à época da celebração do contrato; e c) que os efeitos do impedimento não podiam razoavelmente ter sido evitados ou superados pela parte afetada.*
>
> *Ocorre que esse conceito, mais do que afastar a pretensão da VIABAHIA, reafirma o seu direito. Em primeiro lugar, porque o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro não pode fugir às regras da legislação, especialmente a contida no artigo 65, II, d, da Lei nº 8.666/93. Além disso, o conceito adotado pela CCI tem sentido bem amplo, que abrange a teoria da imprevisão, o fato do príncipe e as sujeições imprevistas. Com efeito, a entidade dá um rol de eventos que podem ser considerados de "força maior", como guerra, invasão, revolução, embargos, pragas, epidemias, atos de autoridade, desapropriação, nacionalização etc, que se enquadram, cada qual, em uma das três teorias. Tais eventos, pela legislação brasileira citada, tanto podem levar à rescisão do contrato, prevista no artigo 78, XVII, da Lei nº 8.666/93, como podem apenas tornar mais oneroso o seu cumprimento para uma das partes, levando à necessidade de revisão das cláusulas financeiras para garantir a continuidade do contrato. Ressalte-se que a guerra, mencionada pela CCI como motivo de força maior, foi exatamente o evento que levou o Conselho de Estado francês a aplicar a teoria da imprevisão aos contratos de concessão, o que reafirma a existência de aproximação ou mesmo identificação entre a imprevisão e a força maior, ambas previstas no artigo 65, II, d, da Lei nº 8.666/93, com o mesmo efeito de exigir o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, mediante acordo entre as partes.*
>
> *Na aplicação de todas as teorias (fato do príncipe, sujeições imprevistas, fato da Administração e teoria da imprevisão, bem como na ocorrência de caso fortuito ou força maior), no direito brasileiro, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pode ser feita de diferentes maneiras (como prorrogação do prazo, indenização, aumento da tarifa, redução de encargos ou outras formas), devendo recompor integralmente a relação que se estabeleceu originalmente, porque assim o exige o artigo 37, XXI, da Constituição, ao impor a "manutenção efetiva da proposta" durante a execução do contrato*." (grifamos)

[61] *Vide* parágrafos 136 e 137 da Petição 4 da Requerida.

140. Inclusive, como se observa dos Pareceres juntados a esta manifestação, o entendimento dos consagrados juristas Maria Sylvia Zanella Di Pietro e Ernesto Tzirulnik, ao analisarem o caso concreto da VIABAHIA (**RTE-457** e **RTE-458**, respectivamente), reforçam que a situação vivenciada a partir de 2014 e seus efeitos à Concessão, pode ser considerada como evento de força maior não acobertado por seguros existentes no país (ao menos não à época da celebração do Contrato).

> **RTE-457 – Parecer Maria Sylvia Zanella Di Pietro:**
> *"(i) É possível caracterizar como evento de força maior ou caso fortuito (a) o fato da depressão econômica e/ou (b) os impactos dela decorrentes? Por quê?*
>
> *RESPOSTA: Sim. O direito positivo brasileiro não distingue força maior ou caso fortuito. Nos termos do artigo 65, II, "d", ambas as situações configuram álea econômica extraordinária e extracontratual. A Lei nº 8.666/93, nesse dispositivo, adotou solução uniforme para todas as áleas extraordinárias e extracontratuais, fazendo desaparecer a distinção entre, de um lado, a álea econômica, em que é aplicável a teoria da imprevisão, e a álea administrativa, em que é aplicável a teoria do fato do príncipe, e, de outro lado, a força maior e o caso fortuito, uma vez que todas se caracterizam como fatos imprevisíveis ou previsíveis de consequências incalculáveis, dando ensejo ao acordo previsto no dispositivo legal para restabelecer a relação entre os encargos da concessionária e a sua remuneração. Mesmo que se considere o conceito de força maior adotado pela CCI (e mencionado pela Procuradoria Federal em sua petição nº 4), a resposta ao presente quesito não se altera tendo em vista que no rol apontado pela entidade entram fatos que podem ser caracterizados como áleas econômicas (como guerra, invasão, revolução) ou como fatos do príncipe (embargos, restrições comerciais e monetárias, desapropriações, requisições, atos de autoridade lícitos ou ilícitos). Vale dizer que a uniformidade de tratamento adotada pelo direito positivo brasileiro não difere da adotada pela CCI***."***
>
> **RTE-458 – Parecer Ernesto Tzirulnik:**
> "*(i) É possível caracterizar como evento de força maior ou caso fortuito **(a)** o fato da depressão econômica e/ou **(b)** os impactos dela decorrentes?*
>
> *Sim. Os eventos relacionados com a crise econômica de 2015-2016, cujas consequências impactaram de forma significativa o contrato de concessão em referência, tal como reconhecido pela própria ANTT, caracterizam força maior capaz de gerar reflexos importantes nos contratos de seguro relacionados.*
>
> *(ii)Na hipótese de a resposta ao item **(i)(a)** e/ou ao item **(i)(b)** ser positiva, seriam estes eventos passíveis de cobertura de seguro oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência?*
>
> *Não. Os eventos em discussão não eram passíveis de cobertura no mercado de seguros brasileiro na época de sua ocorrência, seja porque o sistema regulatório da SUSEP prevê exclusões de cobertura para esses fatos que caracterizam caso fortuito ou força maior, no âmbito dos contrato de seguro garantia, seja porque são eventos inasseguráveis pelas apólices de riscos de engenharia e de riscos operacionais emitidas para a concessionária."*

141. Ademais, ainda sobre o suposto caráter "ordinário" da depressão econômica e seus impactos (o que será adiante contestado em detalhe), vê-se a ANTT **omite** que já **reconheceu**, em via administrativa, o desvio substancial da curva de tráfego. Explica-se.

142. A VIABAHIA apresentou à ANTT estudo de tráfego realizado pela **Consultoria SHD** (**RTE-466**), o qual foi **validado** posteriormente pela Consultoria Minas Bahia, contratada pela ANTT, para sua análise (**RTE-467**)[62]. O resultado da análise feita pela contratada da ANTT **foi favorável à apuração de desequilíbrio contratual correspondente a R$1.445.095.980,68,** sendo que a diferença em relação ao valor requerido nesta arbitragem pela VIABAHIA decorre tão somente da adoção de referência de elasticidade do tráfego distintas, conforme detalhado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**) o que, repita-se, sequer foi objeto de análise pela Requerida.

143. Trata-se, portanto, de um **reconhecimento** inequívoco, em via administrativa, ao pedido da VIABAHIA, intencionalmente omitido pela ANTT nesta arbitragem.

144. Também chama a atenção a tentativa da Requerida de trazer à baila exemplos estrangeiros de "compartilhamento de risco" de demanda, como a suposta assunção de risco, no caso dos Estados Unidos da América, de redução de 40% de receita[63]. Entretanto, além de os exemplos serem totalmente inaplicáveis à realidade brasileira da Concessão, as fontes citadas pela ANTT **não** comprovam suas conclusões, na medida em que a dissertação juntada (**RDA-032**) não traz dados oficiais dos entes citados, valendo-se de dados meramente ilustrativos.

145. Diante disso, como se passará a demonstrar, a depressão econômica instalada a partir de 2014 no país efetivamente impactou as premissas econômicas de desenvolvimento do tráfego da Concessão ao longo do período de exploração pela Requerente, acarretando o desequilíbrio do ajuste em seu desfavor (**Item 3.3.1.**), bem como afetou o modelo econômico-financeiro de execução das obras condicionadas ao volume de tráfego, haja vista o desarranjo contratual atualmente vivenciado (**Item 3.3.2.).**

3.3.1. Desequilíbrio advindo das alterações promovidas pela depressão econômica

146. A defesa da Requerida parte de premissas equivocadas sobre a modelagem adotada para essa Concessão, como exposto no **item 3.1.** acima. Por consequência disso, sua narrativa quanto aos efeitos da depressão econômica é distante da realidade comprovada, especialmente, pelo Relatório A&M (**RTE-087**) e Parecer Tendências (**RTE-092**).

147. Isso porque, a ANTT aponta a suposta ausência de demonstração tanto da extraordinariedade da depressão econômica, como do nexo de causalidade entre esta e o desequilíbrio que se busca recompor. A Requerida suscita, ainda, sua deturpada interpretação da matriz de risco contratual, para concluir que a variação do tráfego advinda da depressão econômica seria "risco alocado à VIABAHIA" em qualquer circunstância.

148. De início, faz-se necessário retomar o contexto histórico em que se situava a modelagem desta Concessão (e, por consequência, da fixação da sua matriz de risco) e a análise das características da depressão econômica que assola o país.

149. No **item 3.1.1**. supra expôs-se que, originalmente, esta Concessão foi concebida como uma PPP, sendo necessária uma série de adequações para a compatibilização do projeto à

[62] O Relatório de Avaliação de Conformidade Técnica de Estudos de Tráfego, Capacidade e Níveis de Serviço (**RTE-467**), elaborado pela Consultoria Minas Bahia, foi encaminhado à VIABAHIA pela ANTT por meio do Ofício nº 0061/2019/GEENG/SUINF (**RTE-468**), em 17 de janeiro de 2019.
[63] *Vide* parágrafo 128 da Petição 4 da Requerida.

roupagem jurídico-econômica de uma concessão comum, como ora se tem no Contrato contendido. Ao contrário do modelo de uma PPP - que conta com investimentos do parceiro-público[64] -, a concessão comum pressupõe a autossustentabilidade do projeto.

150. No caso desta Concessão, a modelagem jurídico-econômica do Contrato visava à manutenção de um modelo de investimentos do tipo *project finance* com a estruturação de uma matriz de alocação de riscos para cada parte contratante (Cláusula 19). Além disso, em razão de determinação do TCU (Acórdão nº 2104/2008 – **RTE-010**), inseriu-se mecanismo de revisão periódica do ajuste em face das alterações econômicas (Cláusula 16.5.1. relativa à Revisão Quinquenal), isto é, **assumiu-se o compartilhamento do risco de alteração do cenário econômico**.

151. O compartilhamento do risco advindo da alteração do cenário econômico, que ensejaria a Revisão Quinquenal do Contrato para sua compatibilização aos novos termos econômicos em que a Concessão se localizaria ao longos dos seus 25 anos de vigência, é expresso na Cláusula 16.5.1. do Contrato e **atende à limitação objetiva da matriz de risco**, haja vista que esta atende à função econômica de dimensionamento do investimento exigido da concessionária e aponta para sua capacidade de geração de receitas.

152. Todavia, a matriz de risco em contratos como o presente **não** pode ser interpretada de modo estanque, justamente pela limitação informacional no momento da celebração do Contrato. Assim, como forma de compatibilizar a mutabilidade inerente a essa forma de contratação com a necessidade de estabilização da relação jurídica, o Contrato da VIABAHIA, de modo **pioneiro e único** nas modelagens de concessões públicas, **previu a Revisão Quinquenal**, como tratado no Item 3.1.2. acima, destinada a manter a Concessão ajustada aos cenários econômicos que poderiam ser alterados no passar dos 25 anos.

153. Ao assim regular a **alteração do cenário econômico**, o Contrato admitiu o compartilhamento relacionado a esse fato, disciplinando, inclusive, como seria o tratamento em caso do seu implemento: realização da Revisão Quinquenal, cuja única limitação é a matriz de risco original do Contrato, isto é, os riscos previstos e **dimensionados** no momento da contratação.

154. Nota-se, por exemplo, que a alteração do cenário econômico não se confunde com a variação pura do tráfego em geral, não sendo tampouco essa distinção simplesmente semântica. Isso porque, como esmiuçado pelo Parecer Tendências (**RTE-092**) - frise-se: não impugnado pela ANTT -, no caso da depressão da economia nacional a partir do início de 2014, a afetação do tráfego nas rodovias operadas pela VIABAHIA é uma **consequência direta** da alteração profunda do cenário econômico, com drásticos reflexos sociais, políticos que chegaram ao ponto de fazer com que o Brasil perdesse grau de investimento em indicadores internacionais, fatores estes que só agravaram e perpetuaram a crise iniciada em 2014[65].

[64] De acordo com Marçal Justen Filho, a PPP "*é um contrato administrativo em sentido restrito, de objeto complexo e duração continuada, que impõe a um particular obrigações de dar e fazer direta ou indiretamente em favor da Administração Pública, mediante remuneração total ou parcialmente proveniente dos cofres públicos e objeto de garantias diferenciadas*" (JUSTEN FILHO, Marçal. *Curso de Direito Administrativo.* 9ª ed. São Paulo: RT, 2013, p. 828.)
[65] Como abordado no Parecer econômico elaborado por Bráulio Borges (**RTE-460**).

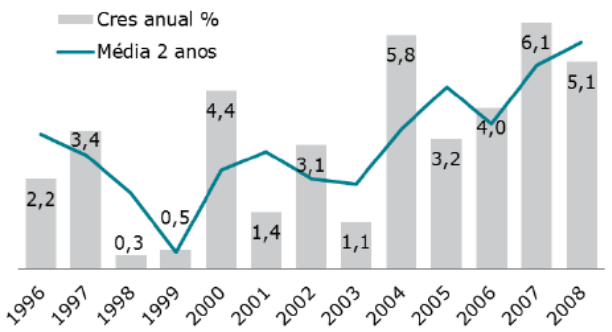
155. Essa conclusão, convém desde já esclarecer, é extraída da interpretação sistemática do Contrato, na medida em que não se admite, ao menos não à luz do direito contemporâneo, a análise segmentada de cláusulas individualizadas.

156. Ora, como detalhado no Parecer Tendências (fls. 16 do **RTE-092**), em 2008, ao elaborar a proposta vencedora do leilão promovido pela ANTT em janeiro de 2009, o cenário econômico brasileiro não se mostrava apenas estável, como também com projeções promissoras de crescimento saudável:

> A licitação para a exploração do Sistema Viário operado pela VIABAHIA ocorreu no início de 2009, com a entrega da proposta em janeiro. O Contrato foi assinado em 3 de setembro daquele ano.
>
> Portanto, as premissas que suportaram a proposta vencedora foram feitas entre o segundo semestre de 2008 e o início de 2009. Elas levavam em consideração as expectativas para a evolução da economia brasileira que predominavam à época.
>
> Nos anos anteriores, a economia nacional havia sido favorecida por um ambiente externo promissor, com elevação dos preços de *commodities* exportadas e pelo efeito das reformas estruturais realizadas nos anos 1990 e no início da década de 2000. A forte demanda chinesa por bens primários (como soja e minério de ferro) impulsionou as vendas externas brasileiras e explica os robustos saldos comerciais e a maior atratividade de ativos nacionais no exterior. Com este avanço da demanda, o Brasil foi beneficiado tanto pelo aumento de preços como pela elevação da quantidade vendida, resultando em saldos comerciais expressivos.
>
> O mercado internacional também se caracterizava por grande liquidez desde 2001, o que manteve as taxas de juros em patamares baixos e estimulou a busca dos capitais internacionais por alternativas de investimento em países emergentes. O Brasil, nesse cenário, foi receptor de um grande fluxo de capitais externos destinados a investimentos produtivos diretos, renda fixa ou renda variável. Este foi um dos fatores que possibilitaram a expansão do crédito privado no País.

157. A Consultoria, mais adiante no seu Parecer, assevera que:

> Esta combinação de fatores gerou um momento extremamente positivo para a economia nacional. O Brasil, assim, viveu um período extenso de crescimento econômico, com estabilidade nos fundamentos macroeconômicos entre 2004 e 2008. A Figura 3 abaixo ilustra essa situação positiva.
>
> **Figura 3. Crescimento do PIB**



> Fonte: IBGE. Elaboração: *Tendências*.

158. Assim, é relevante deixar claro que a VIABAHIA não está nesta arbitragem discutindo flutuações econômicas, mas sim a verdadeira **mudança do cenário econômico** no qual originalmente foi concebida a Concessão. O que, nos termos da Cláusula 16.5.1. do Contrato, por si já imporia a revisão contratual para alcançar o ponto de equilíbrio original, conforme assegurado pelo artigo 37, XXI, da Constituição e artigo 10 da Lei nº 8.987/95.

159. É digno de nota, ainda, que a ANTT tenta sustentar que a Revisão Quinquenal seria apenas uma garantia aos usuários atendidos pelos serviços concedidos à VIABAHIA. A inadmissibilidade desse argumento atécnico da Requerida foi tratada no Item 3.1.2 supra, porém, mesmo da paupérrima argumentação da ANTT, é possível se extrair seu reconhecimento de que os usuários são parte integrante da relação concessional e, portanto, superado se mostra o entendimento, que outrora era verdadeiro *tabu*, de ser a concessionária responsável por todo e qualquer risco no desenvolvimento da Concessão.

160. A mudança do cenário econômico nacional vivenciado antes da eclosão da crise no primeiro trimestre de 2014, e aquele concretizado a partir da depressão econômica, é fato de conhecimento notório, em que pese as tentativas da Requerida de negar o óbvio: o contexto econômico de 2008/2009, quando a Concessão foi licitada, está **totalmente deteriorado** e **sem** qualquer expectativa de retomada, ao patamar daquele período, em um futuro próximo[66].

161. Assim, como se demonstrará, a postura da Requerida constitui verdadeiro exemplo de abuso de poder (**Item 3.3.1.A.**), olvidando-se que a matriz de risco contratual espelha a modelagem econômico-financeira do projeto (**Item 3.3.1.B.**), sendo, por isso, tão severo o efeito à Concessão da alteração do cenário econômico nacional a partir da concretização de verdadeira depressão da economia (**Item 3.3.1.C.**). Diante disso, não há como se negar o nexo causal entre a pretensão da Requerente e o evento desequilibrante (**Item 3.3.1.D.**).

162. Em adição, ao se considerar a evolução do tráfego sem a superveniência da depressão imprevista e alheia à VIABAHIA, como se demonstrou nas Alegações Iniciais, tem-se o dever de reequilibrar imposto à Requerida em razão da frustração da perda da chance existente, concretamente, ao bom resultado da Concessão (**Item 3.3.1.E.**). Por fim, ficam reiterados os pedidos da Requerente relativos à necessária recomposição do equilíbrio econômico-financeiro (**Item 3.3.1.F.**).

3.3.1.A. A postura da Requerida como exemplo de abuso de poder

163. A inação da ANTT diante da frustração das premissas econômicas da Concessão, normalizada na sua Resposta às Alegações Iniciais, revela, ainda, claro exemplo de **abuso do seu poder regulador**, a ponto de se sentir confortável para suscitar até mesmo que a não realização da 1ª Revisão Quinquenal se deu porque "*[à]quele tempo inexistia, ainda, qualquer norma regulatória que estabelecesse o procedimento adequado para esta revisão, o que se impôs como um obstáculo à reavaliação da concessão e de sua adequação às reais necessidades do Sistema Rodoviário e do cenário econômico. Apenas em 2019 a ANTT editou norma procedimental sobre o tema, a Resolução ANTT 5.859/2019*".

[66] Nesse sentido, *vide* reportagem noticiado no periódico Valor Econômico, em 18 de setembro 2020: https://valor.globo.com/empresas/noticia/2020/09/18/trafego-brasileiro-deve-retomar-apenas-em-2022-ao-patamar-pre-2014-afirma-moodys.ghtml. Acessado em 08/11/2020.

164. **Isto é, a ANTT confessa que a Revisão Quinquenal não ocorreu pela sua omissão enquanto parte contratante e Agência Reguladora**. Incorre, portanto, em verdadeira **dupla mora incontroversa**, na medida em que a ANTT assume que não efetuou a Revisão Quinquenal, pois não teria, ao longo de mais de 10 anos de relação contratual, editado ato que a viabilizasse. Agrava a situação em comento o fato de a Requerida ter editado a Resolução nº 5.859/2019, com o objetivo claro de suprimir o direito da VIABAHIA à conclusão do procedimento revisional (conforme será detalhado no **item 3.18.2.** infra).

165. Sobre o assunto, conforme já apontado no **item 3.1.1**, para além de desarrazoado o argumento da ANTT, que culmina em **reconhecimento de sua omissão**, menciona-se que também é completamente equivocado, na medida em que a Requerida pretendeu disciplinar a matéria em via administrativa (além, claro, de já existir à época Resolução a tratar do tema, como a Resolução n° 675/2004 -**RTE-080**). Explica-se novamente para não restarem dúvidas.

166. Diante da mora da ANTT em promover a Revisão Quinquenal e após a assunção do controle da Concessionária pelo Grupo ROADIS, a Requerente protocolou correspondência visando dar início às discussões (**RTE-015**). Ato contínuo, após a prolação de parecer da Procuradoria da ANTT quanto à obrigatoriedade promover a Revisão Quinquenal **(RTE-016**), a Requerida 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-043**).

167. Após a apresentação deste procedimento, em menos de 1 mês, a Requerente readequou a proposta de temas a serem debatidos ao formato indicado pela ANTT (**RTE-044**). Ou seja, nota-se que **não é** verdadeiro o argumento de "ausência de procedimento definido" e, quando este foi definido anteriormente, a Requerente de maneira célere adotou as medidas necessárias para adaptar sua proposta. Apesar de colocado como forma de eximir a ANTT de qualquer responsabilidade por sua mora, este argumento criado posteriormente só deixa ainda mais **flagrante a sua dupla inadimplência**.

168. Ademais, a Requerida deturpa toda a lógica jurídico-econômica do Contrato, para sustentar uma intepretação liberatória de sua responsabilidade pelo agravamento dos efeitos da depressão econômica à Concessão, ao tergiversar a matriz de risco contratual.

169. A Requerida se vale de sua posição não apenas de contratante, como também de Agência Reguladora, para criar artifícios normativos para se esquivar de obrigações cristalinas, como a de preservar o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato por meio da concretização, ao tempo e modo contratados, das revisões previstas contratualmente como mecanismo para compatibilização da Concessão ao cenário econômico em que se situa e às suas reais necessidades. Isto é, a ANTT se apoia em sua posição privilegiada (suposta "dona" da revisão e "dona" do procedimento para sua execução) para **obstar** o adequado desenvolvimento dos direitos contratualmente assegurados à VIABAHIA.

170. Diante disso, tem-se a evidente configuração de **abuso de poder pela Requerida**, que lança mão de interpretações inovadoras e restritivas quando lhe convém, em detrimento de previsões claras do Contrato (como a Revisão Quinquenal tratada no **item 3.1.1.** supra).

171. Nesse sentido, muito pertinente é a lição de Adilson Abreu Dallari, que retrata o formalismo como abuso de poder destinado ao comprometimento, pela Administração, do exercício pleno dos direitos dos administrados:

> *"Formalismo é a antítese da garantia da forma. A exigência de requisitos formais para a produção de atos jurídicos visa proteger o cidadão contra abusos de poder. Já o formalismo é um meio sutil de constranger o cidadão e comprometer o livre exercício de seus direitos. Entenda-se, portanto, por formalismo, para os fins deste estudo, a formulação de exigências descabidas, despropositadas, que não decorrem nem levam a qualquer utilidade prática, que não concorrem para a realização de qualquer interesse público, resumindo-se (na melhor das hipóteses) numa pura demonstração de poder, destinada a colocar o cidadão num estado de submissão".*[67] (grifamos)

172. A Resposta da ANTT às Alegações Iniciais da Requerente, com suas afirmações destinadas a deturpar o modelo contratual e suprimir seus direitos contratuais, adequa-se ao que Adilson Abreu Dallari, no mesmo artigo supracitado e com base na doutrina argentina, denomina como código do fracasso advindo do formalismo burocrático de uma Administração que sustenta posição autoritária totalmente descolada da realidade - que impõe a aproximação econômica e técnica com os entes privados. Veja-se:

> "*O fato é que se agigantaram os controles sobre o cidadão comum, que vive soterrado debaixo de uma montanha de papéis de toda ordem, criados pela ilimitada capacidade de criar desconfianças por parte dos burocratas que assolam a administração pública brasileira.* ***As imensas dificuldades para o exercício de qualquer atividade lícita integram parte daquilo que se convencionou chamar de "Custo Brasil".*** *Não por acaso e muito possivelmente por causa disso mesmo é que a marginalidade (ou a eufemisticamente designada "informalidade") cresce cada vez mais.*
>
> *Tal situação configura aquilo que o notável mestre argentino Roberto Dromi designou como código do fracasso:*
>
> *'Es una opción entre el "bien-estar general" y el "mal-estar común", por el acaso del reglamentarismo y del burocratismo.* ***La eficacia de la administración hace a la seguridade jurídica. De lo contrario, aquélla se convierte em uma ruinosa 'máquina' de impedir" sólo fiel a lo que hemos bautizado como "el código del fracaso"*** *que dice: "artículo 1º: no se puede; artículo 2º: en caso de duda, abstenerse; artículo 3º: si es urgente, esperar; artículo 4º: siempre es más prudente no hacer nada". Hoy es un "reto al rito" dar la batalla por la eficiencia del Estado.'*
> *[...]*
>
> *O formalismo burocrático ignora olimpicamente o caráter instrumental da atuação administrativa. Administração pública é uma atividade legal, ou, melhor dizendo, infralegal, que se desenvolve debaixo da lei, nos termos da lei, mas, sempre, necessariamente, para a realização de finalidades de interesse público.* ***O ardor formalista impede o agente público de perceber a evolução do Estado, da própria Administração Pública ou, mais exatamente, do direito administrativo****, que, em seus primórdios, para proteger o cidadão contra abusos, exaltava a garantia da forma, mas que, atualmente, em face da velocidade com que as coisas mudam e do crescimento exponencial das reivindicações a serem atendidas, tem que agir mais rapidamente, com maior desenvoltura, com maior flexibilidade, atentando para as imposições da vida social e buscando sempre a melhoria das condições de vida do cidadão na comunidade*."[68] (grifamos)

---

[67] DALLARI, Adilson Abreu. Formalismo e abuso de poder. *Revista Brasileira de Direito Público - RBDP*, Belo Horizonte, ano 6, n. 21, p. 9-41, abr./jun. 2008. Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=53815>. Acesso em: 02/10/2020.
[68] Op.cit.

173. Quando se observa um contexto de declínio dos projetos de concessões lançados pela ANTT após uma crise econômica que se arrasta há anos advinda de atos estatais, como apontado no documento *Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais* (**RTE-011**) – **que foi encaminhado pelo Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT (RTE-035), devidamente assinado pelo Diretor-Geral da Requerida à época, nada tendo de "apócrifo"** –, muito aderente se mostra a conclusão de estar-se diante de verdadeiro código do fracasso criado pela própria Requerida.

174. Aliás, o desajuste entre a área técnica da ANTT (emissora do documento **RTE-011**) e seu órgão jurídico (representantes nesta arbitragem), assim como a importância do referido documento, alcança tamanho relevo que não passou despercebido à análise do caso pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro que, no Parecer por ela elaborado (**RTE-457**), apontou:

> *"Não podemos deixar de observar que chama atenção a posição adotada pelo **órgão jurídico da ANTT (Procuradoria Federal) em sua petição nº 4, de total confronto com as manifestações e decisões técnicas emanadas da agência**. É curioso que o órgão jurídico, no afã de defender os interesses da ANTT, se coloque em posição inteiramente contrária à adotada pelo próprio órgão regulador, **chegando a negar a validade de documento dele emanado, chamando-o de apócrifo, embora o mesmo esteja anexado aos autos e tenha sido encaminhado a vários órgãos da Administração Direta e a órgãos de controle, como o Tribunal de Contas da União e o Ministério Público, e mesmo a entidades privadas como a Associação Brasileira das Concessionárias de Rodovias e as Confederações já referidas. Por outras palavras, o documento emitido pela ANTT teve assegurada ampla transparência**.*
>
> *[...]*
>
> *A atuação do órgão jurídico também destoa das decisões do órgão regulador quando procura supervalorizar o descumprimento do contrato pela empresa concessionária, mesmo depois de ter a ANTT decidido afastar a declaração de caducidade para dar continuidade ao contrato e ter reconhecido que a revisão quinquenal seria o instrumento adequado para restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. As razões para essa decisão estão expressas no documento que o órgão jurídico chama de "apócrifo". Essas razões foram transcritas na p. 13 da Petição 5 da VIABAHIA (alegações iniciais, II, Parte Especial, Caderno 1), mostrando que a decisão defendeu a realização de revisão do contrato, como opção "que melhor preserva o interesse público, tendo em vista os menores impactos em termos de prazo para a normalização das concessões, a não geração de despesas extras para o orçamento público, a inexistência de descontinuidade na prestação do serviço, a manutenção de tarifas baixas, a previsão de obras de duplicação obrigatórias e a baixa oneração da capacidade administrativa dos órgãos que estruturam as concessões". E acrescenta que "ao partir para a revisão dos contratos, em detrimento à caducidade, a Agência exerce seu poder de regulador, sopesando os interesses dos usuários, do poder público e do ente privado, decidindo pela alternativa que melhor atende às necessidades atuais".*
>
> *Vale dizer que a Agência, assim decidindo, atende ao disposto na LINDB (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro), em especial em seu artigo 20, parágrafo único (introduzido pela Lei nº 13.655, de 25/4/2018). No caput, o dispositivo proíbe que nas esferas administrativa, controladora e judicial, sejam tomadas decisões com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. E no parágrafo único torna mais exigente a motivação, exigindo que ela demonstre "a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa inclusive em face das possíveis alternativas". **A ANTT, diante das alternativas de decretar a caducidade ou dar continuidade ao contrato, decidiu pela segunda e justificou adequadamente a decisão.***

> ***A decisão de dar continuidade ao contrato torna ainda mais relevante a realização da revisão quinquenal para adequá-lo ao cenário econômico, inteiramente afetado pela crise econômica de 2015/2016, e também a aplicação da cláusula 34.3.1, para substituição de cláusulas inexequíveis por outras que possam ser executadas***." (grifamos)

175. Portanto, não há como se desconsiderar o verdadeiro autoritarismo e má-fé transparecido na Resposta da Requerida, os quais devem ser rechaçados por este Tribunal Arbitral, a fim de preservar o Contrato e sua base jurídico-econômica.

3.3.1.B. Depressão econômica e a modelagem contratual: risco como precificação limitada de responsabilidade

176. Além disso, mesmo que por um feito miraculoso a economia retomasse seu curso ascendente, o que a Requerida tenta negar, e jamais poderá ser admitido nesta arbitragem, é que a perda concretizada no perfil de tráfego da Concessão causou impacto ao projeto para período muito superior àquele em que a perda ocorreu.

177. Explica-se:

178. Como exposto no **item 3.1.1.** supra, a Concessão está estruturada pela modelagem *project finance*, que pressupõe a autossustentabilidade do projeto, no que diz respeito à capacidade geracional de receita hábil a remunerar os investimentos exigidos da concessionária, assim como, para viabilizar a operação e manutenção do Sistema Rodoviário.

179. Por isso, a noção de risco e, especialmente, sua precificação a fim de permitir a mensuração do retorno esperado da Concessão, está intimamente ligada às **premissas objetivas** fixadas com base em projeções realizadas a partir das informações disponíveis ao tempo da modelagem do Contrato.

180. Nesse sentido, como pontuou o economista Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo, Professor Titular de Teoria Econômica da UNICAMP, em parecer concedido à ABCR, a definição dos riscos se dará a partir de **parâmetros objetivos** destinados precipuamente à avaliação da proporção de risco e retorno:

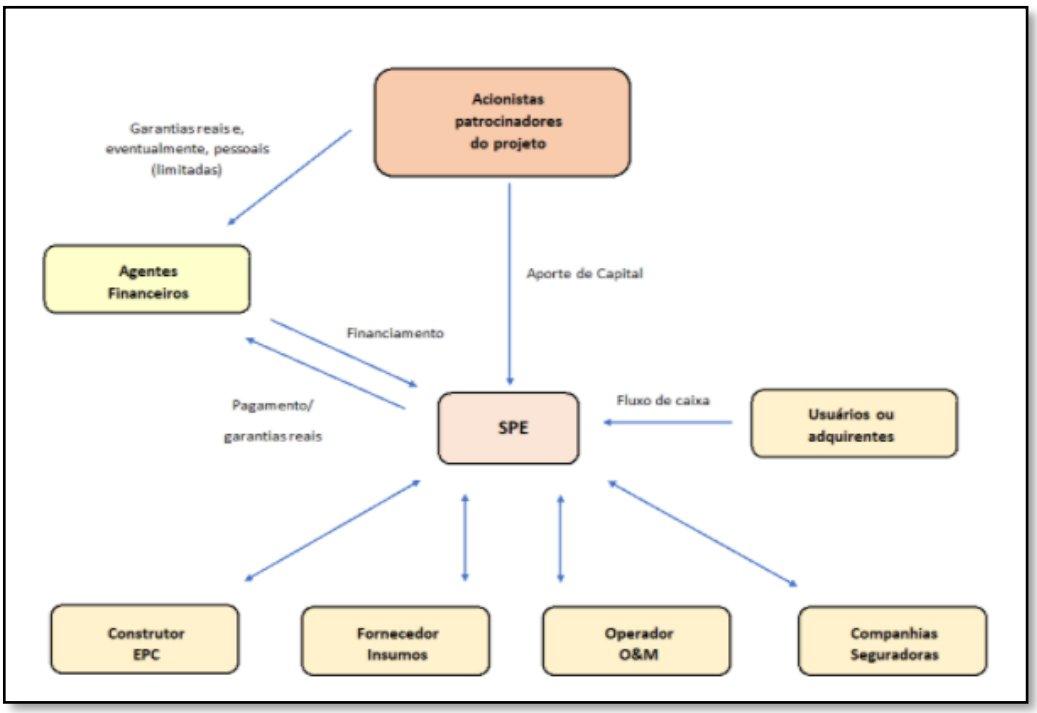
> *"Embora percebido como um evento adverso com consequências negativas, o conceito de risco pode ser entendido de forma mais ampla. No contexto da avaliação de aplicações financeiras e gastos com investimento, governos, empresas e outros agentes da economia* ***fazem projeções econômicas e financeiras com o objetivo de ter maior conhecimento sobre o retorno de um determinado projeto****.*
>
> *No cerne da questão da mensuração dos riscos e dos retornos de um investimento está a transformação de critérios subjetivos, que compõem a percepção de risco de determinado investimento, em parâmetros objetivos, quantificáveis. Isto é feito através do advento da matemática e da estatística.* ***Considera-se risco de probabilidade de que os retornos de uma determinada aplicação ou investimento sejam diferentes dos previstos pelos investidores. A partir desse significado é possível definir de forma mais clara quais são os fatores de risco, ou seja, os fatores que podem alterar a rentabilidade de uma aplicação ou investimento, caso sejam diferentes de sua previsão****."*[69] (grifamos)

[69] BELLUZO, Luiz Gonzaga de Mello. Parecer Decisão de Investimento, CMPC e Revisão Tarifária no Setor de Transportes Rodoviários. *In* CARVALHO, André Castro (Org.) *Teoria e prática do equilíbrio econômico-financeiro*

181. Em adição, o mesmo citado Professor, ao explicar a sistemática de avaliação do retorno dos investimentos esperado pela concessionária, ressalta que as projeções de retorno a longo prazo do projeto são pautadas nas informações disponíveis ao tempo da contratação, cuja modelagem deve estar embasada em premissas sólidas que permitam a sustentação da sua execução. Veja-se:

> *"Para a realizar uma avaliação adequada do retorno de determinada aplicação, os agentes financeiros fazem projeções econômicas e financeiras com a finalidade de simular o retorno futuro. Essas simulações, além de indicarem o retorno esperado, têm como objetivo central sensibilizar os investidores quanto aos pontos críticos que podem afetar de forma significativa a rentabilidade do negócio.*
>
> *Portanto, para um determinado momento no tempo e com dada quantidade de informações disponíveis é possível elaborar projeções que tornem distintos projetos comparáveis em termos de seus respectivos riscos e retornos. Entretanto, qualquer projeção que busque alcançar resultados objetivo deve se assentar sobre premissas sólidas, que sustentem a operacionalidade de um determinado modelo."*[70]

182. Isso ocorre, pois, uma Concessão como a presente, estruturada pelo modelo *project finance* de operação de investimentos e retorno a longo prazo, como leciona Tomás Neiva, pressupõe *"uma rede coligada de contratos, necessariamente harmônicos entre si, destinados a distribuir direitos e responsabilidades entre os distintos participantes do projeto".*[71] Esse arranjo típico de um Contrato como o ora contendido – que vai muito além da simplista aplicação da *pacta sunt servanda*, como exposto no **item 3.1.2.** – é ilustrado pelo seguinte fluxograma relacional, inspirado na lição do supra citado autor:



dos contratos de concessão de rodovias. O caso do Anel de Integração do Paraná. São Paulo: Quartier-Latin, 2010, p. 34.

[70] *Idem, ibidem*, p. 35.

[71] NEIVA, Tomás. *Project finance no Brasil. Análise crítica e propostas de aperfeiçoamento.* São Paulo: Almedina, 2020, p. 42

183. Toda essa rede de relacionamentos tem como cerne a proporção entre risco e retorno da Concessão, que, por sua vez, reflete a perspectiva de desenvolvimento socioeconômico, o que é extraído da avaliação do histórico e da contemporaneidade da estruturação do projeto. Isso, cabe destacar, **não é feito exclusivamente pela concessionária, como tenta fazer crer a ANTT, na medida em que a Requerida, ao modelar o Contrato em comento, avaliou a viabilidade econômica da Concessão e, principalmente, os limites dos riscos por ela fixados na matriz contratual**, pois como esclarece o especialista em *project finance* Tiago Cripa Alvim:

> *"Os empreendimentos viabilizados via Project finance são, como expomos, ao longo do texto, pensados para que os riscos sejam em quantidade e em alcance, os menores possíveis. No entanto, o negócio pode se tornar mais caro ao empreendedor, considerando terem custo (i) as opções de mitigação de riscos (como a contratação de seguros, mencionada no subitem 4.A.1), (ii) o relacionamento público-privado, (iii) a multiplicidade de atores e ajustes a serem firmados e (iv) o tempo necessário em. Assim, apesar de menos arriscado e com expectativas mais firmes de obtenção de receitas em longo, o projeto é menos lucrativo.*
>
> *Logo**, em um cenário de relativa instabilidade da política econômica, um negócio projetado por esses meios encontraria maiores dificuldades para se concretizar – isso porque os cenários de menor lucratividade se mostram mais adequados em locais onde haja grande previsibilidade. Assim, a estabilidade das diretrizes político-econômicas mostra-se como fator de atração de investimentos desse tipo, enquanto a instabilidade, geradora de altos juros reais, tem o poder de atrair especialmente capitais que busquem seus retornos em prazos menores***.[72] (grifamos)

184. Toda essa sistemática de avaliação da própria viabilidade do projeto está intrinsecamente relacionada à opção da ANTT por uma concessão comum cuja única fonte de receita ordinária é a tarifa de pedágio. Afinal, como leciona Jacintho Arruda Câmara:

> *"Muito embora faça parte do contrato e constitua um dos mais importantes elementos de sua equação econômico-financeira, o valor da tarifa, conforme demonstrado no capítulo anterior, constitui uma cláusula regulamentar da avença. **Ou seja, trata-se de um dos vários elementos que podem ser alterados unilateralmente pelo poder concedente, em função do exercício de seu poder regulamentar, decorrente da titularidade do serviço público concedido. Isso porém, não significa dizer que o modo de fixação desses valores não deva obedecer a determinados parâmetros**. Tais diretrizes existem e foram postas na Lei nº 8.987/1995 [...]"*[73] (grifamos)

185. Assim, em um primeiro momento, a Requerida, no exercício do seu poder regulador, analisou a viabilidade do projeto, fazendo-o com base em premissas de desenvolvimento econômico da região e do país, para que, em um segundo momento, inclusive, fosse possível a avaliação da exequibilidade ou não da proposta ofertada pela VIABAHIA, conforme determinado pelo artigo 15, §3º, da Lei nº 8.987/95[74].

186. Torna ainda mais relevante o dever acima destacado (conforme referido dispositivo legal), quando se pondera que esta Concessão foi licitada com base expressa no Plano de Negócios apresentado pela VIABAHIA. Ou seja, diferentemente do que verifica nas etapas mais recentes

[72] ALVIM, Tiago Cripa. Project finance, concessões e PPPs. *In* CARVALHO, André Castro; MORAES E CASTRO, Leonardo F. de (Coord.). *Manual de Project Finance no Direito Brasileiro.* São Paulo: Quartier Latin, 2016, p. 93.
[73] CÂMARA, Jacintho Arruda. *Tarifa nas concessões.* São Paulo: Malheiros, 2009, p. 74.
[74] Art. 15: *"[...] § 3 O poder concedente recusará propostas manifestamente inexequíveis ou financeiramente incompatíveis com os objetivos da licitação*".

de concessões federais, **a Concessão deve ser analisada à luz do Plano de Negócios contratado pela ANTT**.

187. Essa característica da Concessão operada pela VIABAHIA, nem sequer mencionada pela Requerida, reforça a conclusão de estar todo o arranjo jurídico-econômico pautado em premissas fixadas no momento da licitação, com as informações e projeções possíveis à época, as quais, contudo, não são mais compatíveis com o cenário econômico atual.

188. Em razão disso, diferentemente do alegado pela ANTT, não há como se suscitar neste caso o singelo recorte da matriz de risco, como se esta fosse um elemento estanque da relação contratual e estivesse esvaziada de conteúdo socioeconômico. O que, como expresso exaustivamente pela Requerente, constitui verdadeira deturpação **do modelo contratual eleito pela ANTT**.

189. Diante disso, a conduta negacionista da ANTT nesta arbitragem não pode prosperar, devendo o Tribunal Arbitral integrar o Contrato ao contexto econômico em que se insere, conforme ensinam Luciano Benetti Timm, Thiago Tavares da Silva e Marcelo de Souza Richter[75]:

> *"No entanto, ainda que o setor público adote uma postura mais cooperativa para atrair investimentos e isso se refletir num Direito Administrativo mais atualizado e reinventado, ainda assim* ***existirá sempre uma lacuna no contrato a ser integrada por algum terceiro imparcial quando as partes não chegam a um entendimento****. É a chamada incompletude dos contratos na literatura econômica." (grifamos)*

190. Por fim, a corroborar o exposto acima, importante também é a análise realizada pela Professora Maria Sylvia Zanella di Pietro (**RTE-457**) sobre a alegação infundada da ANTT a respeito das crises econômicas serem "*risco precificado*" pela VIABAHIA:

> "***Também é inaceitável, com relação às crises econômicas, a afirmação de que "risco previsível é risco precificado"****. **A aplicação desse entendimento pode conduzir a resultados catastróficos em termos de fixação do valor da tarifa ou outra forma de remuneração nos contratos administrativos****. Quantas crises são previsíveis? Quantas devem ser precificadas? Qual o impacto que podem produzir sobre os contratos?* ***É justamente essa imprevisibilidade da crise, aliada à sua inevitabilidade, que justifica toda a construção das teorias da imprevisão, do fato do príncipe e outras que colocam as áleas extraordinárias como limites à responsabilidade das concessionárias****. **Elas abrandam o princípio do pacta sunt servanda e constituem o instrumento pelo qual se conciliam, de um lado, a regra de que a concessionária responde pelos riscos do contrato (as áleas ordinárias), e, de outro, a exigência de observância do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, diante da ocorrência de áleas extraordinárias***." (grifamos)

191. As considerações acima são ainda mais críticas para o presente caso. Afinal, a relevância da alteração imposta à Concessão por conta da referida crise, ao contrário do indicado pela Requerida, tende a se prolongar, com a afetação à economicidade do Contrato, haja vista que a realidade brasileira aponta para a concretização de outro **efeito econômico raro**, que evidencia a profundidade e extraordinariedade da depressão econômica, bem como a

[75] TIMM, Luciano Benetti; TAVARES DA SILVA, Thiago; RICHTER, Marcelo de Souza. Os contratos administrativos e a arbitragem: aspectos jurídicos e econômicos. *In: Arbitragem e Administração Pública: Temas Polêmicos* (coordenadores: MUNIZ, Joaquim de Paiva; BONIZZI, Marcelo José Magalhães; e FERREIRA, Olavo A. V. Alves), Ribeirão Preto: Migalhas, 2018, p. 20.

ramificação dos seus efeitos à economia. Trata-se do efeito denominado pelos experts em economia como ***histerese***, que será detalhado adiante.

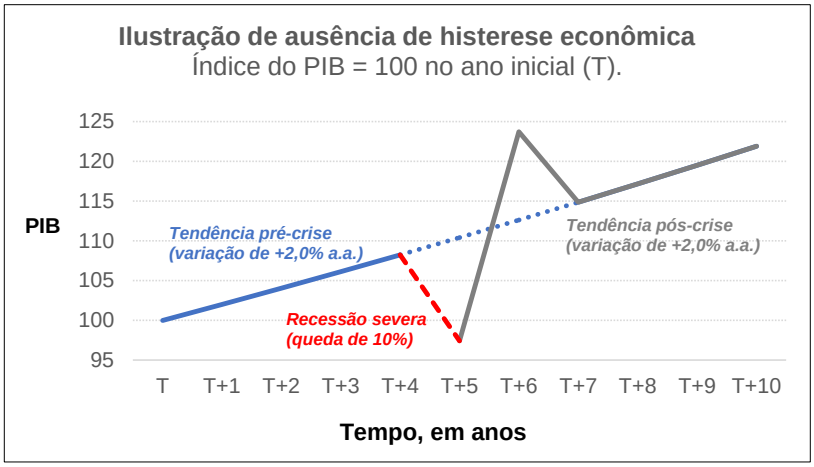
3.3.1.C. A extraordinariedade da depressão econômica e o impacto da postura da ANTT: agravamento do risco, fato do príncipe e fato da administração

192. **Não obstante a ANTT não ter controvertido esse fato delineado pela Requerente nas suas Alegações Iniciais**, dada a relevância do tema à adequada compreensão da peculiar alteração do cenário econômico nacional a partir de 2014, necessário se faz retomar o conceito econômico de ***histerese***.

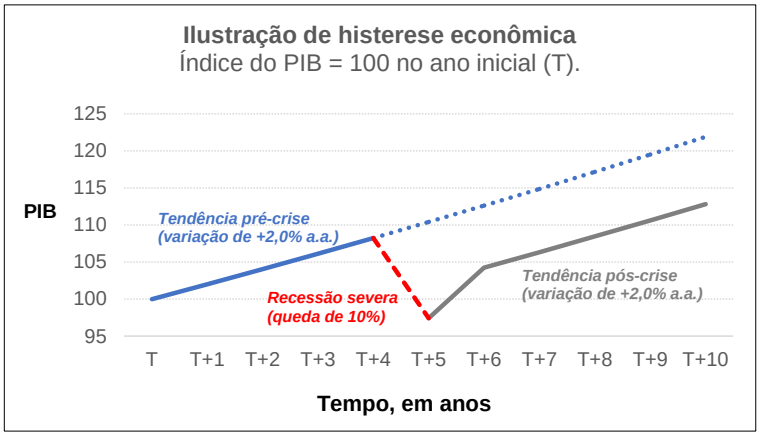
193. Esse efeito histerese é perceptível especialmente em relação à perspectiva de recuperação econômica após a ocorrência de um evento crítico, como ocorreu no cenário macroeconômico brasileiro em 2014. A literatura econômica brasileira considera que esta permanente recessão configura o efeito histerese, não sendo comparável às crises econômicas das décadas anteriores, conforme ensinam Manoel Pires, Bráulio Borges e Gilberto Borça Júnior[76]:

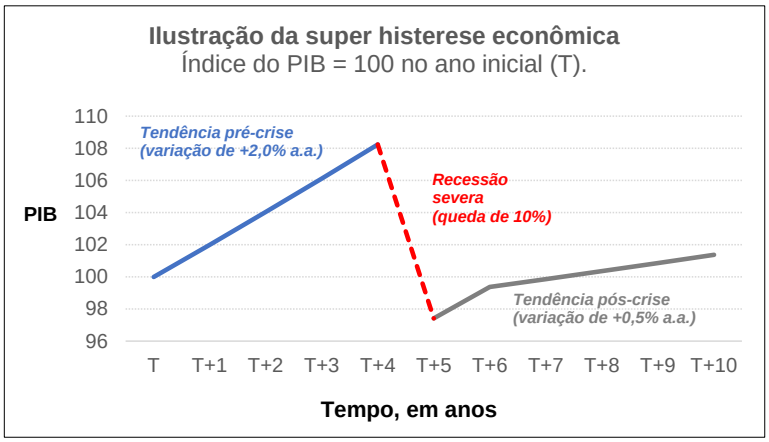
> *"Contudo, no que tange à recessão de 2014-16, o que mais chama atenção é sua **trajetória de recuperação**, que é **atipicamente lenta**. Passados 20 trimestres, ou seja, 5 anos, a economia ainda se encontra 5,3% abaixo de seus patamares pré-recessão. Se considerarmos que na média das nove recessões desde 1980, transcorrido tal intervalo de tempo, o PIB já estaria cerca de 8,1% acima de seu patamar pré-crise, o atual processo de recuperação mostra uma economia ainda 12,4% abaixo de seu padrão histórico de retomada. **Até mesmo nas recessões de 1981-83 e 1989-92, comparáveis ao ciclo de 2014/16, a economia já havia retomado o nível anterior ao tombo entre 2 e 3 anos depois de atingido o "fundo do poço**." (grifamos)*

194. A *histerese* é ilustrada por Bráulio Borges, no Parecer elaborado para o presente caso (**RTE-460**), a partir dos seguintes gráficos que demonstram os diferentes graus de recuperação econômica após a superveniência de crises:



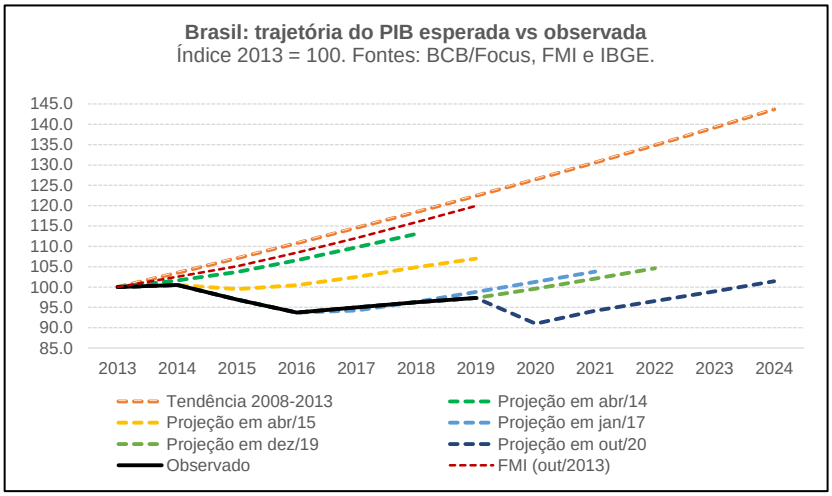
[76] PIRES, Manoel; BORGES, Bráulio; JR BORÇA, Gilberto. *Por que a recuperação tem sido a mais lenta de nossa história?* Blog do IBRE da FGV. Publicado em 1 de agosto de 2019.





195. Atualmente, conforme conclui o referido economista (**RTE-460**), o Brasil vive o **raro** efeito *histerese* decorrente da crise iniciada em 2014:

> *"Feitas essas considerações, o exercício que será apresentado a seguir sugere que há evidências bastante robustas atestando a presença da histerese econômica no Brasil, associada à recessão de 2014-16. A figura abaixo apresenta a trajetória em nível do PIB brasileiro, sempre tomando o ano de 2013 como base 100. A escolha desse ano como base reflete o fato de que ele antecedeu a recessão de 2014-2016.*

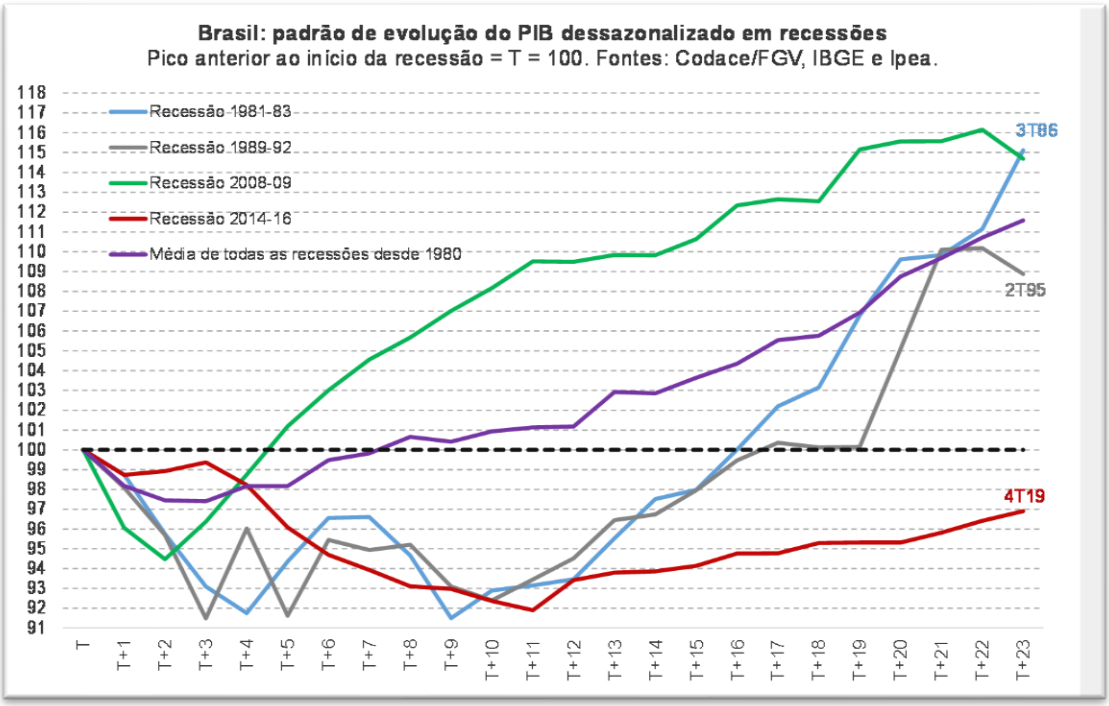


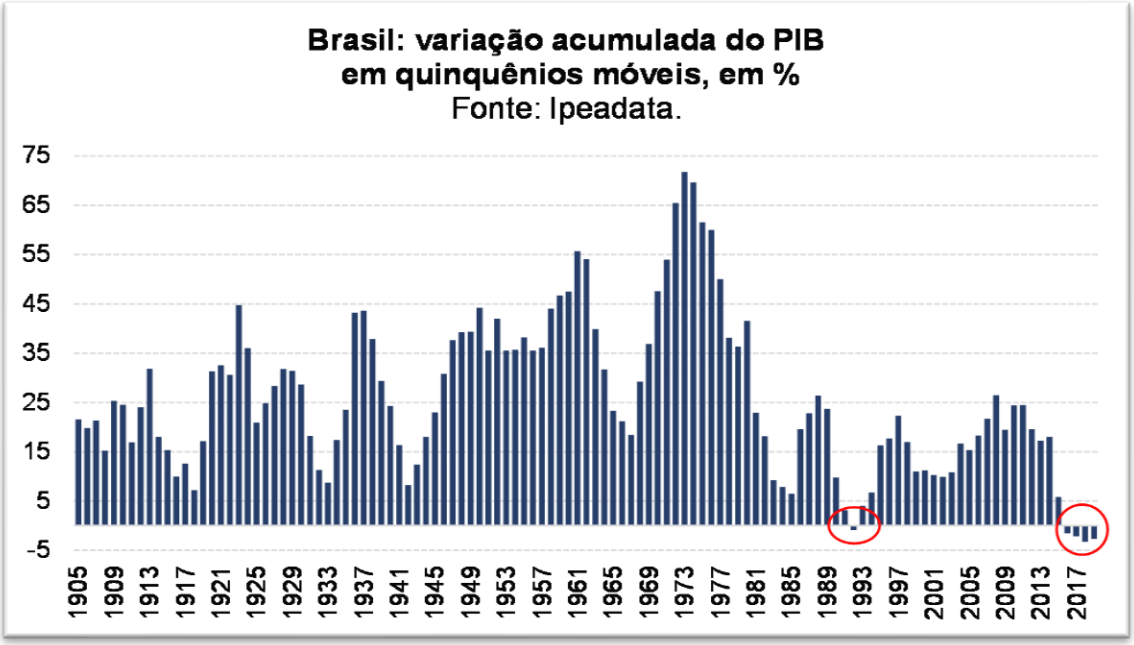
Na figura acima, a linha preta cheia mostra a evolução efetiva do PIB brasileiro entre 2013 e 2019. Tomando 2013 como um índice-base com valor igual a 100, o valor em 2019 era de 97,3. Ou seja: o PIB brasileiro ainda estava, na média de 2019, quase 3% abaixo do nível observado em 2013.

Contudo, caso a comparação não seja feita apenas com 2013, mas com alguns anos de 2019 "contrafactuais", denotados por trajetórias distintas dadas pelas linhas pontilhadas na figura acima, as perdas são ainda maiores do que os 3% apontados no parágrafo anterior. Por exemplo: em abril de 2015 (linha amarela pontilhada), já em meio à recessão de 2014-16, a expectativa de consenso das mais de 100 instituições/consultorias pesquisadas pelo Banco Central do Brasil sinalizava que, em 2019, o PIB brasileiro, mesmo caindo fortemente em 2015 e em 2016, chegaria em 2019 em um nível 7% acima daquele observado em 2013 e quase 10% acima do nível efetivamente aferido pelo IBGE em 2019.

Ou seja: em relação ao cenário que a ampla maioria dos analistas projetava em abril de 2015 – e que certamente balizou diversas decisões de planejamento estratégico empresariais em torno daquele momento -, ***houve uma frustração nada desprezível de cerca de 10% de PIB ao final do ano de 2019. São aproximadamente R$ 730 bilhões de PIB que não se materializaram no ano passado, levando em conta as expectativas de consenso formuladas em abril de 2015 – as quais, vale reforçar, já levavam em conta quedas expressivas do PIB tanto em 2015 como em 2016*** *(embora a queda efetiva do PIB tenha sido algo maior)."* (grifamos)

196. A configuração do fenômeno da histerese fica evidente quando **(i)** se compara a depressão econômica iniciada em 2014 às demais crises que marcaram o cenário econômico brasileiro desde o início do século XX e **(ii)** se verifica a evolução do PIB brasileiro no mesmo período. Os gráficos abaixo, constantes do Parecer elaborado por Bráulio Borges (**RTE-460**), ilustram de forma cristalina estas conclusões:





197. Essa permanente redução da taxa de crescimento econômico é o que Egon Bockmann Moreira[77] denominou por "*crise permanente*", ressaltando inclusive os impactos deste fenômeno em relação ao contratos públicos, que, conforme demonstrado no item anterior, têm suas obrigações contratuais estruturadas a partir de premissas econômicas específicas:

> ***"Estamos a viver a crise permanente.***
> *[...]* ***quando a crise se transforma em crise permanente, é ela quem explica tudo. Deixa de ser consequência e passa a ser causa.*** *Abre mão de fronteiras, porquanto não advém de fato específico, mas da fragmentação múltiplas causas e efeitos randômicos.* ***A própria percepção do tempo perde consistência****. Essa mutação faz com que os dilemas deixem de ser o motivo da crise e se tornem o resultado dela, deixa de ser legível.* ***As perturbações não são passíveis de definição clara e a priori, mas fortuitas****: surgem de modo contínuo, circular, e, nessa medida, se multiplicam autonomamente. Já, as saídas, são contraditórias, marcadamente frustrantes e, muitas vezes, precárias."*

198. Nesse sentido, o estado de crise permanente[78], expressão do efeito histerese, afeta exatamente a percepção do tempo, que, conforme já mencionado, é o fator de incerteza que atribui aos contratos de concessão o elemento de sua incompletude e mutabilidade. Não é cabível ignorar, como faz a ANTT, os efeitos de uma permante crise em relação aos contratos de concessão como ensina Egon Bockmann Moreira[79]:

---

[77] MOREIRA, Egon Bockmann. Direito Administrativo da escassez, contratações públicas e segurança jurídica: o que temos a aprender com a crise permanente. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 16, n. 61, jan./mar. 2018. Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=250842>. Acesso em: 28/08/2020.

[78] Nesse sentido, *vide* reportagem noticiado no Portal G1, em 12 de maio de 2018: https://g1.globo.com/politica/noticia/aos-2-anos-governo-temer-festeja-economia-mas-enfrenta-impopularidade-denuncias-e-crise-politica-relembre.ghtml Acesso em: 20/08/2020.

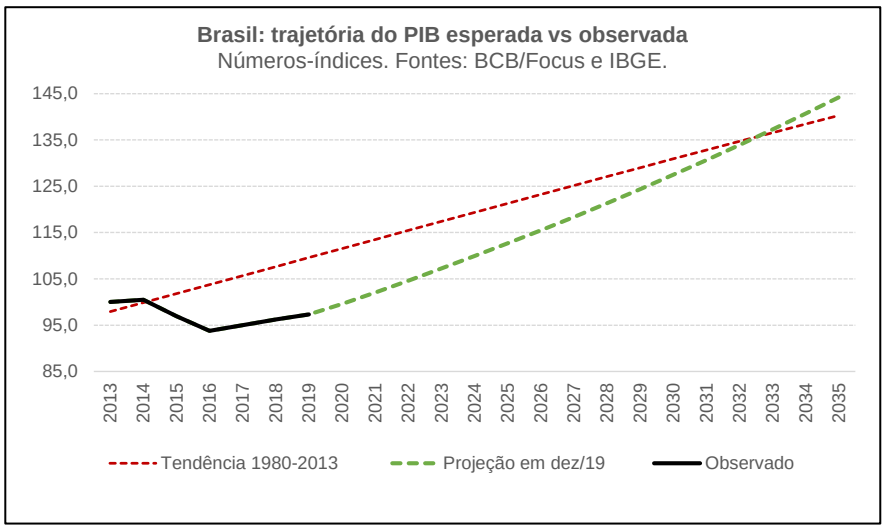
[79] MOREIRA, Egon Bockmann. Direito Administrativo da escassez, contratações públicas e segurança jurídica: o que temos a aprender com a crise permanente. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 16, n. 61, jan./mar. 2018. Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=250842>. Acesso em: 28 ago. 2020.

> *"Caso pretendamos viver num mundo paralelo, em que a crise não existe ou não diz respeito a contratos administrativos, ela não será solucionada. Se porventura dependamos dela para tomar decisões, nos perpetuaremos como seus reféns. E aqui entra o Direito Administrativo e a segurança jurídica, que tem muito a ver com tudo isso. Afinal, boa parte da crise em que vivemos tem origem, gira em torno ou impacta nos contratos administrativos. O que significa dizer que o Direito precisa ser instado a criar soluções, ainda que disruptivas."* (grifamos)

199. Assim, é notório verificar que a crise econômica de 2014, em sua expressão permanente[80], em razão do efeito histerese, **impactou as premissas econômicas do Contrato**, que atualmente se encontra de forma descompassada com a matriz de obrigações contratuais e assim **permanecerá até o fim da Concessão**. Conforme aponta o economista Bráulio Borges em seu Parecer (**RTE-460**), o cenário atual ultrapassou todas as piores expectativas possíveis de planejamento, sendo a perspectiva otimista de retomada da economia nacional e início de possível compensação de perdas **apenas após 2035** (fim da Concessão):

> *"Com efeito, os exercícios acima correspondem a um forte indício de que o fenômeno da histerese vem gerando perdas expressivas e permanentes de produto na economia brasileira antes mesmo da crise da Covid-19. Contudo, à luz do que foi colocado no início deste texto e abstraindo da crise de 2020, alguém ainda poderia fazer o seguinte questionamento: "quem garante que as frustrações de PIB em 2016-2019 não serão compensadas nos anos seguintes, em linha com a ideia de ergodicidade?".*
>
> *A figura a seguir, que faz um exercício semelhante àquela da figura anterior, deixa evidente que este não parece ser o caso. Nela, é apresentada a trajetória hipotética do PIB brasileiro tomando por base um crescimento do PIB per capita semelhante àquele efetivamente observado em 1980-2013, apresentado na linha vermelha tracejada. Contudo, nesta linha, ao invés de considerar o ano de 2013 como base 100, ele foi considerado como base igual a 97,9, na medida em que a estimativa de hiato do produto do Banco Central apresentada anteriormente neste texto sugere que a economia brasileira estava superaquecida em 2013, com um hiato positivo de +2,1% na média daquele ano. Por isso, nessa linha vermelha, a base inicial, que seria igual a 100, foi rebaixada em 2,1%.*
>
> *A linha preta, como na figura anterior, descreve a trajetória efetivamente observada do PIB brasileiro entre 2014 e 2019, neste caso tomando 2013 como base 100. Já a linha verde tracejada leva em conta as projeções de consenso, em dezembro de 2019, para o PIB brasileiro para os anos de 2020 em diante. Essas projeções correspondem a uma média de mais de 100 instituições consultadas pelo Banco Central do Brasil. Como essas projeções, nesse levantamento, apresentavam um horizonte final no ano de 2022, a taxa projetada pelo consenso dos analistas para o PIB de 2022 (+2,5%) foi repetida nos anos subsequentes para o exercício.*

[80] Nesse sentido, *vide* a reportagem noticiada no portal BBC News, em 21 de setembro de 2016: https://www.bbc.com/portuguese/brasil-37432485. Acesso em: 20/08/2020



Como pode ser notado, esse exercício sugere que ***somente em 2033 as duas linhas se cruzariam****. A diferença acumulada entre essas duas linhas ao longo de 2020-2032 reflete, portanto, uma perda permanente de PIB caso a trajetória dada pela linha pontilhada vermelha possa ser considerada uma boa referência de desempenho tendencial para a economia brasileira (isto é, uma variação do PIB per capita de +1,1% a.a., o que significaria uma variação do PIB total de +1,6% a.a. em 2020-2035 considerando as projeções populacionais mais recentes do IBGE). Vale notar que a trajetória de PIB dada pela linha vermelha pontilhada, que representa um PIB crescendo menos do que 2% a.a. em 2014-2035, seria considerada, em 2013/2014, um cenário bastante conservador (em outubro de 2013, por exemplo, o FMI projetava um crescimento médio do PIB brasileiro de 3,1% a.a. em 2014-2019). E, mesmo assim, o PIB está e estará muito abaixo disso, como atesta o exercício*." (grifamos)

200. Portanto, é eloquente os efeitos drásticos e **totalmente imprevisíveis** da depressão vivenciada a partir 2014. Ainda que possam ser esperados "abalos econômicos cíclicos", **jamais um efeito de *histerese*, de recuperação que ultrapassa ao prazo contratual, poderia ter sido assumido e precificado pela Requerente, ou por qualquer concessionária**.

201. Para resolver cenários como este, o próprio Contrato apresenta a solução: a devida utilização do sistema de equilíbrio econômico-financeiro a fim de equilibrar os riscos para prestação do serviço e a remuneração pela prestação dos serviços e riscos assumidos pelo parceiro privado.

202. Conforme mencionado nas Alegações Iniciais, a **ANTT já reconheceu a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato em virtude da depressão econômica (RTE-011)**, **calculando inclusive uma primeira versão do aumento a ser aplicado à tarifa básica de pedágio**, conforme extraído da Nota Técnica nº 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**). Porém, arbitrariamente optou por suspender e engavetar essa discussão para o fantasioso momento da Revisão Quinquenal – que agora a Requerida passou a sustentar que seria verdadeira cláusula "discricionária" e não constituiria um direito da Requerente, o que foi cabalmente rechaçado no **item 3.1.1.** supra.

203. Essa situação atípica, caracterizadora da depressão econômica brasileira, cumulada à expressa previsão do compartilhamento do risco pela alteração do cenário econômico (Cláusula 16.5.1. do Contrato), torna alarmante a alegação da ANTT no sentido de "*[e]m outras*

palavras, mesmo que a ANTT tivesse realizado a revisão quinquenal em 2014, em nada alteraria o contrato para o ajustar a uma realidade inexistente à época".

204. Ora, se em 2008 e 2009 não se tinha conhecimento das inúmeras irregularidades relacionados à *contabilidade criativa* praticada pela Administração Pública, a qual a Requerida está vinculada enquanto autarquia federal, como demonstrado no Parecer Tendências (**RTE-092**), desde 2012 o cenário era diverso e, em outubro de 2014 (marco para a realização da 1ª Revisão Quinquenal), já se tinha plena ciência da deterioração profunda do cenário econômico nacional. Veja-se excerto explicativo extraído do mencionado Parecer Tendências (**RTE-092**):

> Como agravante da situação acima descrita, **a "contabilidade criativa", i.e. a prática de manipular informações resultando em uma representação em maior ou menor grau divergente da realidade financeira, adotada pela equipe econômica do governo brasileiro foi amplamente utilizada para maquiar dados e forjar resultados fiscais mais favoráveis, ocultando o impacto negativo das políticas populistas na solidez das contas públicas.**
>
> Apenas após a presidente Dilma Rousseff garantir a sua reeleição para um novo mandato como presidente, já no último trimestre de 2014, é que números mais confiáveis passaram a ser divulgados e mostraram os impactos negativos destas políticas. Antes disso, não era possível ter certeza da gravidade da situação das contas públicas nacionais.

205. Especificamente sobre os contornos da depressão econômica o Parecer Tendências é expresso ao apontar que:

> **Embora a economia brasileira tenha entrado em crise a partir do segundo trimestre de 2014, as expectativas para o futuro se deterioraram muito antes disso. O ponto de inflexão pode ser situado em junho de 2013**, quando eventos externos e internos impactaram a percepção de analistas e investidores sobre a capacidade da economia nacional de superar os problemas que vinha enfrentando e continuar crescendo.
>
> Tais eventos atuaram como um "gatilho" na reversão das expectativas, as quais passaram por forte e contínua deterioração a partir de meados de 2013, com revisões constantes para baixo. Isso pode ser evidenciado na Figura 21 a seguir, que mostra as projeções mensais de mercado de janeiro de 2013 a março de 2014, referente ao crescimento do PIB nos anos seguintes. Em janeiro de 2013, por exemplo, a expectativa era de que a economia brasileira continuasse a crescer de acordo com o PIB potencial, cerca de 3,5% ao ano, tanto em 2014 quanto em 2015 e 2016, e essa perspectiva se manteve semelhante ao longo dos meses seguintes, até maio de 2013. A partir de junho de 2013, entretanto, a taxa de crescimento projetada para os anos seguintes começou a passar por frequentes revisões, cada vez mais pessimistas. Ao final de 2013, a projeção de mercado para o PIB de 2014 já era de 2,0%, enquanto para o de 2015 era de 2,5% e para o de 2016 era de 3,0%. Três meses mais tarde, o crescimento projetado para esses três anos era ainda menor, de 1,7%, 2,0% e 2,8%, respectivamente.

206. Como se infere dos excertos transcritos acima, a crise da economia brasileira, de modo muito particular e distinto, por exemplo, da crise que afetou os EUA em 2008, **teve como causa primária a atuação do Executivo Federal**. Mas, se de um lado o Executivo Federal foi agente protagonista da deterioração da economia brasileira, por outro, foi **inerte** nas medidas mitigadoras dos efeitos da consequência dos seus atos.

207. É o que pondera o economista Bráulio Borges (**RTE-460**):

> *"Portanto, fica bastante evidente que a crise de 2014-2016 e a resposta inadequada a ela nos anos subsequentes, em termos de política econômica doméstica, gerou, via histerese, perdas permanentes de produto para a economia brasileira, dificilmente recuperáveis."*

208. Tomadas essas características em consideração, não há como desvencilhar a depressão econômica, que assola o país e causou o desequilíbrio que ora se busca recompor, de atos praticados pela Administração Federal, situação que se enquadra perfeitamente à **teoria do Fato do Príncipe**, conforme detalhado nas Alegações Iniciais.

209. Isso porque, como leciona Marçal Justen Filho, haverá a configuração de Fato do Príncipe *"quando a execução do contrato é onerada por uma medida proveniente da autoridade pública contratante, mas que exercita esse poder em um campo de competência estranho ao contrato"*[81].

210. Nessa linha, por consequência da configuração do Fato do Príncipe, faz-se mandatória a recomposição do equilíbrio contratual abalado em desfavor da concessionária, conforme explica Celso Antônio Bandeira de Mello:

> *"De acordo com a teoria do fato do príncipe, o poder concedente deverá indenizar integralmente o concessionário quando, por ato seu, agravar a equação econômico-financeira da concessão em detrimento do concessionário, salvo se a medida gravosa corresponder a ônus imposto aos administrados em geral cuja repercussão não atinja direta ou especificamente as prestações do concessionário."*[82]

211. Agrava sobremaneira os efeitos do Fato do Príncipe a **mora** incontroversa e abusiva da ANTT em promover as Revisões Quinquenais (além, evidentemente, da sua pretensão de esvaziar o escopo deste direito assegurado à VIABAHIA, como se detalhou acima), configurando, ainda, **clara hipótese de Fato da Administração**, que, de acordo com a lição de Maria Sylvia Zanella Di Pietro, *"compreende qualquer conduta ou comportamento da Administração que, como parte contratual, torne impossível a execução do contrato ou provoque seu desequilíbrio econômico"*[83].

212. Ambas as hipóteses se concretizam no presente caso, como amplamente demonstrado pela Requerente, não havendo, novamente, como se negar que os efeitos econômicos à Concessão advindos da depressão da economia nacional (dimensionados nos documentos **RTE-087** e **RTE-092**) foram alocados ao conjunto de responsabilidades da ANTT, conforme expressa redação da Cláusula 19.1.3. (iii) e (v) do Contrato:

> *"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:*

[81] JUSTEN FILHO, Marçal. Algumas Considerações acerca das Licitações em Matéria de Concessão de Serviços Públicos. *Revista Brasileira de Direito Público – RBDP.* Belo Horizonte, n. 7, ano 2 Outubro/ Dezembro 2004 Disponível em: http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=12581. Acesso em: 03/09/2020.
[82] MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo.* 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 665.
[83] DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo.* 12. ed. São Paulo: Atlas, 2000, p. 258.

> *[...]*
> *(v)* ***alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária*** *no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER;"* (grifamos)

213. Essa interpretação encontra subsídio nas análises técnicas sobre o Contrato, como se infere da explicação de André Dabus:

> *"Curiosamente, no único contrato assinado da etapa II, fase 2, que é o da Via Bahia, firmado em 03 de setembro de 2009, as expressões "fato do príncipe" e "fato da administração" não foram utilizadas, sendo que o dispositivo que mais se aproxima de tal escopo é a cláusula 19.1.1 (sic), que trata dos riscos alocados ao concedente. Segundo o seu item iii, a concessionária não será responsável por: "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."*[84]

214. Nessa esteira, já que a ANTT elenca exemplos de crises que afetaram outros países – ainda que de maneira superficial - como tudo em sua Resposta -, convém, além do esclarecimento acima acerca da crise dos EUA em 2008, observar a **diferença** da postura estatal da vizinha Argentina, que evidencia a configuração da **conduta da ANTT como Fato da Administração** e, consequentemente, reafirma sua responsabilidade pelo desequilíbrio decorrente.

215. É a conclusão a que chega, inclusive, a Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, ao analisar o descumprimento da ANTT ao dever de realizar a Revisão Quinquenal (**RTE-457**):

> *"Na realidade, o fato da administração equivale ao cumprimento irregular ou ao descumprimento do contrato pela Administração.* ***Cite-se como exemplo a omissão da ANTT em proceder à revisão quinquenal do contrato, prevista na cláusula 16.5.1****".* (grifos do original).

216. Pois bem, o ano de 2001, especialmente seus últimos meses, marcaram a história do desenvolvimento econômico na Argentina. A profunda crise econômica e política que atingiu o país a partir de 1998 teve seu auge em 2001, culminando com a declaração de moratória e comprometimento da posição geopolítica internacional, especialmente organismos multilateriais.

217. Esse histórico evento impactou o contexto macroeconômico argentino como um todo e, por óbvio, não deixou incólume o setor das concessões rodoviárias. De todo o modo, conforme será detalhado em seguida, diversas medidas foram adotadas pelo Poder Concedente argentino a fim de mitigar os danos decorrentes da crise econômica, ainda que dentro de contextos e orientações políticas muito distintas desde o início deste século.

218. Cumpre destacar que, ressalvadas as peculiaridades de cada contexto nacional, sob a perspectiva econômica, a crise argentina de 2001 é muito semelhante à crise brasileira de 2014. Essa constatação decorre do fato de que em ambos os casos foi possível verificar **(i)** profundo impacto no desenvolvimento econômico, com profunda depressão do PIB, **(ii)** prolongamento dos efeitos econômicos da crise, considerando-se o efeito histerese, **(iii)** impacto expressivo no setor rodoviário, **(iv)** aprofundamento da polarização política, inclusive em relação à

[84] DABUS, André. Riscos gerenciáveis e não gerenciáveis em concessões de rodovias. *Revista de Direito Público da Economia – RDPE*, Belo Horizonte, ano 15, n. 57, p. 43-79, jan./mar. 2017.

denúncias de corrupção e **(v)** contextualização geopolítica dentro do bloco de países em desenvolvimento.

219. As similaridades entre os dois casos são especialmente esclarecedoras para a presente controvérsia. Sem incorrer em reducionismos, a presente comparação com o caso argentino permite verificar que, a despeito da orientação política do partido que lidera o governo, diversas medidas poderiam ser adotadas para mitigar os efeitos da crise econômica em relação a um setor tão relevante e complexo da infraestrutura nacional.

220. Por meio destas medidas, transferiu-se ao Poder Público o encargo de compensar os concessionários de rodovias afetados pela crise econômica com recursos públicos, seja através de aportes diretos nos fluxos de caixa das concessionárias, seja com o repasse de verba recolhida dos contribuintes argentinos na forma de impostos.

221. Essas medidas adotadas pelo governo argentino impactaram substancialmente na origem da receita das concessionárias, permitindo preservar a harmonia entre o sistema de equilíbrio econômico-financeiro dos contratos e as obrigações contratuais e riscos assumidos pelos agentes privados[85].

222. Com a posterior mudança no governo, diversas reformas foram realizadas para conter o desequilíbrio fiscal, alta inflação e precariedade dos mercados de créditos e de capitais, conforme relatado no estudo realizado pelo Banco Mundial[86]:

> *"Se implementaron reformas para eliminar los controles de las divisas y adoptar un régimen de tipo de cambio flexible, establecer un marco de metas de inflación para la política monetaria,* ***reducir gradualmente los subsidios a la energía y el transporte, regularizar las relaciones con los acreedores*** *y mejorar las estadísticas oficiales. También se implementaron reformas estructurales para fortalecer la productividad y la competitividad mediante la eliminación de distorsiones que impiden el crecimiento impulsado por el sector privado, entre las que se incluyen reducir los impuestos a las exportaciones y disminuir los controles de importaciones, mejorar el marco institucional para la competencia y los mercados de capitales,* ***lanzar un programa de inversión en infraestructura que sería financiado por APP,*** *y reducir los costos inherentes al desarrollo de las empresas."* (grifamos)

223. Conforme mencionado no estudo do Banco Mundial, essas reformas impactaram o setor de infraestrutura, beneficiando o mercado de concessões rodoviárias com a atração de investidores estrangeiros, especialmente com a edição da nova lei de PPP de 2016, que aumentou a competitividade no mercado, a fim de estimular o desenvolvimento do setor, conforme aponta estudo do Banco de Desenvolvimento da América Latina[87]:

---

[85] TOMASSIAN, Georgina Cipoletta; SÁNCHEZ, Ricardo J. *Análisis del régimen de concesiones viales en Argentina 1990-2008*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2009, p. 31. Disponível em: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6347/1/S0900369_es.pdf Acessado em 30 de agosto de 2020.

[86] BANCO MUNDIAL. *Hacia el fin de las crisis en Argentina: Prioridades para un crecimiento sostenible y prosperidad compartida.* Argentina, 2018. Disponível em https://www.cac.com.ar/data/documentos/40_informe%20BM.pdf Acessado em 01 de setembro de 2020.

[87] BANCO DE DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA. Parceria Público-Privada na América Latina. Encarando o desafio de conectar e melhorar as cidades. Bogotá, Colômbia, Julho 2018. Disponível em: https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1550/Parceria_Publico-Privada_na_America_Latina._Encarando_o_desafio_de_conectar_e_melhorar_as_cidades.pdf?sequence=1 Acessado em 2 de setembro de 2020.

> *"Como **grande novidade nos processos de licitação**, foi introduzido o diálogo competitivo, quando a complexidade ou o montante do projeto o justificarem. Desta maneira, poderá ser estabelecido um procedimento transparente de consulta, debate e troca de opiniões entre a entidade contratante e os interessados pré-qualificados que, baseado nas experiências, conhecimentos técnicos e melhores práticas disponíveis por cada uma das partes, permita desenvolver e definir a solução mais conveniente para o interesse público sobre cuja base deverão ser formuladas as ofertas.*
>
> *O novo regime ensejou uma **mudança de paradigma na contratação pública**, já que ele exclui ou limita, de forma significativa, alguns privilégios que a Administração tinha previamente, como o de poder modificar unilateralmente o contrato, a rescisão em virtude de interesse público, a impossibilidade do empreiteiro de apelar ao descumprimento do Estado, a fim de suspender as suas prestações, a limitação da responsabilidade estatal etc."* (grifamos)

224. Atualmente, a economia argentina continua prejudicada pela situação de crise permanente, o que, por óbvio, atinge também seu setor de concessões rodoviárias. No entanto, o que esta comparação permite constatar é que, não obstante as orientações políticas distintas dos governantes argentinos, **foram tomadas medidas para mitigar os danos a um tão importante setor da infraestrutura nacional**. Não houve inércia ou letargia, muito menos conformismos com a desintegração de projetos relevantes ao próprio desenvolvimento econômico do país.

225. A ANTT alega que não seria possível atribuir ao Poder Público qualquer responsabilidade pela deterioração econômica da presente Concessão ou mesmo do setor econômico em que ela se insere, uma vez que não haveria medida a ser tomada. A Requerida entende que sua inação seria justificável, afastando-se da premissa inicial de que o **agente privado e o Estado devem ser parceiros perante a prestação serviço público**.

226. Destarte, analisando-se o caso argentino é notável verificar como o Estado poderia ter adotado diversas formas de mitigar os efeitos de uma crise econômica perante o setor das concessões rodoviárias. No entanto, a **opção da ANTT foi de se manter omissa**, como se o agente privado estivesse totalmente à mercê do revés do cenário macroeconômico drasticamente alterado após a formalização da Concessão, ao arrepio do que determinam o Contrato (em especial, a Cláusula 16.5.1.) e a lei.

227. Por todo o exposto, não há dúvidas de que a depressão econômica e seus impactos se caracterizam como eventos **alheios à matriz de risco da VIABAHIA**, seja pela sua imprevisibilidade (reconhecida pela ANTT e reforçada pelo fenômeno histerese), seja pela sua qualificação como Fato do Príncipe e força maior, agravada pelo evidente Fato da Administração, de modo que ensejam o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

3.3.1.D. Nexo de causalidade entre depressão econômica e desequilíbrio contratual

228. Em arremate ao exposto sobre os efeitos da depressão econômica à Concessão, tampouco cabe no presente caso a alegação genérica da Requerida, **que não foi capaz de controverter uma linha sequer dos estudos técnicos apresentados pela Requerente**, de "ausência de nexo de causalidade" entre a alteração do cenário econômico brasileiro e o desequilíbrio que

ora se busca recompor (frise-se: após diversas tentativas frustradas de dar cumprimento, na esfera administrativa[88], à forma contratual de tratamento do evento em comento).

229. Todo o exposto anteriormente evidencia a estreita correlação entre o cenário econômico que configura, atualmente, estágio mais profundo de depressão sem qualquer perspectiva de retomada aos patamares considerados quando da modelagem da Concessão, isto é, **suas premissas econômicas e própria base objetiva foram significativamente afetadas por fato alheio ao seu controle e/ou capacidade de mitigação, haja vista a extraordinariedade das características da depressão instalada a partir de 2014**.

230. A própria ANTT, em que pese negar o conteúdo expresso no documento *Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais* (**RTE-011**), depurou o impacto, **no caso específico da VIABAHIA**, da depressão econômica no tráfego da Concessão e, por consequência, **no equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**.

231. A Requerida, ainda que, ao negar a vinculatividade das conclusões consignadas no mencionado documento, transpareça sua má-fé na condução das discussões administrativas relacionadas ao cenário econômico abalado, passa à margem do fato de **suas equipes técnicas terem avançado na avaliação do impacto da crise à Concessão**.

232. Esse avanço, como mencionado acima, é claro e inequívoco na Nota Técnica nº 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**), por meio da qual a ANTT não apenas reconhece que, no caso da VIABAHIA, o reequilíbrio deveria se dar pela Revisão Quinquenal, como apresenta o **cálculo do valor da tarifa de pedágio para que a recomposição fosse concretizada**. Veja-se:

> 27. A presente Nota Técnica tratou de análise econômico-financeira em face da atualização da matriz de tráfego da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A., para atendimento ao Memorando Circular nº 106/2018/SUINF, de 12/12/2018, considerando os parâmetros e condições estabelecidas no documento denominado "Diagnóstico e alternativas frente à queda de Desempenho das Concessões rodoviárias federais", encaminhado à Comissão de Viação e Transportes, ao Ministério Público Federal, ao Tribunal de Contas da União, e outros Órgãos, por meio do Ofício Circular DG nº 001/2018/DG/ANTT, de 18/09/2018.
>
> 28. Além disso, foram apresentadas considerações acerca do tipo de revisão cabível para o evento em questão. Com base na subcláusula 16.5 do Contrato de Concessão, concluiu-se que a Revisão Quinquenal é a modelagem de revisão cabível para o caso da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A..
>
> 29. Após o reequilíbrio econômico-financeiro, o efeito da atualização da matriz de tráfego no Fluxo de Caixa Original gerou uma variação positiva na Tarifa Básica de Pedágio Vigente, resultante da 7ª RO e 10ª RE, de R$ 0,70985, correspondendo ao acréscimo percentual de 25,57%.

233. A Nota Técnica nº 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**) está devidamente assinada, com seus responsáveis identificados, possuindo conteúdo expresso e preciso, de modo que não há espaço para o negacionismo da ANTT. Assim, é **fato administrativamente incontroverso** o efeito da depressão econômica à Concessão, bem como a necessidade e a forma adequada de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

[88] A título exemplificativo, *vide* as correspondências VB-GEC 1084/2016 (**RTE-094**), VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**), VB-GEC 0912/2017 (**RTE-096**) e VB-GEC 0800/2018 (**RTE-097**).

234. Portanto, embora a Nota Técnica nº 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**) demande reparos no que tange ao dimensionamento do desequilíbrio[89], ela traduz **reconhecimento** inequívoco por parte da ANTT, em especial da área técnica, do **nexo causal** entre a depressão econômica e o desequilíbrio do Contrato.

235. O nexo causal, ademais, é aprofundado tecnicamente pelo Relatório A&M (**RTE-087**), **cujo conteúdo não foi impugnado pela ANTT**. A partir desse estudo tem-se com clareza que:

(i) Uma das premissas econômicas mais relevantes do Contrato, constante do Plano de Negócios, diz respeito à capacidade geracional de receita pela Concessão ao longo dos anos de operação;

(ii) Essa capacidade está diretamente relacionada ao tráfego das rodovias concedidas, haja vista que a única fonte ordinária de receita é a tarifa de pedágio;

(iii) O perfil de tráfego é obtido pelo desempenho econômico nacional e regional, que pode ser avaliado por meio da evolução do PIB nacional;

(iv) A depressão econômica causou a retração da economia nacional, reduzindo profundamente o PIB nacional que, por dois anos consecutivos, apresentou queda substancial, seguida por módico crescimento;

(v) No ápice da depressão econômica (anos de 2015/2016), a Concessão viu o tráfego reduzir substancialmente, sendo essa perda irrecuperável em função da ausência de crescimento efetivo da economia;

(vi) Como a Concessão está estruturada pela lógica de *project finance*, a perda verificada em função da depressão econômica, que causou um descolamento definitivo da projeção de tráfego, abalou a capacidade de investimentos e a economicidade do projeto como um todo, causando o desequilíbrio que ora se busca recompor.

236. Portanto, é inadmissível a genérica alegação da ANTT de não estar comprovado o nexo causal entre a depressão econômica e o desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, que, inclusive, comprometeu sobremaneira a capacidade de realização de investimentos pela VIABAHIA.

237. A existência de nexo de causalidade é ainda corroborada quando se analisa a trajetória da Taxa Interna de Retorno (TIR) do Contrato firmado pela VIABAHIA.

238. Como exposto por António Martins, a TIR *"constitui elemento fulcral de qualquer concessão; uma vez que é da comparação entre esta taxa de rendibilidade prevista e o custo do capital que financia o projeto de investimento (concessão) que se aferirá o ganho financeiro estimado para o concessionário"*[90]. O mesmo citado economista explica que:

[89] Cujo detalhamento se encontra no Relatório A&M (**RTE-087**).
[90] MARTINS, António. Sobre o equilíbrio financeiros das concessões e a taxa interna de rendibilidade (TIR) acionista: uma perspectiva económica. *In* MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.) *Tratado do Equilíbrio Econômico-*

> *"[...] a um desembolso inicial relativo a investimento a efectuar – usualmente financiados com capital próprio e dívida – estão associados vários fluxos de caixa (cash flows) previstos durante o prazo da concessão. Da comparação temporal entre ambas as variáveis (investimento e cash flows estimados) resulta uma taxa interna de rendibilidade (TIR) que constitui um parâmetro central na rendibilidade esperada que o concessionário atribui ao projeto (concessão).*
>
> *Constituindo a TIR uma variável que, para o concessionário, sintetiza o interesse financeiro da concessão, nela confluem todas as estimativas de investimentos, rendimentos e gastos (e correspondentes recebimentos e pagamentos) que tal concessão implica. Assim, quantidades previstas, preços de venda e sua evolução, consumos de matérias, número de pessoas a admitir e seus salários, depreciações de activos, juros a pagar pela dívida, tributação prevista, e muitas outras mais, todas estas variáveis se congregam na TIR."*[91] (grifamos)

239. Ou seja, a TIR da Concessão revela a rentabilidade do projeto e, por consequência, é um parâmetro de aferição do ponto de equilíbrio contratual, na medida em que, como bem esclarecem Egon Bockmann Moreira e Rafaella Peçanha Guzela, *"o que se intitula de Taxa Interna de Retorno (TIR), referência utilizada como 'parâmetro para mensurar se o próprio contrato de concessão está equilibrado do ponto de vista econômico-financeiro', assim como para recompô-lo em caso de desequilíbrio"* (grifamos)[92].

240. Dada a configuração da TIR, tem-se que a superveniência de eventos que afetem o percentual originalmente contratado por razões alheias à concessionária, causando uma redução relevante não imputável a esta, faz-se indispensável a recomposição do equilíbrio contratual a partir da adoção de medidas para a retomada da TIR original.

241. É o que, inclusive, fundamentou a previsão da Revisão Quinquenal nos moldes da prevista especificamente para o Contrato da VIABAHIA, inserida por recomendação expressa do TCU quando da análise prévia do edital e contrato, conforme narrado no **item 3.1.1.** supra.

242. No presente caso, a sucessão de eventos de desequilíbrio, agravado exponencialmente pela **omissão** da ANTT em promover, dentre outras obrigações contratuais, a Revisão Quinquenal para fazer frente aos impactos das alterações no cenário econômico não apenas na demanda da Concessão como na execução de obrigações de investimentos, ensejou a **profunda redução da TIR original do Contrato**.

243. Segundo a apuração feita pela consultoria da KPMG Brasil em estudo específico da Concessão (Parecer KPMG – **RTE-461**), após a avaliação destes impactos, **a TIR do Contrato é de -5,22%**, o que corresponde a uma **redução de 13,81%** em relação à TIR originalmente acordada para o Contrato (de 8,59%[93]), conforme demonstrado abaixo:

Financeiro. Contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, taxa interna de retorno, prorrogação antecipada e relicitação. 2. ed. Belho Horizonte: Fórum, 2020, p. 407.

[91] Op. Cit., p. 407.

[92] MOREIRA, Egon Bockmann; GUZELA, Rafaela Peçanha. Contratos administrativos de longo prazo, equilíbrio econômico-financeiro e taxa interna de retorno (TIR). *In* MOREIRA, Egon Bockmann. (coord.) *Tratado do Equilíbrio Econômico-Financeiro. Contratos administrativos, concessões, parcerias público-privadas, taxa interna de retorno, prorrogação antecipada e relicitação.* 2ª ed. Belho Horizonte: Fórum, 2020, p. 428.

[93] Percentual que contempla os investimentos extra-PER, sendo a TIR original do Contrato, sem tais investimentos, correspondente a 8,53%, conforme página 415 do Plano de Negócios (**RTE-090**)

> **"*Análise e conclusão quanto à viabilidade do modelo de negócios da Via Bahia***
>
> ***A Taxa Interna de Retorno resultante deste fluxo de caixa é de -5,22%, evidenciando uma diferença de -13,81% em relação à TIR de 8,59% acordada atualmente com a ANTT.*** *Uma TIR negativa demonstra que os fluxos de caixa disponíveis para todos os provedores de capital ao longo do ciclo de vida do projeto são menores, em termos reais, que os desembolsos necessários para o seu desenvolvimento. Sob a ótica pura da Análise de Viabilidade de Projetos de Investimento,* ***o resultado negativo da TIR do projeto deve ser interpretado como um indicativo da incapacidade do projeto em cumprir com requisitos mínimos de rentabilidade e devolução do capital investido e, assim, de sua inviabilidade***." (grifamos)

244. Os impactos apurados pela KPMG evidenciam, por mais um prisma, tanto a correlação indissociável entre a alteração do cenário econômico, a curva de tráfego e a capacidade da Concessão de auferir receitas, como também o desequilíbrio que afeta profundamente o projeto em decorrência desta alteração, **tornando-o absolutamente inviável sem a pleiteada recomposição**.

245. Esse racional, inclusive, está expresso na Exposição de Motivos da Medida Provisória 800/2017 que, inobstante não tenha sido convertida em lei, evidencia o **reconhecimento** pelo Executivo Federal da correlação entre a depressão econômica e o desequilíbrio das concessões federais. Veja-se:

> *"4.A retração econômica acarreta prejuízos às concessões rodoviárias em diferentes frentes. Primeiramente, a geração de receita por parte da concessão é drasticamente afetada devido à queda do volume de tráfego geral da rodovia. Esse movimento é ainda mais acentuado sobre os veículos pesados, os quais possuem forte elasticidade em relação ao comportamento do PIB, além de responderem pelos maiores multiplicadores tarifários. Destarte, a arrecadação das concessões vem se descolando sobremaneira das projeções realizadas quando da elaboração dos estudos de viabilidade que orientaram os lances ofertados nos leilões realizados. Em segundo lugar, houve impacto na capacidade de captação de recursos financeiros por parte das concessionárias de serviço público. Em grande medida como consequência do primeiro efeito, os projetos passaram a não mais atender às condicionantes previstas nas políticas operacionais dos bancos financiadores, resultando na limitação do volume de recursos passíveis de financiamento."*[94]

246. Desse modo, tem-se a **inequívoca formação do nexo causal entre a depressão econômica e o desequilíbrio que ora se pretende recompor**, assim como, a demonstração da gravidade **do nível de inexequibilidade do modelo atual**, em função da alteração do cenário econômico em que a modelagem do Contrato ocorreu e aquele formado com a superveniência da depressão econômica.

247. Esta situação, além de tornar indispensável a recomposição da equação econômico-financeira do Contrato, nos termos do artigo 37, XXI, da Constituição Federal, ainda, evidencia a correlação entre o desequilíbrio contratual e a incapacidade financeira da Concessão de execução de novos investimentos sem que haja a recomposição ora pretendida.

---

[94] Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/Exm/Exm-MP-800-17.pdf. Acesso em: 27/10/2020.

3.3.1.E. Frustração da legítima expectativa de crescimento do volume de tráfego

248. Não é possível adentrar ao mérito das parcas alegações da Requerida para confrontar a pretensão em referência da Requerente sem chamar atenção à falta de urbanidade da Resposta. Como exposto no **item 1** supra, **a ANTT não impugnou os estudos técnicos apresentados pela VIABAHIA com suas Alegações Iniciais**, porém, sem qualquer elemento técnico suscita serem os pedidos da VIABAHIA "*verdadeira agressão à inteligência do ser humano mediano*".

249. Nada mais incorreto (além de manifestamente ofensivo).

250. Detalhou-se no **Item 1.3.2** do **Caderno I** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, que à luz da consagrada proteção à legítima expectativa, albergada pela teoria da perda de uma chance, a VIABAHIA faz jus à recomposição correspondente à frustração do ciclo virtuoso original do projeto.

251. Isso porque, a depressão econômica, que impediu a manutenção do desenvolvimento crescente do volume de tráfego da Concessão, foi consequência direta das políticas implementadas pela Administração Federal, como demonstrado no Parecer Tendências (**RTE-092**), **não impugnado pela ANTT**:

> Fatores conjunturais especialmente a partir de 2011 começaram a mostrar sinais de mudança. O menor ritmo de crescimento da demanda da China por matérias-primas gerou uma queda dos termos de troca do Brasil. Houve, assim, paulatino encerramento do "superciclo" de alta das *commodities*, que sustentava os robustos saldos externos do País e contribuía para a expansão do consumo interno.
>
> O modelo de crescimento econômico brasileiro, baseado na expansão do crédito e consumo das famílias, passou a dar sinais de esgotamento, refletindo-se na queda do ritmo de expansão do PIB. O espaço para expansão do crédito e incorporação de indivíduos ao mercado de trabalho formal tornou-se mais restrito[23]. Outros gargalos passaram a ser mais evidentes, sugerindo a necessidade de arrefecer o ritmo de crescimento da demanda e incrementar a oferta (via aumento da produtividade, com uma nova rodada de reformas estruturais).
>
> Em meio a esse cenário mais desafiador, **um conjunto de alterações nas políticas econômicas internas explica a perda de dinamismo da atividade econômica brasileira. A insistência das autoridades em manter políticas de caráter expansionista, mesmo após terem ficado claras as consequências negativas para os fundamentos econômicos, é determinante para se entender a mudança de ritmo da economia nos anos seguintes.**

252. Além disso, os efeitos da depressão econômica à Concessão foram maximizados pela **dupla letargia incontroversa da ANTT** em implementar as medidas contratuais para revisão da avença à nossa realidade econômica.

253. Dessa forma, não há nada de irracional no exercício do legítimo direito de ação por parte da Requerente que, por meio de estudos técnicos não impugnados pela Requerida, **comprovou** que mantinha a legítima expectativa de elevação da receita auferida pela Concessão, o que restou **frustrada** por situação imputada, de uma lado, a políticas econômicas federais e, por outro, pela inexplicável e despótica **demora** da ANTT em promover a Revisão Quinquenal, nos

moldes e ao tempo definidos na Cláusula 16.5.1. do Contrato, e em implementar seu "procedimento" como confessado em sua Resposta.

3.3.1.F. Necessária reiteração dos pedidos da Requerente

254. Ante todo o exposto, resta demostrado que, afastado o discurso inflamado da Requerida, a Resposta às Alegações Iniciais apresentada pela ANTT **não** logra afastar a procedência da pretensão da Requerente de ver, finalmente, recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

255. Por qualquer prisma que se analise ou se qualifique o evento da depressão econômica e seus impactos, como já adiantado, a conclusão é uma só: **trata-se de situação alheia ao risco da VIABAHIA e que enseja a recomposição do equilíbrio econômico-financeiros do Contrato**. Como detalhado pela Professora Maria Sylvia Zanella di Pietro ao longo de todo o seu Parecer (**RTE-457**), a classificação como Fato do Príncipe, força maior ou sujeição imprevista, todas aplicáveis ao caso, possuem, na prática, os **mesmos efeitos sobre as partes que é o reequilíbrio**, o que, somado à **omissão** da ANTT em realizar a Revisão Quinquenal (evidente Fato da Administração), torna imperiosa a intervenção deste Tribunal Arbitral:

> "*Seja no fato do príncipe (álea administrativa), seja na imprevisão (álea econômica), seja na força maior, estão presentes as mesmas características: são fatos estranhos à vontade das partes, inevitáveis, irresistíveis. Todos eles impedem, retardam ou tornam mais oneroso o cumprimento de algumas das obrigações previstas no contrato. Essas características, presentes nas três situações, certamente justificam a solução uniforme adotada no artigo 65, II, d, da Lei nº 8.666/93.*
> *(...)*
> *Também não é aceitável a afirmação da Procuradoria de que a crise financeira não constitui fato do príncipe nem motivo de força maior. Já ressaltamos, no item VI deste parecer**, que a solução adotada no direito brasileiro foi uniforme para todas as teorias que servem de fundamento à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**. A distinção entre as várias teorias (fato do príncipe, teoria da imprevisão, força maior ou caso fortuito) tem valor apenas teórico, **porque, na aplicação prática do dispositivo legal, a consequência é exatamente a mesma: a possibilidade de celebração de acordo para restabelecer a relação entre encargos e remuneração**. **Em todos os casos, o fator que provoca o desequilíbrio é imprevisível (ou previsível, porém de consequências incalculáveis), estranho à vontade das partes e inevitável**. O enquadramento em uma outra teoria depende do fator que causou o desequilíbrio: os fatos da natureza, as epidemias, as revoluções, por exemplo, podem justificar a aplicação da teoria da imprevisão ou da força maior; as inovações legislativas, o aumento de tributos, os atos de autoridade em geral (não praticados pelo poder público como parte no contrato) justificam a aplicação da teoria do fato do príncipe ou a da força maior.*
> *(...)*
> *(iii) Quais as consequências, legais e contratuais, ao Poder Concedente decorrentes da não realização, ao tempo e modo pactuados, da revisão prevista na cláusula 16.5.1 do Contrato?*
> *RESPOSTA: **A não realização da revisão quinquenal prevista na cláusula 16.5.1 do contrato caracteriza fato da Administração e, como tal, pode produzir as seguintes consequências: (a) dar à concessionária o direito de pleitear a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**, com fundamento na cláusula 20.1.2, combinada com cláusula 19.1.3, item (iii); (b) dar ensejo à prorrogação dos prazos contratuais, mantidas as demais cláusulas do contrato e assegurada a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro, desde que ocorra algum dos motivos previstos no artigo 57, § 1º, da Lei nº 8.666/93, dentre eles, no inciso VI, "omissão ou atraso de providências a cargo da Administração"."* (grifamos)

256. Diante disso, reitera-se integramente o disposto no **item 1 do Caderno I** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, bem como **todos** os pedidos formulados para que este Tribunal Arbitral **condene** a ANTT a:

i. **promover 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; e**

ii. **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **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.**

257. Referidos valores estão na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, **em virtude da mora da ANTT**, conforme medidas de recomposição a serem apresentadas oportunamente.

3.3.2. O efeito da depressão econômica diretamente sobre as Obras Condicionadas

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.2. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Parecer Tendências (**RTE-092**); • Nota Técnica n° 015-2019-GEREF-SUINF (**RTE-013**); • Parecer Alexandre Santos de Aragão (**RTE-098**); • Carta AST nº 005-2016 (**RTE-076**); • Nota Técnica elaborada pela Consultoria Dynatest ("Nota Técnica Dynatest" - **RTE-100**); • Parecer Egis (**RTE-104**). • Correspondência VB-GEC-0540/2017 (**RTE-048**); • 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 (**RTE-109**); • Relatório de Avaliação de Conformidade Técnica dos Estudos de Tráfego, Capacidade e Níveis de Serviço, elaborado pelo Consórcio Minas Bahia (**RTE-073**); • Memorando nº 487/GEFOR/SUINF (**RTE-056**); • Proposta para a 1ª Revisão Quinquenal (**RTE-015**).
Fatos incontroversos
• O prazo originalmente fixado para a execução das obras é inexequível;

- A VIABAHIA obteve o financimento junto ao BNDES, tendo apenas sofrido óbice para a liberação de subcréditos a partir de 2016;
- Os estudos que embasaram a orçamentação das obras estão defasados, em função do decurso do seu prazo de validade;
- A Requerente travou discussões profundas na esfera administrativa para readequar técnica e economicamente a obrigação;
- A proposta de readequação da Requerente foi aprovada pelo Consórcio Minas Bahia, contratado pela ANTT para avaliação da adequação técnica e econômica do seu conteúdo, porém, a Requerida não implementou a proposta, imotivadamente.

258. A Resposta da Requerida em relação às obras condicionadas ao volume de tráfego ("Obras Condicionadas"), novamente, **não** enfrenta os argumentos e, especialmente, as provas apresentadas pela Requerente acerca da inexequibilidade do modelo atual desta obrigação, em decorrência dos efeitos da depressão econômica e demais adversidades até mesmo anteriores.

259. A Requerida, ainda, distorce argumentos da Requerente, suscitando sempre uma interpretação equivocada da matriz de risco contratual. De forma sintética, as alegações defensivas da Requerida são:

(i) A pretensão da VIABAHIA encontraria óbice na matriz de risco contratual, haja vista ser ela responsável pela variação dos preços dos insumos e pela obtenção do financiamento de terceiros;

(ii) A Revisão Quinquenal não se prestaria à readequação financeira e de prazo da obrigação, visto que o volume de tráfego já se mostrava elevado e demandava a execução da ampliação;

(iii) A Requerente obteve recursos do BNDES, porém não teria executado as obras devidas relacionadas ao financiamento;

(iv) Considerando o atraso na execução das obras, não haveria que se falar em readequação do prazo para sua conclusão;

(v) A metodologia proposta pela Requerente para readequação econômico-financeira da obrigação não seria adequada ao arranjo contratual.

260. Tais argumentos **ignoram** todos os estudos técnicos minuciosos apresentados pela Requerente, sendo alegações pautadas em um formalismo que não se aperfeiçoa sequer ao que fora efetivamente demonstrado pela Requerente. O que é pior, **ignoram** o que dispõe o próprio o Contrato e as circunstâncias que o envolvem.

261. Assim, restará demonstrado que a problemática relativa ao financiamento junto ao BNDES não se restringe ao risco alocado à Requerente (**Item 3.3.2.A.**) e sua correlação com o efetivo escopo da Revisão Quinquenal (**Item 3.3.2.B.**), em especial para a readequação necessária do prazo para a conclusão das obras (**Item 3.3.2.C.**), além da indispensabilidade de adequação econômico-financeira da obrigação de executar as Obras Condicionadas ao volume de tráfego (**Item 3.3.2.D.**), sendo reiterados os pedidos formulados nas Alegações Iniciais (**Item 3.3.2.E**).

3.3.2.A. O financiamento pelo BNDES

262. De plano já se observa que **a Requerida não controverte o fato de que a Requerente obteve regularmente o financiamento de longo prazo junto ao BNDES**, sendo a discussão em referência exclusivamente relacionada à liberação dos subcréditos pendentes. Desse modo, diferentemente da conclusão da Requerida, a pretensão da VIABAHIA **não contradiz a matriz de risco do Contrato**. Muito pelo contrário!

263. Em que pese a Requerida negue a vinculatividade do *Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais* (**RTE-011**) encaminhado à VIABAHIA, à Comissão de Viação e Transportes (CVT), Tribunal de Contas da União, Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Ministério Público Federal, Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e Confederação Nacional da Indústria (CNI), **por meio do Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT (RTE-035), subscrito pelo Diretor-Geral da ANTT à época**, e no qual a ANTT **reconhece** os efeitos da alteração da política de liberação de recursos pelo BNDES após o estabelecimento da depressão econômica, o Parecer Tendências (**RTE-092**) tratou o tema minudentemente. Veja-se:

> Após passar por um período de grande expansão de desembolsos entre 2008 e 2014, impulsionado pelos substanciais aportes do Tesouro Nacional, o BNDES reduziu significativamente o número de operações de financiamento e desembolsos realizados por ele, na esteira do processo de desaceleração do crescimento econômico brasileiro. Conforme apontado pela instituição, o ano de 2014 dava seguimento a um "processo cauteloso de moderação" nas suas atividades. As reduções nos enquadramentos e nas aprovações foram de 16% e 14%, respectivamente[34].

264. A VIABAHIA, não obstante tenha obtido o financiamento junto ao BNDES desde o início da Concessão (**RTE-099**), não obteve a liberação dos subcréditos necessários à execução das Obras Condicionadas. Como se extrai do documento **RDA-035** apresentado pela Requerida, apenas 11% dos subcréditos relativos às Obras Condicionadas foram liberados à VIABAHIA ao longo de todos esses anos, correspondendo tal percentual, na realidade, a **apenas 4% do valor necessário para a execução de tais obras**. Veja-se:

	TOTAL LIBERADO	VALOR CONTRATO	% LIBERADO
"TRANCHE A"	**599.025**	**599.025**	**100%**
Categoria 1	430.770	430.770	100%
Categoria 2	63.327	63.327	100%
Categoria 3	95.880	95.880	100%
Categoria 4	9.048	9.048	100%
"TRANCHE B"	**154.490**	**302.489**	**51%**
Categoria 1	125.805	125.805	100%
Categoria 2	1.858	149.858	1%
Categoria 3	26.826	26.826	100%
"TRANCHE C"	**94.353**	**462.394**	**20%**
Categoria 1	72.702	72.701	100%
Categoria 2	-	368.042	0%
Categoria 3	21.651	21.651	100%
TOTAL	**847.868**	**1.369.143**	**62%**

- Obras de caráter não obrigatório
- Duplicação Obrigatória
- Passarelas e edificações operacionais
- Despesas financiáveis

- Duplicação Condicionada
- Demais melhorias obrigatórias

265. A VIABAHIA não nega ou "tenta fugir" de sua responsabilidade pela **obtenção da linha de crédito** (risco previsto no Contrato[95]), porém, discute nesta arbitragem o **impedimento** ao acesso aos recursos já contratados em função de **motivos alheios ao seu controle e responsabilidade, especialmente da letargia da ANTT**.

266. Nesse sentido, ao contrário do apontado pela Requerida, desde 2016 a VIABAHIA **cumpriu** todos os requisitos e condicionantes impostas pelo BNDES para a liberação dos subcréditos, mesmo recebendo uma fração ínfima do financiamento, uma vez que:

(i) Alterou todo seu quadro acionário, passando a ter como acionista apenas o Grupo ROADIS (**RTE-065**), que por seu turno tem como único acionista o PSP Investments, responsável pela administração de fundo de pensão público canadense;

(ii) Ofertou garantia integral do valor e forma requeridos pelo BNDES (**RTE-081**); e

(iii) Está adimplente com sua obrigação de pagamento dos valores relacionados à amortização da dívida e do seu principal.

267. Dessa forma, não pode ser atribuído à Requerente o impedimento para acesso aos **recursos já contratados**, sendo que, além da alteração na política do BNDES, o único requisito pendente dentre os elencados pelo banco como condicionante para a liberação dos subcréditos é a reprogramação das Obras Condicionadas e o reequilíbrio do Contrato por meio da **Revisão Quinquenal** – que a ANTT assume não ter iniciado ao tempo previsto na Cláusula 16.5.1. do Contrato, supostamente por ausência de regulamentação, que a ela cabia; nada mais absurdo como exposto acima.

268. Ademais, a Requerida traz uma nova alegação de "sobrecusto", que **jamais** fora suscitada nos anos em que se deram as tratativas administrativas sobre esse tema, além de descabida diante da **ausência de qualquer elemento probatório**, consistindo em postura processual extremamente reprovável, na medida em a Requerida lança grave acusação em detrimento da imagem da Requerente, induz este Tribunal Arbitral em erro, tudo isso **sem** um elemento de prova para suas alegações.

269. Ora, se fosse concreta a alegação de sobrecusto, seria mandatória a apuração desse fato pela ANTT. **O que jamais fora feito!**

270. Diante disso, realizando a devida interpretação da matriz de risco, tem-se que a responsabilidade pela não liberação dos recursos já contratados com o BNDES, é **exclusivamente da ANTT**, conforme disposição expressa da Cláusula 19.1.3. (iii)[96].

---

[95] *Vide* Cláusula 8.1. "*A Concessionária é a única e exclusiva **responsável pela obtenção dos financiamentos** necessários à exploração da Concessão, de modo a cumprir, cabal e tempestivamente, com todas as obrigações assumidas no Contrato*." (grifamos)

[96] Cláusula *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;"*

271. Isso porque, como exposto e comprovado pela Requerente, ela cumpriu todas as condicionantes impostas pelo BNDES, subsistindo, contudo, a não realização da Revisão Quinquenal pela ANTT, em claro descumprimento ao disposto na Cláusula 16.5.1. do Contrato, como exposto no **Item 3.3.1.A.** supra.

272. Ademais, como exposto supra, a mudança na postura do BNDES quanto à liberação do crédito já contratado não é atribuível à Requerente, mas à alteração na política do Banco em decorrência da depressão econômica, fato **alheio** ao risco da VIABAHIA, conforme demonstrado pelo Parecer Tendências (**RTE-092**) e pelo documento elaborado pela própria ANTT e encaminhado pelo Diretor-geral da Requerida à época (**RTE-011** e **RTE-035**).

273. Destarte, resta evidente a inadmissibilidade dos argumentos desconexos tecidos pela Requerida, haja vista a estreita ligação causal entre o retardo na conclusão da mitológica Revisão Quinquenal e a não liberação dos recursos do contrato de financiamento firmado entre a Requerente e o BNDES, sem o qual, como exposto no **Item 3.3.1.B.** supra, não se sustenta o modelo jurídico-econômico da Concessão em comento.

3.3.2.B. Revisão Quinquenal e sua relevância às Obras Condicionadas

274. A sanha da Requerida de esvaziar o escopo da Revisão Quinquenal a faz, até mesmo, incorrer em **contradição** reveladora: de um lado, ela alega não ter promovido a Revisão ao tempo devido por suposta "ausência de regulação" desse mecanismo; de outro, cita a Resolução nº 675/2004, (com base na qual, inclusive, tramitou o procedimento da 1ª Revisão Quinquenal a partir de 2017[97]) que regularia a Revisão Quinquenal[98]. Tem-se, portanto, mais um elemento que reforça a ausência de boa-fé da ANTT ao tratar sobre esse tema.

275. Não fosse suficiente todo o já exposto sobre o escopo e relevância da Revisão Quinquenal à Concessão, especificamente no tocante às Obras Condicionadas, tem-se o exemplo da finalidade pretendida com a inserção da Cláusula 16.5.1. no Contrato. Isso porque, o modelo de execução do enorme volume de obras, cujo financiamento se dará sem qualquer aporte por parte da Requerida ou do Poder Concedente, está **diretamente relacionado ao cenário econômico**.

276. Ora, como exposto nos **itens 3.1.1**. e **3.3.1.B.** acima, o Contrato em comento está estruturado em premissas jurídico-econômicas que permitem a autossustentabilidade do projeto concedido. Assim, os investimentos promovidos pela concessionária devem ser amortizados ao longo do período contratual com recursos advindos da própria exploração ordinária da Concessão.

277. Nesse sentido, **em decorrência da alteração no cenário econômico (comprovadamente alheia ao risco da VIABAHIA) com impactos no tráfego previsto no Plano de Negócios, isto é, no volume planejado com nível de expansão correspondente de receita, tornou-se indispensável a readequação da obrigação de execução das obras condicionadas para sua compatibilização ao cenário econômico atual**.

[97] *Vide* detalhamento do procedimento instaurado pela ANTT e cumprido pela VIABAHIA (até ser interrompido pela ANTT) nos **itens 3.1.1**. e **3.3.1.A** acima.
[98] *Vide* parágrafo 145 da Petição 4 da Requerida.

278. Por isso, a readequação contratual desde o final de 2014 se mostrava **crucial** para mitigação dos efeitos elevados que ora se buscam recompor, a fim de garantir a sobrevivência da Concessão. Afinal, com a deterioração do cenário econômico contemplado na base objetiva do Contrato em tela, já verificável desde as alterações nas políticas econômicas do Governo Federal em 2012, conforme detalhado no Parecer Tendências (**RTE-092**), a exigência de um modelo de investimentos que não rentabilizaria o esperado, **por fatores totalmente externos e supervenientes à álea ordinária do Contrato**, demandaria justamente a revisão para sua compatibilização ao cenário econômico que se construía.

279. Como visto acima, a **inviabilidade** da execução destas obrigações sem a necessária readequação, conjugada ao necessário reequilíbrio pleiteado nesta arbitragem, é claramente demonstrada pelo nível de **redução da TIR do Contrato, chegando a atuais -5,22%** calculados pela KPMG (**RTE-461**). Como é possível realizar investimentos desta vultuosidade, como as Obras Condicionadas, em um Contrato com tamanha defasagem econômico-financeira por causas que deveriam ter sido, há anos, recompostas pela ANTT? Trata-se de situação **inexequível**.

280. É relevante ponderar, ainda, o histórico das discussões travadas entre a VIABAHIA e a ANTT para readequação técnico-operacional desta obrigação relativa às Obras Condicionadas. A Requerida, de forma intencional, **omite** esse histórico tentando fazer crer que a Requerente teria, imotivadamente, "deixado de executar as obras em referência".

281. Ocorre que, como exposto nas Alegações Iniciais, buscou-se, ao longo de anos de tratativas com a ANTT, a adequação do modelo técnico-operacional de execução das Obras Condicionadas, visto a comprovação de que o modelo atual **não era racionalmente adequado** – o que foi, inclusive, atestado pela consultoria contratada pela Requerida (**RTE-049**). Em que pese contar com o aval técnico para o implemento da alteração, esta **não** foi concretizada em razão letargia da ANTT. Todo este histórico, não refutado pela ANTT em sua Resposta, fica inteiramente reiterado para evitar repetições e, via de consequência, **incontroverso**.

282. Logo, por qualquer ângulo que se analise o tema, é inarredável o efeito da letargia da Requerida em promover a Revisão Quinquenal à inexequibilidade das Obras Condicionadas.

3.3.2.C. Inadequação do prazo original e a diligência da VIABAHIA para mitigação da postergação

283. Ao questionar o pedido da Requerente para readequação do prazo para a conclusão das Obras Condicionadas, a Requerida se atém, mais uma vez, a uma linha de argumentação colateral, **sem** qualquer referência ou análise aprofundada dos documentos apresentados pela Requerente com suas Alegações Iniciais.

284. Salta aos olhos, neste caso, que a Requerida alega o que seria a "inércia da VIABAHIA" em iniciar as Obras Condicionadas, bem como que as restrições impostas pela Polícia Rodoviária Federal seriam "inexistentes", vez que a competência regulatória é exclusivamente atribuída à ANTT[99].

[99] *Vide* parágrafo 231 da Petição 4 da Requerida.

285. Nota-se que a Requerida **não** enfrenta – como não o poderia fazer -, **o reconhecimento administrativo da inexequibilidade do prazo original para a conclusão das obras, por meio do Memorando nº 487/GEFOR/SUINF (RTE-056)**, que importa no **reconhecimento incontroverso** da justificativa para que a Requerente, por mais que tenha envidado esforços, não tenha logrado iniciar as obras no momento em que a Requerida aponta como sendo de marcado "por baixos preços dos insumos".

286. Ademais, caso a Requerida tivesse se atentado ao conteúdo da Nota Técnica Dynatest (**RTE-100**), teria identificado que a Requerente iniciou as diligências para obtenção das licenças necessárias à execução das obras com **antecedência razoável**. Contudo, como se observa do histórico das licenças solicitadas pela Requerente (**RTE-469**), a tramitação se prolongou para período muito superior ao previsto para a conclusão das obras.

287. Portanto, não subsiste o argumento da Requerida de ter a VIABAHIA "quedado inerte" diante da necessidade de obtenção prévia das licenças para a execução das obras, tampouco que a Requerente poderia ter manifestado sua insurgência quanto ao prazo à época da licitação, porquanto, como se observa do citado histórico (**RTE-469**), a VIABAHIA agiu diligentemente para viabilizar a execução conforme contratado, porém, por motivos alheios a sua gestão, com o que a ANTT expressamente **concordou** (**RTE-056**), o prazo se mostrou inexequível.

288. Soma-se a isso a pendência relatada no **Item 3.3.2.B.** acima, no que tange à alteração do modelo técnico-operacional proposto pela VIABAHIA, **aprovada** pela Consultoria contratada pela ANTT, mas jamais aprovada por letargia da Requerida. Sendo tal fato outro elemento indispensável para evidenciar que a VIABAHIA envidou esforços para viabilizar, inclusive de forma mais racional e tecnicamente adequada, as duplicações determinadas no prazo contratual. Entretanto, por fatores **alheios** a sua possibilidade de atuação, não logrou fazê-lo.

289. Outrossim, no que se refere à restrição imposta pela Polícia Rodoviária Federal ao fluxo diário de obras, mais desconexa não poderia ser a defesa da Requerida. Isso porque, como inclusive por ela **reconhecido** na esfera administrativa pelo citado Memorando nº 487/GEFOR/SUINF (**RTE-056**), em que pese a ANTT seja inegavelmente a Agência Reguladora responsável pela regulação do transporte nas rodovias federais, a fiscalização, policiamento e apoio ao tráfego é conferido pela Polícia Rodoviária Federal.

290. Em razão dos transtornos causados aos usuários com a necessária afetação do tráfego na região afetada pelas obras de duplicação, a Polícia Rodoviária Federal impõe limites à interrupção do tráfego. Trata-se da organização da segurança local do tráfego e dos usuários, não estando, portanto, correlacionados à regulação exercida pela ANTT.

291. Soma-se ao exposto o fato de a Requerida **ignorar** por completo o conteúdo econômico do Contrato, tentando minorar a relevância entre a proporção de investimentos e retorno, na medida em que sustenta que a Requerente deveria ter iniciado as tratativas e obras "com antecedência ao prazo fixado pelo Contrato"[100]. Ora, não é economicamente razoável esse racional, até mesmo porque, pela lógica econômica do Contrato, ter-se-iam investimentos após a estabilização do retorno econômico-financeiro da Concessão nos seus anos iniciais, a fim de se ter um projeto autossustentável.

[100] *Vide* parágrafos 228 e 229 da Petição 4 da Requerida.

292. Por isso, a antecipação alegada pela ANTT **não é** coerente com a lógica do Contrato da VIABAHIA.

293. De outro modo, se, por um lado, a Requerida sustenta que a Requerente deveria ter se "antecipado" nas tratativas para viabilização das obras e sua conclusão no exíguo e reconhecido inexequível prazo original do Contrato; por outro, tenta fazer crer que não promoveu a Revisão Quinquenal, mesmo depois de já ter iniciado um procedimento administrativo para tanto, por **não ter**, ao longo dos 10 anos de Contrato, editado um ato disciplinador do rito procedimental. Nada poderia expressar maior incongruência e abusividade na gestão contratual da ANTT.

294. Desse modo, considerando especialmente essa restrição, o **prazo máximo** para a execução das Obras Condicionadas requerido pela VIABAHIA, não se mostra em nada indevido, sendo tão somente aderente aos pressupostos de razoabilidade e proporcionalidade das obrigações.

295. Por fim, para afastar a alegação da ANTT de que "*mesmo passados os citados 44 (quarenta e quatro) meses contados do início do prazo contratual para execução de tais obras, nada foi executado*"[101], por óbvio, a adequação de prazo pleiteada **não pode ser analisada de forma isolada** da necessária readequação econômico-financeira destas obrigações, conforme detalhado nas Alegações Iniciais e reiterado nesta manifestação.

3.3.2.D. Inexequibilidade econômico-financeira das Obras Condicionadas e a coerência da proposta de utilização da metodologia do FCM

296. A Resposta da Requerida, neste ponto, pauta-se exclusivamente na sua interpretação estanque da matriz de risco contratual, **ignorando** todos os elementos probatórios apresentados pela Requerente com suas Alegações Iniciais, no sentido de demonstrar que a elevação dos preços e quantitativos dos insumos se mostrou **extraordinária**, em patamares muito superiores ao suportado como variação ordinária de preços.

297. De fato, como detalhado no Parecer EGIS (**RTE-104**) e no Relatório A&M (**RTE-087**), no exato momento em que a Requerente poderia dar início a algumas das obras, após um longo trâmite para obtenção das licenças necessárias, o preço dos insumos de origem betuminosa, especialmente, alcançou a marca de elevação em 34% do preço praticado quando da formalização do Contrato.

298. Ora, não há qualquer lógica econômica na alegação da Requerida ao tentar resgatar o histórico de preços mais módicos desses insumos em momento anterior àquele em que a execução das obras se mostrou possível. Na realidade, a comparação desse cenário apenas evidencia a **drástica e extraordinária elevação** do preço dos insumos de natureza betuminosa, **vendidos em regime monopolista pela Petrobras**.

299. Nesse sentido, como se extrai da clássica lição de Celso Antonio Bandeira de Mello, não é condizente com a concepção de concessão comum brasileira a pretensão da Requerida de aplicação "cega" da matriz de risco contratual, sem a ponderação do que está encaixado na

[101] *Vide* parágrafo 219 da Petição 4 da Requerida.

álea ordinária (risco assumido pela concessionária), daquilo que ultrapassa os padrões ordinários de variação (álea extraordinária):

> *"Entre nós, todavia, a noção de álea ordinária – ou seja, do risco que o concessionário deve suportar – é mais restrita, de sorte que se beneficia de uma proteção maior. De outro lado, no que refere à álea econômica, quando é invocável a teoria da imprevisão, o resguardo do concessionário é completo, e não apenas parcial como no Direito Francês.*
>
> *Em suma: no Brasil a noção de equilíbrio econômico-financeiro da concessão e de proteção que se lhe deve conferir é mais generosa para o concessionário.*
>
> *Com efeito, entende-se como excluída da álea ordinária (isto é, dos riscos que o concessionário deve conferir é mais generosa para o concessionário).*
>
> *Com efeito, entende-se como excluída da álea ordinária (isto é, dos riscos que o concessionário deve suportar) a variação nos preços dos insumos componentes da tarifa, pois esta intelecção é a que se coaduna com a proteção ampla decorrente dos precitados arts. 9º e §2º, 18, VIII, 23, IV, impositivos de revisão e\ou reajuste. Da álea* ***ordinária também se excluem os agravos econômicos oriundos de medidas gerais do Poder Público que tenham impacto gravoso sobre o preço tarifário****, ainda que não se trate de providências especificamente incidentes sobre concessões, pois, como visto, o art. 9º, §3º, determina revisão de tarifa até mesmo em face da sobrevinda de tributos (salvo os do imposto de renda) ou encargos legais que comprovadamente repercutam sobre ela. De outro lado, nas hipóteses em que caiba aplicação da teoria da imprevisão, a qual é acolhida sem o extremo rigorismo do Direito francês, os prejuízos do concessionário são inteiramente acobertados e não – como ocorre na França – partilhados com o concendente."*[102] (grifamos)

300. Nesse mesmo passo, valiosa é a lição do Min. Luiz Fux e de Andréa Magalhães, que, ao tratarem sobre os riscos contratuais, ponderam:

> ***"Como os termos contratuais obrigam as partes nos limites do avençado, a superveniência de fatos extraordinários, não previstos ou imprevisíveis, faculta à parte onerada rescindir o contrato, caso não seja restituído o equilíbrio econômico-financeiro original.*** *É como determina a teoria da imprevisão, que, com esteio na cláusula rebus sic stantibus, informa tanto os contratos privados como os públicos.*
>
> *A aplicação da teoria autoriza a revisão do contrato quando houver uma causa jusitificadora da inexecução que onere excessivamente o contratante.* ***O estado de imprevisão se configura quando o risco econômico é anormal, intolerável, acima do que normalmente assumidos pelo contratante.*** *Especificamente nos contratos administrativos, tal excesso toma por base as premissas editalícias, sendo, por isso, relevante definir ab initio a quem compete arcar com áleas ordinária e extraordinária, bem como qual o grau de completude mais adequado para minimizar o impacto superveniente dos fatos não previstos."*[103] (grifamos)

301. No presente caso, convém reiterar, a responsabilidade pelo aumento extraordinário destes insumos **jamais** poderia recair sobre concessionária, uma vez que decorreu de **um fato da Administração Pública**, consistente na mudança da política da Petrobras que simplesmente **decidiu interromper a regulação e controle dos preços destes insumos**.

---

[102] MELLO, Celso Antonio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo.* 14. ed. São Paulo: Malheiros, 2002, p. 667.

[103] FUX, Luiz; MAGALHÃES, Andréa. Imprevisão, incompletude e risco. *In:* WALD, Arnoldo *et.*al. *O direito administrativo na atualidade, estudos em homenagem ao centenário de Hely Lopes Meirelles*. São Paulo: Malheiros, 2017, p. 762.

302. Além disso, a Requerida sequer avaliou o conteúdo do Relatório A&M (**RTE-087**) e da Nota Técnica Dynatest (**RTE-100**), os quais demonstram, com detalhe técnico aprofundado, que a estimativa original dos quantitativos necessários à execução das obras se mostra atualmente defasada. Isso em razão do alcance do prazo de validade do estudo técnico utilizado como parâmetro para definição do EVTEA e, por consequência, das propostas dos licitantes – dentre elas a da VIABAHIA.

303. Quanto a esse ponto, convém desde já rechaçar, a alegação temerária da ANTT no sentido de que o "EVTEA não teria qualquer caráter vinculante", cabendo às licitantes fazer os estudos necessários à formulação de sua proposta. **Nada mais absurdo!**

304. Não se admite, em um projeto como a presente Concessão, que a parte contratante lance um edital para obter um parceiro privado e não se responsabilize pelos dados que embasaram a formatação de tal projeto. Isso sim, seria **desvirtuar** o Contrato, a lei e a própria lógica das licitações.

305. Ademais, o que se demonstrou foi um dado objetivo: os estudos dessa natureza têm validade de 10 anos, já tendo sido em muito superado no presente caso e, por consequência, não refletem mais a realidade do tráfego e necessidades para as duplicações – drasticamente alteradas, repita-se, por motivos alheios à VIABAHIA. Esse é precisamente o trabalho técnico desenvolvido no Relatório A&M (**RTE-087**).

306. A VIABAHIA tem ciência, por óbvio, do que dispõe a Cláusula 10. do Contrato. Porém, é desconectado com qualquer lógica econômica a ideia de ser exigido dos licitantes a elaboração, por si, de todos os levantamentos antecedentes da licitação, em especial o EVTEA que ampara tecnicamente o edital. A elevação dos custos de transação em um prazo de 45 dias - aparentemente ignorados no universo poliânico em que se encontra a Requerida -, caso essa afirmação se consolidasse, inviabilizariam a contratação; a isenção de responsabilidade da Administração licitante, **contrariaria** os princípios da eficiência, moralidade e máxima concorrência, extraídos do *caput* do artigo 37 da Constituição Federal.

307. Afinal, como bem esclarece Flávio Amaral Garcia:

> *[...] a distribuição de riscos não é aleatória ou, mesmo, sujeita a amplo grau de autonomia por parte do ente contratante. Os princípios da eficiência, do interesse público e do próprio equilíbrio econômico-financeiro do contrato conformam e limitam a discrição administrativa na partilha de riscos, eis que concretizam o interesse público e a própria estabilidade contratual vertida no equilíbrio das prestações.*[104]

308. No que se refere à necessária compatibilização econômico-financeira das obras de duplicação em decorrência das mudanças introduzidas pela Lei dos Caminhoneiros, chega a ser vexatória a desconexão da defesa da Requerida com o que fora demonstrado pela Requerente.

309. Considerando que a VIABAHIA está obrigada tanto a promover a manutenção das vias existentes, como a executar as Obras Condicionadas, a majoração dos limites de carga dos veículo implica em **dois efeitos distintos**: primeiro sobre a vida útil das **vias existentes**, demandando maior custo para sua manutenção (objeto de um pleito[105]); segundo, na

[104] GARCIA, Flávio Amaral. *Concessões, parcerias e regulação.* São Paulo: Malheiros, 2019, p. 188.
[105] *Vide* **item 2** do Caderno II da Petição 5 da Requerente e **item 3.5** desta manifestação.

adaptação dos projetos relativos **<u>às obras que serão executadas aos novos padrões de carga</u>** (objeto de outro pleito, especificamente o das Obras Condicionadas em questão).

310. Ora, a Requerida **<u>não</u>** foi capaz, em sua leitura inexplicavelmente açodada das Alegações Iniciais, de identificar a <u>diferença entre os pleitos da Requerente</u>. Torna evidente a desatenção da Requerida sua referência à Nota Técnica nº 040/2016/GEROR/SUINF (**RDA-040**)[106], que traduz apenas discussão relacionada à <u>manutenção das vias já existentes</u>, o que **<u>não</u>** se confunde com a necessidade de alteração nos projetos das Obras Condicionadas. Veja-se:

> 19. Portanto, em atendimento ao Memorando da SUINF, propõe-se, a seguir, um novo cronograma financeiro, para inclusão do valor adicional de manutenção do pavimento em detrimento da "Lei dos Caminhoneiros" (Item 3.1.3 - Manutenção - Lei nº 13.103/2015):

Cronograma físico-financeiro para o item valores em R$ - data base julho/2007)						
DESCRIÇÃO	FLUXO	TOTAL do ITEM	5º Ano	6º Ano	7º ao 24º Ano	25º Ano
Vigente	FM					
SUINF - RE	FM	133.176.694		4.514.464	6.771.696	6.771.696

RE – Revisão extraordinária
FM – Fluxo Marginal

<u>OBRAS INCLUÍDAS NO PER (Fluxo marginal)</u>

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANT.	ANO	VALOR (R$)
3.1.3	Manutenção - Lei nº 13.103/2015	1	6º ao 25º	133.176.694

311. Portanto, considerando a <u>ausência de impugnação específica</u>, tem-se a **<u>ausência de controvérsia entre as Partes no que tange aos efeitos da Lei dos Caminhoneiros à obrigação de execução das Obras Condicionadas</u>**.

312. Por derradeiro, convém rechaçar a insurgência da Requerida quanto à proposta de recomposição por meio da metodologia do Fluxo de Caixa marginal, conforme previsto nas cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3 do Contrato.

313. De modo diverso do alegado pela Requerida, a VIABAHIA não pretende "distorcer" as disposições contratuais. Concretamente, pleiteia uma solução à necessidade de **<u>readequação</u>** econômico-financeira para a execução das Obras Condicionadas **<u>à nova realidade econômica instalada a partir de 2014 – readequação que deveria ter sido promovida pela Revisão Quinquenal</u>**.

314. Bem por isso, a proposta de adoção da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), **<u>que conta com disciplina contratual exaustiva</u>**, visa à integração da solução com base nas próprias disposições contratuais. É dizer, o **<u>próprio Contrato</u>** apresenta formas de recomposição que podem ser lançadas pelas Partes para a adequação das obrigações contratuais quando verificado um evento deturpador.

315. No caso em tela, a inexequibilidade econômica da obrigação decorre do descolamento entre a modelagem original, tanto de preços como de quantidades, que demandam a revisão da obrigação a fim de permitir sua execução de modo aderente à estruturação da Concessão. Isso porque, do modo atualmente previsto, além de objetivamente **<u>inexequível</u>**, como demonstrado

[106] *Vide* parágrafo 209 da Petição 4 da Requerida.

pelo Relatório A&M (**RTE-087**), os investimentos não serão sequer amortizados no curso do prazo de vigência contratual.

316. Essa situação particular, intrinsecamente relacionada à alteração do cenário econômico com a depressão da economia nacional (e o desequilíbrio agravado pela letargia da ANTT), evidencia a necessidade de ser adotada medida destinada à **compatibilização da obrigação a esse novo cenário**. É o que dispõe o Contrato na Cláusula 16.5.1., com a Revisão Quinquenal, combinada com a Cláusula 34.3.1., que se transcreve a seguir:

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

317. A VIABAHIA não busca, portanto, "distorcer" as disposições contratuais. Pelo contrário, busca fazer valer seus comandos, com a adoção de uma **solução endocontratual** e aderente às estruturas originais do projeto, **sem** se distanciar da necessidade de se ter uma solução eficaz e eficiente, hábil a viabilizar a execução de tais obras.

318. É ANTT que **ignora** o Contrato e as circunstâncias que o envolvem. Por meio de uma defesa simplista e superficial, a ANTT parece não ser capaz de entender que a Concessão deve ser vista como um contrato complexo formado em premissas jurídico-econômicas que formam uma base objetiva que deve ser preservada à luz do artigo 37, XXI da Constituição Federal.

3.3.2.E. Conclusão

319. Ante todo o exposto, resta demonstrado que a Requerida **não** apresentou elementos técnicos hábeis a minimamente abalar a inequívoca e indispensável procedência da pretensão da Requerente.

320. Destarte, reitera-se integramente o disposto nos **itens 2 e 3** do **Caderno I** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, bem como **todos** os pedidos formulados para que este Tribunal Arbitral:

i. **Declare** a **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; e

ii. **Condene** a ANTT a **promover** com celeridade 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, conforme detalhamento constante do Relatório Técnico A&M.

iii. Subsidiariamente, **condene** a ANTT a **promover** com celeridade a readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia a ser definida por este Tribunal Arbitral.

iv. **Condene** a ANTT a **promover** com celeridade a readequação do prazo previsto na Cláusula 9.5.4. do Contrato para a conclusão das Obras Condicionadas, conforme detalhamento constante do Relatório A&M (**RTE-087**) 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;

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

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.4 do Relatório A&M (**RTE-087**); • Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605 (**RTE-111**); • Relatório Técnico elaborado pela Dynatest (**RTE-113** e **RTE-114**); • Estudo Geotécnico (**RTE-121**); • Correspondência VB-GEC 0336/2018 (**RTE-127**); • Ofício nº 061/2019/GEENG/SUINF (**RTE-049**); • Correspondência VB-GEC 0130/2019 (**RTE-128**).
Fatos e fundamentos incontroversos
• Impossibilidade de dimensionamento, devido ao prazo exíguo na licitação, dos efeitos do comportamento do solo massapê ao pavimento da BR-324/BA; • Configuração de sujeição imprevista, haja vista que, embora a presença do solo massapê fosse de conhecimento da VIABAHIA, o dimensionamento dos efeitos do comportamento deste tipo de solo ao pavimento jamais poderia ter sido previsto; • Foram necessários estudos detalhados contratados pela VIABAHIA para a identificação, ao menos, do padrão de comportamento do solo; • Esses estudos, e a respectiva avaliação pela ANTT, demoraram mais de dois anos para serem concluídos, demonstrando a inviabilidade de se prever e precificar este comportamento ao tempo de licitação; • A VIABAHIA executou obras de recuperação, mas a vida útil das intevenções é muito inferior ao esperado em função das características do solo; • A VIABAHIA incorreu em custos extraordinários em função da deterioração em curto período de tempo do pavimento.

321. Não se discute nesta arbitragem a mera "ciência" da existência do solo massapê na região da BR-324/BA, ao contrário do indicado na Resposta da Requerida. De fato, o objeto da pretensão da Requerente consiste, justamente, na imprevisibilidade das **consequências imprevistas** desse fator geológico à vida útil do pavimento.

322. Assim, a digressão feita pela Requerida acerca da matriz de risco contratual **não** se aperfeiçoa ao que fora demonstrado nas Alegações Iniciais, em especial por meio dos Relatórios Técnicos elaborado pela Dynatest (**RTE-113** e **RTE-114**) e Relatório A&M (**RTE-087**).

323. Isso porque, como comprovado por meio dos citados **estudos técnicos não controvertidos pela ANTT**, está-se diante de claro caso de uma **sujeição imprevista**, portanto, **alheia** à álea ordinária que norteia a alocação prévia dos riscos estabelecida no Contrato, justamente por **(i) não** ter sido considerado pelo DNIT, quando da construção da rodovia, a presença do solo massapê na região, **(ii) não** haver estudos prévios na literatura técnica sobre soluções para contenção dos efeitos do solo massapê à pavimentação, e pela **(iii) distinção** das características do tipo de solo presente na rodovia daqueles encontrados em outras regiões do país. Não se trata de uma mera "comparação com a média de solos"[107], mas de eloquente **demonstração técnica** das **características singulares** dos efeitos deste solo ao **pavimento de uma rodovia**.

324. Todas essas características particulares da pretensão da Requerente foram sumariamente **desconsideradas pela ANTT**, a partir de argumento sem qualquer respaldo técnico concreto, pautando-se exclusivamente em presunções que contradizem sua própria linha defesa.

325. É o caso, por exemplo, da sua alegação de *"por se tratar de rodovia já existente, a Requerente poderia ter buscado informações na unidade regional do DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes acerca do histórico das intervenções na rodovia"*[108]. Ora, como exposto pela Requerente em suas Alegações Iniciais e, em especial, constante do Item 5.4 do Relatório A&M (**RTE-087**), o DNIT **não** considerou a existência desse tipo de solo ao construir a rodovia, motivo pelo qual, como atestado pelo Consórcio Minas Bahia (**RTE-130**), contratado pela ANTT, tem-se tamanha heterogeneidade dos efeitos do comportamento do solo massapê ao pavimento:

> **1.2. Essa ocorrência é homogênea?**
> Consideração: *As ocorrências de massapê se dão de forma heterogênea, em formações geológicas distintas.*

> 2. Questionamento: **Com base nos estudos apresentados é possível afirmar que há solo massapê tanto em zonas de corte como de aterro?**
>
> Consideração: *Sim, é possível afirmar que existem solos massapê em cortes e em aterros. Entretanto, com as informações disponibilizadas, não é possível mensurar as espessuras destes solos e, nem mesmo onde os mesmos se iniciam e terminam.*

326. Ademais, a ANTT não se atentou ao fato de o Consórcio Minas Bahia, mesmo após estar munido de todos os dados já obtidos pelos estudos de mais de dois anos desenvolvidos pela VIABAHIA[109], **não** ter sido capaz de apresentar uma solução metodológica para contenção dos efeitos do solo massapê, conforme apontado na missiva VB-GEC 0130/2019 (**RTE-128**).

327. Logo, não há que se falar em "falta de cautela"[110] pela VIABAHIA no momento da licitação, uma vez que, **anos após** a celebração do Contrato, nem a VIABAHIA, **nem a ANTT** (por meio de

[107] Como sugere a Requerida no parágrafo 248 de sua Petição 4.
[108] *Vide* parágrafo 244 da Petição 4 da Requerida.
[109] Estudo Geotécnico (**RTE-121**), Relatórios Técnicos elaborados pela Dynatest (**RTE-113** e **RTE-114**) e Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605 (**RTE-111**).
[110] *Vide* parágrafo 243 da Petição 4 da Requerida.

seu contratado) possuem condições de sequer mensurar a forma para remediar o problema relacionado ao massapê e os custos envolvidos até o final da Concessão.

328. É relevante destacar que, caso fosse admitido o argumento simplista da ANTT, a licitação desta Concessão teria sido **impossível**, haja vista exigir o dispêndio de **valores astronômicos** simplesmente para que se pudesse elaborar a proposta pelos licitantes.

329. Como apontado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**):

> *"A título argumentativo e estimativo, para a realização apenas das sondagens SPT sem a análise dos dados coletados, nos moldes elencados nos parágrafos 126 a 128 e 1º CADERNO DE PERGUNTAS E RESPOSTAS RDC ELETRÔNICO Nº 107/2018-14, página 2, elaborado pelo DNIT[109], tem-se um total de 2.400 e 24.000 metros de escavação a um custo de R$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) por instalação de equipamentos em cada furo acrescidos de R$ 80,00 (oitenta reais) por metro de escavação.*
>
> *(...)*
>
> *Assim, considerando o plano de sondagem a cada 100 metros em cada pista, ter-se-ia um custo de R$ 2.520.000,00 (dois milhões quinhentos e vinte mil reais) apenas para coletar dados em campo nesta região, desconsiderando as restrições logísticas de prazo, disponibilidade de mão de obra ou localização do Massapê na rodovia. Considerando as propostas expostas pelo DNIT no excerto acima, com um furo a cada 20 metros, seria necessária a realização 12.000 furos com 120.000 metros de escavação,* ***custando R$ 12.600.000,00 (doze milhões seiscentos mil reais).***
>
> *Nota-se que, para uma empresa, que sequer possui qualquer certeza quanto ao retorno de seus investimentos, aportar valores da ordem de milhões de reais, em poucos dias, para mapeamento das condições geológicas locais para a elaboração de Plano de Negócios não se mostra lógico, ainda mais se considerado os custos e restrições logísticas para processamento destas informações em laboratórios especializados, conclui-se pela* ***inviabilidade técnica, financeira e operacional de realizar qualquer estudo aprofundado o suficiente para o devido mapeamento e previsão de desempenho do solo Massapê****, como alegado pela ANTT, mesmo que se considerem premissas conservadoras a respeito de tal operação."* (grifamos)

330. Ou seja, mesmo existindo o EVTEA elaborado sob gestão da ANTT, cujos custos de elaboração foram posteriormente ressarcidos pela VIABAHIA (e seriam por qualquer outra licitante), a ANTT alega que **todas** as licitantes deveriam simplesmente desconsiderar esse estudo técnico - **que embasou a modelagem da própria matriz de risco contratual** - e dispender mais **milhões de reais** para confirmar informações técnicas constantes do EVTEA. Nada mais descolado de qualquer lógica econômica e do princípio basilar da eficiência!

331. Diante disso, **como exposto pela Requerente e não controvertido pela ANTT**, não se "nega" a matriz de risco contratual, porém, tem-se a configuração inequívoca de uma **sujeição imprevista**.

332. Assim, nos termos do artigo 65, II, "d", da Lei nº 8.666/93, é devido o reequilíbrio pretendido pela VIABAHIA nesta arbitragem, haja vista a **majoração extraordinária e exponencial** dos custos incorridos para a manutenção do pavimento da rodovia BR-324/BA, **os quais não são controvertidos pela ANTT**, em função dos efeitos **imprevisíveis** do comportamento do solo massapê ao pavimento existente e recuperado pela Requerente.

333. Em outras palavras, busca a Requerente o devido **cumprimento** da matriz de risco contratual, alinhado ao que determina a lei. Quem desvirtua todo este arcabouço jurídico é a ANTT.

334. Na mesma linha, como **não há** solução definitiva para a degradação elevada e imprevisível do pavimento a ponto de não ser, mesmo atualmente, possível dimensionar os investimentos que serão necessário para a manutenção do pavimento, faz-se indispensável que, em complemento ao reequilíbrio pelos custos já incorridos (**RTE-087**),sejam adotadas medidas mitigadoras de novo estado de desequilíbrio da relação contratual.

335. Essa adequação à realidade verificada na BR-324/BA, estreitamente relacionado ao dever de manutenção da qualidade dos serviços e sua atualidade (artigo 6º da Lei nº 8.987/95), decorre da lógica estruturante da Concessão, conforme ponderam Eduardo Xavier e Luís Felipe Valerim Pinheiro:

> *"Sendo relações contratuais de longo prazo, possivelmente serão passíveis de alteração as soluções técnicas, as medidas consideradas prioritárias, os investimentos necessários e as demais prestações a cargo do concessionário. Inclusive, é desejável que isso ocorra por força do próprio art. 6º, combinado com o art. 23, V, da Lei n. 8.987/95, que define o dever de prestar 'serviços adequados', o que engloba a dimensão de sua 'atualidade'. Nesse contexto, o dever de atualidade na prestação dos serviços atua como uma das causas de modificação nas condições de sua execução."*[111] (grifamos)

336. Em igual linha segue a Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro ao avaliar a questão em seu Parecer (**RTE-457**), *in verbis*:

> *"Desse modo, embora a existência de solo massapê na referida Rodovia fosse conhecida durante o procedimento da licitação, sendo, portanto, fato previsível (conforme alegado pela Procuradoria Federal na p. 78 de sua petição nº 4),* ***a extensão do problema e a fórmula para a sua solução, no que diz respeito a trecho específico da rodovia objeto da concessão, não constituía fato conhecido à época da licitação, razão pela qual se enquadra perfeitamente na expressão "previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado****". Aliás, conforme documentos de natureza técnica apresentados pela VIABAHIA, até hoje não se encontrou solução definitiva que permita à concessionária executar o contrato de acordo com os parâmetros fixados originariamente.*
> *Não se trata apenas de álea econômica (pelo desequilíbrio contratual que provoca),* ***mas de fato que impede ou encarece demasiadamente a execução integral do contrato pela forma como foi estipulado, sem que seja feita uma revisão para adequação de seus termos com fundamento nas sub cláusulas 16.5.1 e 34.3.1. do contrato****."* (grifamos)

337. Bem por isso, são plenamente adequadas às medidas indicadas pela Requerente em suas Alegações Iniciais, a saber:

(i) **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; e

[111] XAVIER, Eduardo; PINHEIRO, Luís Felipe Valerim. Atualidade e casuística sobre alteração dos contratos de concessão de infraestrutura. In PEREIRA Neto, Caio Mário da Silva; PINHEIRO, Luís Felipe Valerim (Coord.). *Direito da Infraestrutura*.v. 2. São Paulo: Saraiva/FGV Direito SP, 2017, p. 125.

(ii) avaliação do **equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato, quinquenalmente, 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 (isto é, adequação às reais necessidades da rodovia, como previsto no referido dispositivo contratual), que é afetado pelos efeitos **imprevisíveis** advindos da presença do solo massapê.

338. Por outro lado, a Requerida não controverte o fato constatado no Relatório Dynatest (**RTE-113**) de sequer a reconstrução integral da rodovia BR-324/BA consistiria em uma solução definitiva para a ampla degradação verificada no pavimento. Ou seja, mesmo num cenário absurdo de se cogitar a reconstrução da rodovia – o que se admite a título de raciocínio -, **não** se lograria alcançar uma solução definitiva para manutenção da vida útil esperada do pavimento.

339. A especificidade do presente caso e a ponderação do quanto exposto acima, permitem a configuração dos efeitos do comportamento do solo massapê ao pavimento da rodovia como um verdadeiro evento de **força maior**, uma vez que mesmo a medida extrema (e de **impossível** cumprimento econômico no bojo do Contrato) não seria hábil a oferecer uma solução às consequências da característica *sui generis* do solo massapê presente na região da BR-324/BA[112].

340. Neste sentido, também concluíram os Pareceres elaborados sobre a presente disputa:

RTE-457 – Parecer Professora Maria Sylvia Zanella di Pietro

"*Se partirmos do conceito de força maior adotado pela CCI e mencionado pela Procuradoria Federal, **não há dúvida de que a sujeição imprevista representada pelo solo massapê, com consequências incalculáveis, retardadoras ou impeditivas da execução do ajustado, se enquadra inteiramente nesse tipo de risco**. O rol de motivos de força maior dado pela CCI, como visto, tanto inclui áleas econômicas em que é aplicável a teoria da imprevisão, como áleas administrativas que caracterizam o fato do príncipe. Alguns dos exemplos correspondem a **fatos materiais** também extracontratuais e extraordinários, como as pragas e epidemias.*

(...)

E. Tendo em vista as características dos efeitos do comportamento do solo massapê ao pavimento da BR-324, bem como o fluxo de investimentos já executados pela VIABAHIA, questiona-se:

(v) Esse caso se aperfeiçoa à figura jurídica da força maior? Em caso positivo, quais são suas consequências para as Partes?

*RESPOSTA: **Sim**. Como salientado, a norma do artigo 65, II, "d", da Lei nº 8.666/93, igualou o tratamento jurídico dado a todas as áleas extraordinárias e extracontratuais, fazendo desaparecer a distinção, quanto aos efeitos, entre a teoria da imprevisão (que serve de fundamento para a revisão das cláusulas financeiras do contrato) e a força maior (que impede a execução do contrato). Todas as áleas referidas no referido dispositivo são extraordinárias e extracontratuais, apresentando-se como fatos imprevisíveis ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, inevitáveis e estranhos à vontade das partes, sejam eles decorrentes de incidente econômico, de ato de autoridade (fato do príncipe) ou de incidente material (sujeição imprevista). Em qualquer dessas circunstâncias, caracteriza-se a álea econômica extraordinária e extracontratual referida*

[112] Conforme indicado no Item 5.3. do Relatório A&M (**RTE-087**), o solo massapê encontrado na região da BR-324/BA possui nível de pressão muito superior ao verificado em outras regiões brasileiras que também apresentam esse tipo de solo.

na parte final do dispositivo como característica da força maior, que autoriza a revisão das cláusulas financeiras do contrato, por meio de qualquer das modalidades de revisão (ordinária, extraordinária ou quinquenal) previstas nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 do contrato." (grifamos)

RTE-458 – Ernesto Tzirulnik

"*Assim, o problema do solo expansivo que caracteriza o massapê,* ***não bastasse ser um fato necessário de efeitos inevitáveis e irresistíveis, na forma do art. 393 do Código Civil****, representa* ***um risco inassegurável nas apólices de risco de engenharia e de riscos operacionais, que dificilmente seria contornada no âmbito de uma regulação de sinistro***." (grifamos)

341. Portanto, incontestável que as características e impactos do solo massapê ao pavimento **escapam ao risco precificado e contratado pela VIABAHIA** também nos termos da cláusula 19.1.3 (iv) do Contrato, por configurar evento de força maior não segurável[113].

342. Tamanha é a dimensão do problema que, mesmo após a execução das obras de recuperação da rodovia, na fase inicial do Contrato, obteve-se a conformação do pavimento ao parâmetros de qualidade da rodovia, porém, por período **muito inferior** ao esperado para o pavimento, restando **inexequível** o cumprimento da periodicidade de manutenção prevista no PER[114], conforme demonstrado no Item 5.4. do Relatório A&M (**RTE-087**).

343. **Esse, inclusive, é outro fato não controvertido pela ANTT e que leva ao inequívoco dever de renegociação entre as Partes[115], como, por exemplo, a pleiteada readequação dos parâmetros de desempenho**.

344. Dessa forma, considerando todo o exposto, a VIABAHIA **reitera** a integralidade do disposto no **item 1** do **Caderno II** da Parte Especial de suas Alegações Iniciais, requerendo que este Tribunal Arbitral:

i. **Condene** a ANTT **a promover a 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)**, calculado até outubro de 2019, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

ii. **Condene** a ANTT **a promover a readequação** dos **parâmetros de desempenho de pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA**, compatibilizando estes parâmetros aos previstos na **etapa de Trabalhos Iniciais e primeiro ano da etapa de Recuperação**, compatível com o grau de degradação e tipo de intervenção necessária; e

iii. **Condene** a ANTT **a promover a avaliação** do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, quinquenalmente, em atenção à Cláusula 16.5.1. do Contrato, em razão dos

[113] "*19.1.3* ***A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão****, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) (iv)* ***caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência***;" (grifamos)
[114] *Vide* **quadro 3.1** do PER do Contrato (**RTE-002**) que determina que as intervenções de manutenção do pavimento devem garantir a adequação por 5 anos.
[115] *Vide* a já citada e transcrita Cláusula 34.3.1. do Contrato.

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.

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

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.3. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Nota Técnica nº 014/2016/GEINV/SUINF (**RTE-135**); • Nota Técnica nº 021/2016/GEINV/SUINF (**RTE-136**); • Correspondência VB-GEC-1388/2016 (**RTE-141**); • Correspondência VB-GEC-0179/2019 (**RTE-143**); • Correspondência VB-GEC-0310/2019 (**RTE-144**).
Fatos incontroversos
• A alteração legislativa causou impactos à equação econômico-financeira do Contrato; • O reequilíbrio promovido pela ANTT se pautou em metodologia provisória, inexistindo, até o presente momento, metodologia definitiva modelada para a Concessão da VIABAHIA; • A VIABAHIA submeteu estudos técnicos para promover a metodologia definitiva, os quais não foram apreciados pela ANTT.

345. A Requerida **não** enfrenta diretamente a pretensão da Requerente, limitando-se a fazer referência ao que fora por ela dito em relação às Obras Condicionadas (na petição da ANTT "Obras de Ampliação da Capacidade"[116]), em que sustentou a improcedência do pedido de recomposição da VIABAHIA, sob o suposto fundamento de que esta já teria sido promovida em sede administrativa[117].

346. Ocorre que, como demonstrado em detalhes pela Requerente nas suas Alegações Iniciais, a recomposição efetuada pela ANTT por ocasião da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Extraordinária, deu-se com base em metodologia preliminar que **não ponderava especificidades da Concessão**, tais como características regionais singulares, o clima, a composição do tráfego, volume diário médio das rodovias, dentre outras caraterísticas essenciais da Concessão.

347. Diante da **inadequação** da forma de apuração do desequilíbrio e, por consequência, da recomposição promovida (inferior ao que realmente faz jus a Requerente), a VIABAHIA apresentou, reiteradas vezes, estudos técnicos para pautar a elaboração da metodologia de reequilíbrio definitiva[118].

348. Em que pese todos os esforços da VIABAHIA, inicialmente, a ANTT pretendeu aplicar metodologia totalmente desconexa com a Concessão, o que foi cabalmente refutado pela VIABAHIA até mesmo por meio do ajuizamento medida judicial, na qual foi concedida medida cautelar para obstar a rebaixa da tarifa pretendida pela Requerida[119] - posteriormente revogada por este Tribunal Arbitral na Ordem Processual nº 5.

---

[116] *Vide* parágrafos 207 a 212 da Petição 4 da Requerida.
[117] *Vide* parágrafo 208 da Petição 4 da Requerida.
[118] Como, por exemplo, o estudo enviado por meio das missivas VB-GEC-0179/2019, de 22 de fevereiro de 2019 (**RTE-143**), que posteriormente foi atualizado, conforme missiva VB-GEC-0310/2019 (**RTE-144**).
[119] Trata-se do processo nº 1023220-63.2019.4.01.3400.

349. Não fosse suficiente, em mais novo ato inexplicavelmente açodado, a Requerida notificou a Requerente quanto à adoção, já nas revisões ordinária e extraordinária em curso, da metodologia desenvolvida para a concessionária ECOPONTE como modelo para mensuração do desequilíbrio da VIABAHIA (**RTE-470**). Ou seja, a Requerida pretende aplicar às rodovias concedidas à Requerente, que compreendem diversos **municípios do interior da Bahia**, a mesma metodologia de mensuração de impacto causado pelas alterações da Lei do Caminhoneiros utilizada para a definição do reequilíbrio de outras rodovias concedidas em diferentes regiões do país.

350. Ora, não precisa ser um especialista em tráfego para saber que as condições reais de rodovias localizadas no sul e sudeste do Brasil não se comparam àquelas geridas pela VIABAHIA. Mesmo assim, a ANTT pretende impor a mesma metodologia para todas estas rodovias.

351. O que é pior, para surpresa ainda maior da Requerente – já que a ANTT **não** promoveu discussões públicas acerca dessa nova metodologia –, seus pedidos para obtenção da íntegra do estudo técnico que embasa tal metodologia (**RTE-471**) **não foram sequer apreciados**, em que pese a movimentação da Requerida para promover a redução tarifária com base em tal estudo (**RTE-470**). **Nada mais arbitrário!**

352. Ante todo o exposto, fica evidente que a VIABAHIA faz jus a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, o que se deve se dar por meio de metodologia específica à realidade das rodovias concedidas, como aquela ora apresentada no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**), embasada em normas e critérios técnicos e econômicos amplamente aplicados e reconhecidos (como a Norma DNER-PRO 11/079).

353. A Requerente **reitera**, portanto, integralmente o exposto no **item 2 do Caderno II** da Parte Especial das Alegações Iniciais, para que o Tribunal Arbitral **condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, provisoriamente estimado em **R$ 139.150.095,87** (cento e trinta e nove milhões, cento e cinquenta mil e noventa e cinco reais e oitenta e sete centavos), valor na data-base do Contrato (dezembro/2005) a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis. Para a realização da recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

3.6. Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.6. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Licença de Operação n° 882/2009 (**RTE-153**).
Fatos incontroversos
• A auditoria ambiental realizada para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação n° 882/2009 delimitou a matriz de risco da VIABAHIA em relação aos passivos ambientais.

354. Por mais uma vez, **a ANTT simplesmente não controverteu o pedido formulado pela VIABAHIA**, apresentando inclusive alegações totalmente desconexas à presente discussão. Ao que parece, a Requerida limitou-se a copiar e colar as análises feitas em esfera administrativa, e desconsiderou por completo - nem sequer parece ter lido - todas as alegações e documentos apresentados na arbitragem.

355. **De forma equivocada**, a ANTT afirmou que a pretensão da VIABAHIA consistiria em considerar a auditoria ambiental realizada ainda em fase de licitação para delimitar sua matriz de risco em relação aos passivos ambientais[120], conforme Cláusula 19.1.2.(xv)[121] do Contrato.

356. **Na realidade**, a VIABAHIA, de modo muito mais conservador e focado na adequada execução das atividades relacionadas aos passivos ambientais, afirmou que a **aprofundada auditoria ambiental foi aquela realizada em 2010**, para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação n° 882/2009 (**RTE-153**), conforme expressamente consta do **item (c)(i)** dos pedidos da VIABAHIA[122].

357. A ANTT, por sua vez, **reconheceu** em sua Resposta, de forma expressa, o acerto desse entendimento e, consequentemente, do **pedido** formulado pela Requerente. Veja-se:

> *"263. O equívoco parece estar na suposição de que a **ressalva da parte final do inciso XV da Cláusula 19.1.2** se referiria ao produto daquele estudo disponibilizado quando ainda transcorria o procedimento licitatório. De certo que não! **Tal exceção alcançaria hipóteses em que eventuais passivos ambientais surgissem ou fossem descobertos** em decorrência de eventos extraordinários, incalculáveis ou imprevisíveis, ou ainda em razão de extrema dificuldade em sua constatação, **posteriormente ao levantamento promovido quando dos trâmites do licenciamento ambiental** a cargo da Concessionária."* (grifamos)

358. Portanto, ante a **concordância expressa da ANTT com o pedido da VIABAHIA**, verifica-se a **ausência inequívoca de controvérsia** sobre estar a **responsabilidade da VIABAHIA adstrita aos passivos identificados na auditoria realizada em 2010**, para obtenção da Licença de Operação. Desse modo, todas as alegações desconexas da ANTT não configuram elementos impeditivos, modificativos ou extintivos dos direitos da Requerente, **devendo, assim, o Tribunal Arbitral julgar procedentes os pedidos formulados pela VIABAHIA** no parágrafo 126 do **Caderno II** de suas Alegações Iniciais, os quais são ora integralmente **reiterados**.

359. Por ocasião desta Réplica, e considerando a **concordância da ANTT**, a VIABAHIA apresenta ao Tribunal Arbitral o detalhamento dos passivos ambientais e custos já incorridos pela Requerente[123] (Relatório Complementar A&M - **RTE-459**). Por se tratarem de itens incluídos no escopo da Requerente, deve ser realizada a devida recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos nos termos das cláusulas 19.1.2.(xv), 19.1.3.(v) e 20.1.2. e dos artigos 9º e 10 da Lei Geral de Concessões.

---

[120] Nesse sentido, *vide* parágrafo 254 da Petição 4 da Requerida.

[121] "*19.1.2 A Concessionária é responsável, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...)*
*(xv) recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário, **exceto o passivo que não possa ser ou não pudesse ter sido descoberto ou previsto por aprofundada auditoria ambiental**, realizada de acordo com as melhores práticas internacionais;*" *(grifamos)*

[122] *Vide* Petição 5 da Requerente, Parte Geral, item 7 e Parte Especial, Caderno II, item 3.

[123] Conforme Relatório Complementar A&M, os custos quantificados até o momento (e que deverão ser recompostos ao final da arbitragem) são provisoriamente estimados no montante de R$ 677.875,37 (**RTE-459**).

360. Ante o exposto, a VIABAHIA reitera os seus pedidos para que o Tribunal Arbitral:

i. **Declare** que a auditoria ambiental realizada em 2010, para cumprimento das condicionantes da **Licença de Operação n° 882/2009**, consiste em aprofundada auditoria ambiental, nos termos da Cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, **delimitando a matriz de risco da VIABAHIA** em relação às obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Sistema Rodoviário, **fato incontroverso**;

ii. **Condene** a ANTT a promover **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais alheios à responsabilidade da VIABAHIA já prestados, no montante a ser oportunamente quantificado no decorrer da arbitragem, acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT; e

iii. **Condene** a ANTT a promover **a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da inclusão no PER das novas obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais descobertos após a realização de aprofundada auditoria ambiental em 2010, bem como seus respectivos fatos geradores.

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

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.5. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-FD 0746/2016 (**RTE-161**); • Correspondência VB-FD 0814/2016 (**RTE-162**); • Primeiro Aditivo ao Contrato de Empreitada (**RTE-165**); • Pleito de reequilíbrio do Contrato, constante da proposta para a 10ª Revisão Extraordinária, por meio da correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
Fatos incontroversos
• O direito da VIABAHIA à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato já foi reconhecido pela ANTT.

361. A fim de justificar os subterfúgios que vem utilizando na esfera administrativa para não concretizar o **já reconhecido** direito ao reequilíbrio contratual em favor da VIABAHIA, a ANTT apresentou as seguintes descabidas alegações:

(i) A ANTT alega que projetos executivos encaminhados pela VIABAHIA seriam deficientes, uma vez que não indicavam a existência das adutoras da EMBASA[124];

(ii) A ANTT alega que seriam devidas as novas solicitações de documentos que comprovassem os custos incorridos pela VIABAHIA, uma vez que caberia à ANTT *"zelar para que não haja sobrecusto nos serviços"*[125].

[124] *Vide* parágrafos 269 a 274 da Petição 4 da Requerida.
[125] *Vide* parágrafo 275 da Petição 4 da Requerida.

362. Em relação aos projetos executivos (**item (i)**), a ANTT parece ignorar o encadeamento lógico-temporal que resultou na identificação de adutoras da EMBASA. Isto é, foi apenas com o início da execução das obras de implantação de ruas laterais em trecho da rodovia BR-324/BA, que a VIABAHIA (seguindo o projeto executivo aprovado pela ANTT) localizou as interferências, que **não** estavam registradas em cadastro público.

363. Em outras palavras, as adutoras da EMBASA não constam do projeto executivo da VIABAHIA uma vez que foram descobertas em momento posterior, no curso da execução das obras. De todo o modo, conforme já informado por esta Requerente à ANTT (**RTE-167**), essas interferências constarão do projeto *As Built*, obviamente a ser apresentado quando da conclusão das obras, que hoje estão embargadas por razões alheias à responsabilidade da VIABAHIA, conforme detalhado nas Alegações Iniciais.

364. A alegação da ANTT está **totalmente desconexa à realidade**, uma vez que, ao seu entender, todas as vezes que fossem identificadas interferências imprevistas no *site* de obras, o dever da VIABAHIA seria paralisar as obras, retornar ao projetista para incluir as atualizações e, então, submeter novamente à avaliação da ANTT. Com que tempo e a que custo deveria a Requerente adotar medidas tão engessadas e incabíveis em um contexto de obras?

365. Ainda, a ANTT dá a entender o absurdo de que a VIABAHIA teria a responsabilidade de alimentar os cadastros públicos de forma a atualizá-los em relação a **itens alheios à sua própria administração**, cumprindo, assim, a obrigação que incumbiria à EMBASA, e, destaca-se, sem ao menos ser remunerada para tanto.

366. Desse modo, é nítido verificar que não há cabimento à alegação da ANTT, demonstrando apenas como a Requerida vem criando empecilhos à concretização do reequilíbrio econômico-financeiro em favor da VIABAHIA, cujo **mérito já foi reconhecido** (**RTE-166**).

367. Essa postura arbitrária da ANTT também é verificada em relação a sua segunda alegação, quanto à comprovação dos custos incorridos pela VIABAHIA (**item (ii)**). Isso porque, antes de executar o serviço, a VIABAHIA submeteu à ANTT (**RTE-095**) **todos** os documentos comprobatórios, como os anexos do Primeiro Aditivo do Contrato de Empreitada, as respectivas Notas Fiscais dos materiais comprados pela VIABAHIA e o projeto executivo da implantação das ruas laterais.

368. No entanto, em sua resposta (**RTE-166**), a ANTT informou que não poderia aceitar o pleito da VIABAHIA "neste momento", uma vez que, para promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, seria necessária a apresentação de diversos outros documentos, detalhados no parágrafo 139 do **Caderno II** das Alegações Iniciais.

369. Ocorre que, conforme informado à ANTT em via administrativa (**RTE-125**) e reiterado nas Alegações Iniciais, **não há** qualquer exigência regulatória, tampouco contratual, para apresentação desses documentos adicionais para fins de prosseguimento de análise dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro.

370. Essa exigência é inclusive **contraditória** à conduta da própria ANTT que, em casos análogos, reconheceu que a recomposição dos respectivos custos indevidamente incorridos pela VIABAHIA deve se dar de forma concomitante à alteração do escopo contratual, à luz do artigo

9º, §4º, da Lei nº 8.987/95, sem impor as mesmas exigências requeridas para o presente caso, conforme se extrai do Ofício nº 834/2012/SUINF (**RTE-168**), detalhado nos parágrafos 148 e 149 do *Caderno II* das Alegações Iniciais. Mais um exemplo do abuso de poder exercido pela ANTT em face da VIABAHIA.

371. Ante o exposto, não é admissível que a ANTT se utilize de subterfúgios para continuar postergando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Fato é que toda a documentação já encaminhada pela VIABAHIA é suficiente para que sejam analisados os custos incorridos e a incorrer com a remoção de interferências de responsabilidade de terceiros dentro da faixa de domínio, ao passo que a Requerente **reitera** seu pedido para que o Tribunal Arbitral:

i. **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão da contratação do serviço de remanejamento de adutoras da EMBASA no valor a ser apurado após a conclusão dos serviços, com base na medição do empreiteiro a ser encaminhada oportunamente pela VIABAHIA, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis; e

ii. **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos custos já incorridos com a compra de materiais serviços necessários para executar o remanejamento de adutoras da EMBASA no valor total de **R$ 66.958,37** (sessenta e seis mil, novecentos e cinquenta e oito reais e trinta e sete centavos), valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT.

3.8. Reinclusão da verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.15. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0301/2017 (**RTE-174**); • Nota Técnica n° 223/2017/GEROR/SUINF (**RTE-175**); • Minuta do aditivo contratual (**RTE-177**); • Nota Técnica n° 063/2018/GEROR/SUINF (**RTE-178**); • Ofício n° 0008/2018/GEREF/SUINF (**RTE-179**).
Fatos incontroversos
• A verba referente ao RDT foi incluída em outros contratos de concessão por meio de aditivo contratual (sem Revisão Quinquenal). • VIABAHIA e ANTT estavam em fase de discussão da minuta do termo aditivo para inclusão da verba no Contrato.

372. A Requerida **não** impugnou os argumentos trazidos pela VIABAHIA, tampouco analisou quaisquer dos documentos juntados nesta arbitragem para fundamentação do presente pleito. Apenas valendo-se de construções simplistas e contraditórias em relação ao que vinha sendo discutido na via administrativa, as alegações da ANTT em sua Resposta podem ser sumarizadas da seguinte forma:

(i) A ANTT alega que como a inclusão da verba do RDT *"acaba por onerar o usuário da rodovia",* logo a VIABAHIA deveria apresentar justificativas plausíveis para sua inclusão no Contrato[126], o que se alega não ter sido demonstrado.

(ii) A ANTT alega que *"o momento adequado para discussão acerca de tais verbas será a revisão quinquenal*"[127].

373. No que se refere à **alegação (i)**, a ANTT parece desconhecer o conteúdo de sua própria Resolução ANTT n° 483/2004[128] (**RTE-169**), uma vez que o objetivo da inclusão da verba do RDT é promover a modernização da infraestrutura, o desenvolvimento e o aprimoramento das concessões de rodovias federais. Isto é, ainda que a inclusão do RDT no fluxo de caixa da Concessão gere um aumento módico na tarifa de pedágio, essa verba seria **revertida em benefício dos usuários, visando à melhoria da prestação do serviço público**.

374. Por sua vez, a ANTT pretende convencer que a verba do RDT seria "destinada à própria Requerente", a qual poderia dispor destes recursos do modo que julgasse mais conveniente. Esse descabido entendimento da Requerida ignora, inclusive, que aqueles recursos que não forem utilizados em projetos serão convertidos em favor da modicidade tarifária, conforme disposto no artigo 11 da Resolução ANTT n°483/2004[129] (**RTE-169**). Logo, a norma editada pela própria ANTT **impede** o uso da verba do RDT conforme conveniência da concessionária e **incentiva** sua canalização aos projetos rodoviários.

375. No mais, a ANTT, partindo dessa análise simplista da função do RDT, alega o absurdo de que a VIABAHIA não teria apresentado justificativas plausíveis para que fosse autorizada tal *"oneração"* dos usuários. Essa afirmação da Requerida causa espanto em decorrência de duas razões específicas.

376. A primeira razão consiste em ter a VIABAHIA indicado, nos parágrafos 15 e 16 do **Caderno III** das Alegações Iniciais, **diversos projetos efetivos que poderiam ser realizados com a verba do RDT**, inclusive com seus aspectos técnicos detalhados no Relatório A&M (**RTE-087**). É perceptível como a ANTT se poupou de analisar e controverter as alegações feitas pela VIABAHIA, utilizando apenas de argumentos genéricos e desconexos.

377. Inclusive, a VIABAHIA reporta-se ao estudo que está sendo elaborado para o cálculo do impacto da Lei dos Caminhoneiros na Concessão, conforme endereçado no **item 3.5** desta Réplica. Caso a ANTT não tivesse alterado seu entendimento quanto à inclusão da verba do RDT, a Requerente poderia ter se utilizado destes recursos para desenvolver estudo próprio, pertinente às peculiaridades deste Sistema Rodoviário, que seria submetido à avaliação da Requerida em tempo hábil. Isto é, se a ANTT atuasse de forma colaborativa, esta arbitragem teria, no mínimo, dois pleitos a menos.

---

[126] *Vide* parágrafos 282 e 287 da Petição 4 da Requerida.
[127] *Vide* parágrafo 284 da Petição 4 da Requerida.
[128] Conforme disciplinado no artigo 2º da Resolução ANTT n°483/2004 (**RTE-169**): *"Art. 2º Os recursos de que trata o art. 1º serão aplicados em projetos e pesquisas que atendam às seguintes diretrizes: a) promover a modernização da infra-estrutura, visando à melhoria da eficiência, produtividade, qualidade e segurança dos serviços de exploração das rodovias; b) visar o desenvolvimento e a modernização das concessões de rodovias federais; e c) difundir o conhecimento científico e tecnológico."*
[129] *"Art. 11. Os **recursos não utilizados** em projetos aprovados pela ANTT relativos ao exercício anual anterior de concessão serão, ao tempo do reajuste das tarifas de pedágio, destinados à **modicidade tarifária**."* (grifamos)

378. Já a segunda razão decorre da constatação de que, em via administrativa, **a ANTT já avaliou a pertinência da inclusão da verba do RDT** no presente Contrato, certificando e **aprovando de forma inequívoca sua inclusão** no fluxo de caixa da Concessão (**RTE-175**), ao passo que já se estava negociando a minuta do aditivo contratual (**RTE-177**), que apenas instrumentalizaria tal operação. Assim, não apenas a VIABAHIA apresentou as devidas justificativas (desde a via administrativa), como estas **já foram avaliadas e aprovadas pela ANTT**.

379. Inclusive, em sua Resposta, a ANTT, de forma intencional e leviana, **ignora** completamente a existência dessa minuta de aditivo contratual (**RTE-177**), apenas alegando de forma genérica que qualquer alteração contratual integraria a *"esfera de competência discricionária do regulador"*[130], não sendo passível de revisão pelo Tribunal Arbitral.

380. Vejam o absurdo deste argumento!

381. Desprezando o fato de que as Partes estavam discutindo a minuta do aditivo contratual que apenas formalizaria a inclusão do RDT no Contrato, a ANTT pretende, agora, alegar que a discricionariedade da Administração Pública permitiria que adotasse **comportamentos contraditórios**, que **violam** a expectativa legítima e a segurança jurídica que deveriam pautar a relação contratual. Na realidade, os atos praticados pela ANTT vêm tornando a VIABAHIA verdadeira refém de arbitrariedades e abusos revestidos de "discricionariedade" pela Requerida.

382. Utilizando-se dessa conduta arbitrária para fundamentar sua Resposta, a ANTT endereça sua **alegação (ii)**, afirmando que a verba do RDT somente poderia ser incluída no Contrato "por meio da Revisão Quinquenal", na mesma linha alegada em via administrativa, quando determinou a exclusão das (já aprovadas) verbas do RDT no Contrato (**RTE-179**).

383. Isto é, **sem** analisar os argumentos e provas trazidos pela VIABAHIA para fundamentar seu pedido, a ANTT tão somente repete o que já havia afirmado em via administrativa, sem ao menos fundamentar sua decisão pela exclusão do RDT de forma concreta, **violando o dispositivo do artigo 20 da LINDB**[131].

384. Essa decisão não fundamentada da ANTT **contraria** seus próprios atos, seja por desconsiderar a já mencionada minuta de aditivo contratual aprovado, seja porque a inclusão da verba do RDT no contrato de outras concessionárias foi instrumentalizada justamente por meio de aditivo contratual, de modo independente à realização de Revisão Quinquenal. Este foi o caso da Transbrasiliana, que inclusive foi utilizado como modelo para o Termo Aditivo que estava em discussão na esfera administrativa, conforme demonstrado no parágrafo 8 do **Caderno III** das Alegações Iniciais.

---

[130] *Vide* parágrafo 288 da Petição 4 da Requerida.

[131] *"Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.*
Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas."

385. Percebe-se, ainda, que a decisão da ANTT[132] em suspender a celebração do aditivo contratual e taxar a presente discussão como *"objeto de Revisão Quinquenal"* configura **abuso do poder regulatório**, uma vez que, à época em que tomou a referida decisão, em junho de 2018, a Requerida já se encontrava há cerca de 4 anos em **mora** em relação à Revisão Quinquenal.

386. Em suma, a ANTT buscou revestir de suposta "discricionariedade" suas condutas **arbitrárias** para **(i)** ignorar todo o histórico do pleito em esfera administrativa, **(ii)** desconsiderar a minuta do aditivo contratual já em fase avançada e **(iii)** incluir a apreciação do presente pleito no âmbito da Revisão Quinquenal, que nunca realizou.

387. Desse modo, as alegações da ANTT em sua Resposta não afetam os argumentos já apresentados pela VIABAHIA, ao passo que se **reiteram** todo o exposto no **item 1 do Caderno III** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, incluindo os pedidos formulados para que o Tribunal Arbitral:

i. **Declare** a invalidação do ato administrativo praticado pela ANTT, por meio do Ofício n° 0008/2018/GEREF/SUINF (**RTE-179**) uma vez que vulnera os princípios administrativos constitucionais da segurança jurídica, boa-fé objetiva, isonomia e moralidade administrativa.

a. Consequentemente, **condene** a 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, conforme detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**).

ii. Subsidiariamente ao **item (i)**, **declare**, em qualquer hipótese, que a VIABAHIA faz jus à inclusão das verbas de RDT no Contrato, conforme previsto nas Resolução ANTT n°483/2004, alterada pela Resolução ANTT n° 5172/2016, e inicialmente reconhecido pela Diretoria Colegiada da ANTT;

a. Consequentemente, **condene** a 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.

3.9. Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.8. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0800/2018 (**RTE-097**); • Nota Técnica nº 061/2018/GEREF/SUINF (**RTE-040**).
Fatos incontroversos

[132] Conforme consta do item 1 do Caderno III das Alegações Iniciais, em 5 de junho de 2018, com a minuta do Termo Aditivo já em uma versão quase final, a ANTT encaminhou à VIABAHIA o Ofício n° 0008/2018/GEREF/SUINF (**RTE-179**), por meio do qual determinou a exclusão das verbas do RDT do Contrato e encerrou discussão quanto ao aditivo contratual.

- Houve reconhecimento administrativo de ser a crise advinda da paralisação dos caminhoneiros um evento de caso fortuito não segurável;
- A VIABAHIA seguiu prestando serviços relacionados à operação e manutenção da infraestrutura rodoviária concedida, não podendo cobrar tarifa de pedágio neste período, pois os caminhoneiros ocuparam as rodovias.

388. A Requerente demonstrou nas suas Alegações Iniciais que as características das paralisações ocorridas entre 21 e 30 de maio de 2018, promovidas por caminhoneiros que impediram o tráfego nas rodovias concedidas, configurou **caso fortuito**, conforme **reconhecido** pela própria ANTT por meio da Nota Técnica nº 061/2018/GEREF/SUINF (**RTE-040**) e do Parecer Técnico 1432/2018/PF/ANTT (**RTE-185**). Veja-se, novamente, para que fique claro o posicionamento da AGU que lastreou a avaliação do pleito da VIABAHIA:

> "*E observemos que ao pretender o reequilíbrio, a Concessionária se valeu de duas premissas* ***com as quais concordamos****: (a)* ***o evento seria*** *imprevisível e inevitável, por isso* ***tido como caso fortuito****, e (c) as* ***perdas e danos em consequência deste evento não podiam ser objeto de cobertura de seguros no Brasil.***" (**RTE-185** – grifamos)

389. Em que pese seu reconhecimento na esfera administrativa, de maneira inovadora, a Requerida sustentou em sua Resposta às Alegações Iniciais que a crise advinda da paralisação em comento consistiria em uma "manifestação social/pública"[133] e, por isso, seria um risco exclusivamente atribuído à Requerente, conforme disposto na Cláusula 19.1.2.(ix) do Contrato[134].

390. Ocorre que, a nova interpretação atribuída pela ANTT ao evento em comento não se adequa às características de imprevisibilidade, extraordinariedade e, especialmente, magnitude da verdadeira crise instaurada a partir da obstrução causada pelos caminhoneiros ao ciclo de atividades econômicas nacionais.

391. Por sua vez, diversamente do alegado pela Requerida[135], os serviços de operação e manutenção da Concessão vão muito além da simples cobrança de pedágio. Ademais, durante todo o período de paralisação e obstrução causado pelos caminhoneiros, a **infraestrutura rodoviária operada pela VIABAHIA seguiu sendo plenamente utilizada** por aqueles que permaneceram ao longo dos dias concentrados na extensão das rodovias, demandando serviços inerentes à Concessão.

392. Ou seja, como demonstrado no Relatório A&M (**RTE-087**), em relação ao qual a Requerida **não** teceu uma linha sequer, as atividades da VIABAHIA seguiram sendo desenvolvidas, **sem**, contudo, a respectiva remuneração obtida por meio da tarifa de pedágio.

---

[133] *Vide* parágrafo 295 da Petição 4 da Requerida.

[134] "*19.1.2 A Concessionária é responsável, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: (...) (ix) manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por (a) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção. caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na da de sua ocorrência, e (b) atê 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência*;"

[135] *Vide* parágrafo 300 da Petição 4 da Requerida.

393. A cláusula que a ANTT pretende aplicar é muito clara no sentido de que o fato (no caso, a "manifestação pública") **deve "afetar a execução de obras e a prestação de serviços", o que não ocorreu no presente caso.** A prestação do serviço foi mantida, com todas as atividades em pleno funcionamento e mobilizadas. Porém, não houve arrecadação tarifária.

394. Essa particularidade do evento em tela é mais um elemento que **afasta** a simplória (e intencional) caracterização pretendida pela Requerida e o torna um verdadeiro **caso fortuito**, cujos efeitos **não** são cobertos por seguros disponíveis no mercado securitário brasileiro (ao menos não quando da sua ocorrência). Situação que, nos termos da Cláusula 19.1.3.(iv) do Contrato[136], **afasta a responsabilidade da VIABAHIA** e, conforme Cláusula 20.1.2., demanda a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

395. A ANTT não pode se valer de exercícios criativos de interpretação para negar pleitos e descaracterizar fatos já reconhecidos em âmbito administrativo.

396. Desse modo, reitera-se o pedido formulado no **item 2 do Caderno III** da Parte Especial das Alegações Iniciais para que este Tribunal Arbitral que **condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, 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), 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.

3.10. Atraso na abertura das praças de pedágio

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.7. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0062/2010 (**RTE-194**); • Notificação da ANTT nº 0001-2010-CVTI (**RTE-195**); • Correspondência VB-GEC 0093/2010 (**RTE-196**).
Fatos incontroversos
• Houve atraso na abertura de todas as praças de pedágio, considerando-se a data prevista no Contrato por fatos alheios à responsabilidade da VIABAHIA. • Houve lapso temporal injustificado entre a realização da vistoria dos Trabalhos Iniciais e a comunicação de seu aceite pela ANTT.

397. Conforme já reiterado nesta Réplica, a ANTT poupou-se de impugnar especificamente as alegações trazidas pela VIABAHIA, bem como sequer analisou a documentação estruturante de cada pleito, como é o caso da presente discussão quanto ao atraso na abertura das praças de pedágio.

398. Antes de adentrar à análise dos absurdos alegados pela ANTT, cumpre reiterar que, para a abertura das Praças de Pedágio ("PP"), deve ser considerado um **requisito lógico**: construção das praças de pedágio.

[136] "*19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) (iv) caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência*:"

399. Afinal, antes da assunção da Concessão, as rodovias ora administradas pela VIABAHIA não contavam com nenhuma PP. Ainda que esse requisito pareça óbvio, e de fato o é, a ANTT pretende ignorar essa premissa em sua Resposta.

400. A despeito da simplicidade desta constatação, a ANTT valeu-se de inverdades, alegações ilógicas e até argumentos completamente descolados das alegações da VIABAHIA para buscar algum sentido em suas pretensões, a fim de fazer crer que o **incontroverso atraso na abertura das praças de pedágio** não teria impactado a equação econômico-financeira do Contrato, ao que se faz necessário alguns esclarecimentos (**item 3.10.1**).

401. Além disso, a ANTT, de forma genérica, afirma que a VIABAHIA não teria comprovado o nexo de causalidade entre os eventos causadores de atraso na abertura das PP e o impacto na equação econômico-financeira do Contrato, o que será mais uma vez trazido aos autos no intuito de que, desta vez, a ANTT ao menos se atente ao que foi alegado (**item 3.10.2**).

3.10.1. Esclarecimentos necessários

3.10.1.A. A VIABAHIA não está requerendo reequilíbrio contratual pelos efeitos da greve dos trabalhadores civis em relação à abertura das praças de pedágio

402. Em suas Alegações Iniciais, a VIABAHIA requer sejam reconhecidos os efeitos de **três eventos** alheios à sua responsabilidade que acarretaram o atraso na abertura das PP, quais sejam: **(i)** morosidade para obtenção da Declaração de Utilidade Pública ("DUP"), **(ii)** atraso na aprovação dos projetos executivos encaminhados pela VIABAHIA e **(iii)** atraso no recebimento dos Trabalhos Iniciais.

403. Além disso, informou-se que a ANTT já reconheceu o impacto de outros eventos alheios à responsabilidade da VIABAHIA e realizou o devido reequilíbrio, como é o caso da greve dos trabalhadores da construção civil ocorrida entre 15 de abril de 2010 e 18 de maio de 2010, conforme consta claramente do parágrafo 70 do **Caderno III** das Alegações Iniciais:

> *"70. No que se refere à greve dos trabalhadores da construção civil ocorrida entre 15 de abril de 2010 e 18 de maio de 2010, a ANTT **reconheceu** o impacto dos 33 dias de paralisação dos trabalhos no cronograma de execução das PPs, e, assim, procedeu ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato correspondente a 18 dias em relação a todas as PP individualmente consideradas."* (grifos originais)

404. Portanto, não há pedido da VIABAHIA relacionado a esta discussão.

405. Mesmo assim, a ANTT dedica parte de sua Resposta à demonstrar a improcedência de um pedido que nem sequer foi feito e que já fora aceito em via administrativa. Não é possível afirmar ao certo a origem do devaneio da ANTT. Porém, fica claro que a Requerida não se preocupou em analisar o presente pleito de forma a, ao menos, compreender o que está sendo discutido nesta arbitragem.

406. Esse lapso de consciência da ANTT fica nítido ao se comparar o que a VIABAHIA alegou no parágrafo 71 do **Caderno III** das Alegações Iniciais e o que a ANTT entendeu deste mesmo item, fazendo inclusive referência expressa às Alegações Iniciais.

O que a VIABAHIA alegou	O que a ANTT entendeu
*"71. No entanto, a ANTT **recusa-se** a considerar que **sua própria conduta** corroborou com o atraso do início da cobrança da tarifa de pedágio. Como será detalhado em seguida, a ANTT deu causa a três eventos que impediram o exercício do direito da VIABAHIA de exploração da receita tarifária na data pactuada, sendo eles: **(i)** morosidade para obtenção da Declaração de Utilidade Pública ("DUP"), **(ii)** atraso na aprovação dos projetos executivos encaminhados pela VIABAHIA e **(iii)** atraso no recebimento dos Trabalhos iniciais."*	*"302. A título de reequilíbrio em decorrência de atrasos na abertura de pedágio, a Requerente suscita os seguintes pontos (**extraídos do §71 da petição**): (i) morosidade para obtenção da Declaração de Utilidade Pública ("DUP"), (ii) atraso na aprovação dos projetos executivos encaminhados pela VIABAHIA, (iii) atraso no recebimento dos Trabalhos iniciais **e (iv) greve dos trabalhadores**." (grifamos)*

407. Veja-se que o item **(iv)** incluído pela ANTT nem sequer foi suscitado no parágrafo 71 da manifestação da VIABAHIA, a qual, por óbvio, **não** requer reequilíbrio econômico-financeiro para eventos que já foram reequilibrados.

408. Apenas a título de esclarecimento, o Relatório A&M[137] (**RTE-087**) detalhou o impacto da greve dos trabalhadores civis em relação à abertura das praças de pedágio, **porém** deixou claro que **não incluiu** este evento na quantificação do pleito uma vez que já foi reconhecido pela ANTT.

3.10.1.B. Inverdades relacionadas à emissão da DUP

409. Continuando a análise das inverdades trazidas pela Requerida, cabe um especial destaque para seu entendimento sobre o evento da morosidade da ANTT na obtenção das DUP. A fim de facilitar a análise dos despautérios alegados, a Requerente sumariza em seguida as principais alegações da Requerida:

(i) A ANTT alega que a emissão da DUP não seria uma etapa necessária para fins de *"executar as obras e serviços emergenciais nas pistas e demais elementos do Sistema Rodoviário"*[138], entendidos como os Trabalhos Iniciais;

(ii) A ANTT alega que *"o prazo acima especificado, na própria tabela informada pela concessionária, pouco extrapolaria o prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias consagrado atualmente no art. 8º, parágrafo único, da Resolução ANTT nº 5.819, de 2016."*[139];

(iii) A ANTT alega que já teria analisado o presente pleito da VIABAHIA em esfera administrativa, *"o que lhe demandou a necessidade de proferir variadas manifestações técnicas"*[140]; e

[137] Nesse sentido, *vide* parágrafos 433 e 434 do Relatório A&M (**RTE-087**).
[138] *Vide* parágrafo 308, itens I e II da Petição 4 da Requerida.
[139] *Vide* parágrafo 308, item III da Petição 4 da Requerida.
[140] *Vide* parágrafo 310 da Petição 4 da Requerida.

(iv) A ANTT alega que o impacto já reconhecido em relação ao atraso na emissão da DUP da PP 6 *"haveria uma parcela de responsabilidade da concessionária no que diz respeito ao dimensionamento da área necessária para implantação da praça de pedágio"* [141].

410. Em relação à **alegação (i)**, cumpre esclarecer o jogo de palavras utilizado pela ANTT, uma vez que a VIABAHIA **nunca** afirmou que a emissão da DUP teria como objetivo a execução dos Trabalhos Iniciais, mas sim que a **emissão da DUP é documento obrigatório para que as instalações fora da faixa de domínio sejam executadas E as praças de pedágio possam ser abertas**[142], quando da conclusão dos Trabalhos Iniciais. Sem a DUP, não se pode cogitar a abertura das PP, conforme demonstrado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**).

411. A ANTT parece esquecer que o presente pleito trata do atraso na abertura das praças de pedágio e não simplesmente do seu atraso no recebimento dos Trabalhos Iniciais, que será tratado em detalhes no **item 3.10.1.D** abaixo.

412. Já em relação à **alegação (ii)**, chega a ser "*uma verdadeira agressão à inteligência do ser humano mediano"* (para usar uma expressão da ANTT) alegar que os prazos indicados na tabela abaixo (extraída do item 77 do **Caderno III** das Alegações Iniciais) não seriam maiores do que os 120 dias previstos na Resolução ANTT n° 5.819/2018 (**RTE-190**):

PP	Envio da minuta à ANTT	Publicação da DUP	Demora da ANTT (dias)
PP1	23/10/2009	04/03/2010	132
PP2	02/10/2009	04/03/2010	153
PP3	23/10/2009	04/03/2010	132
PP4	23/10/2009	04/03/2010	132
PP5	02/10/2009	04/03/2010	153
PP6	02/10/2009	04/03/2010	153
PP7	02/10/2009	04/03/2010	153

413. Por óbvio, os números 132 e 153 são superiores a 120. Não há o que contrargumentar quanto a quantificação da demora da ANTT na emissão da DUP.

414. No tocante à **alegação (iii)**, a ANTT pretende fazer crer que sua obrigação legal de analisar e decidir de forma fundamentada os pleitos apresentados pela VIABAHIA em esfera administrativa tornaria desnecessária sua apreciação pelo Tribunal Arbitral.

415. Referido argumento da ANTT parte da premissa de que a apreciação de um pleito em via administrativa resultaria em "presunção absoluta de legalidade", sendo inaplicável o controle jurisdicional dos atos praticados pela Requerida. Verdadeira aberração jurídica[143]!

---

[141] *Vide* parágrafo 312 da Petição 4 da Requerida.

[142] Inclusive para a realização de obras em locais fora da faixa de domínio (**RTE-459** – Relatório Complementar A&M)

[143] Cumpre destacar o entendimento da doutrina majoritária no sendo de que a presunção de legalidade dos atos administrativos é relativa, conforme ensina Alexandre Santos de Aragão: "[...] *a doutrina brasileira reconhece uma **presunção relativa de legalidade como um dos atributos dos atos da administração pública** e, em decorrência dela, presume-se que seus atos sejam verídicos e legítimos, tanto em relação aos fatos por ela invocados como sua causa, quanto no que toca às razões jurídicas que os motivaram.* [...] *Contudo, insta consignar que tal **presunção é relativa**, juris tantum, admitindo prova ou argumentação em sentido contrário, da mesma forma que a possibilidade de sua **impugnação judicial é sempre garantida**.*" DE ARAGÃO, Alexandre Santos.

416. Pretende a ANTT, tal como feito em relação a outros pleitos e em âmbito administrativo, ignorar a argumentação da Concessionária, principalmente seus subsídios técnicos, e fazer valer sua interpretação deturpada das disposições contratuais.

417. Por fim, quanto à **alegação (iv)**, a ANTT faz uma verdadeira confusão de argumentos, a fim de anuviar sua responsabilidade em relação à emissão das DUP. Isso porque, o atraso na emissão referida DUP da área complementar da PP 6 **não** está sendo considerado no cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro pleiteado nesta arbitragem. Mais uma vez, a ANTT deixa claro que não se preocupou em entender e endereçar o pleito formulado nesta arbitragem.

418. Em face de tais esclarecimentos, a VIABAHIA reitera que a demora da ANTT em obter as DUP, além de representar o descumprimento do Contrato, também corroborou para o atraso da abertura das praças de pedágio, o que impõe o dever de reequilibrar o Contrato em favor da VIABAHIA, nos termos de suas cláusulas 19.1.3, (iii) e 20.1.2.

3.10.1.C. Inverdades relacionadas à aprovação dos projetos executivos das praças de pedágio

419. Por sua vez, a ANTT buscou distorcer o conteúdo de sua própria Resolução ANTT nº 1.187/2005 na tentativa de se afastar de seu comprovado atraso na avaliação dos projetos executivos das praças de pedágio enviados pela VIABAHIA. Sobre este ponto, as alegações da ANTT em sua Resposta podem ser resumidas da seguinte forma:

(i) A ANTT afirma que o prazo de 15 dias referido no artigo 15 da Resolução ANTT nº 1.187/2005 seria referente a uma "*manifestação intermediária da ANTT*", cuja função seria "*sanear o procedimento, mediante requisição de documentação complementar, se necessário, e estimativa de prazo para análise*"[144], sendo esperada "*aprovação do projeto dentro desses 60 (sessenta) dias*"[145];

(ii) A ANTT alega que "*foi provocada em diferentes oportunidades para se manifestar quanto ao pleito de recomposição de equilíbrio em decorrência do atraso na abertura das praças de pedágio, e dessa feita em razão de atrasos na análise de projetos executivos*"[146].

420. Em relação à **alegação (i)**, a ANTT cria uma nova modalidade de ato administrativo (sem previsão legal, inclusive) que teria a simples função de, no prazo de 15 dias, "sanear o procedimento" de aprovação dos projetos executivos das praças de pedágio, supostamente nos termos do artigo 15 da Resolução ANTT nº 1.187/2005:

> *"Art. 15. A ANTT deverá manifestar-se sobre o Projeto Executivo no prazo de 15 (quinze) dias após o seu recebimento protocolizado."*

421. Ora, claramente não é isso que se depreende do texto resolutivo. No intuito de esclarecer a impropriedade alegada pela ANTT, transcreve-se abaixo os artigos 14 e 15 da referida

---

Algumas notas críticas sobre o princípio da presunção de veracidade dos atos administrativos. *RDA – Revista de Direito Administrativo*, Belo Horizonte, v. 259, jan./abr. 2012 Disponível em: <http://www.bidforum.com.br/PDI0006.aspx?pdiCntd=80405>. Acesso em: 2 out. 2020.

[144] *Vide* parágrafo 320 da Petição 4 da Requerida.

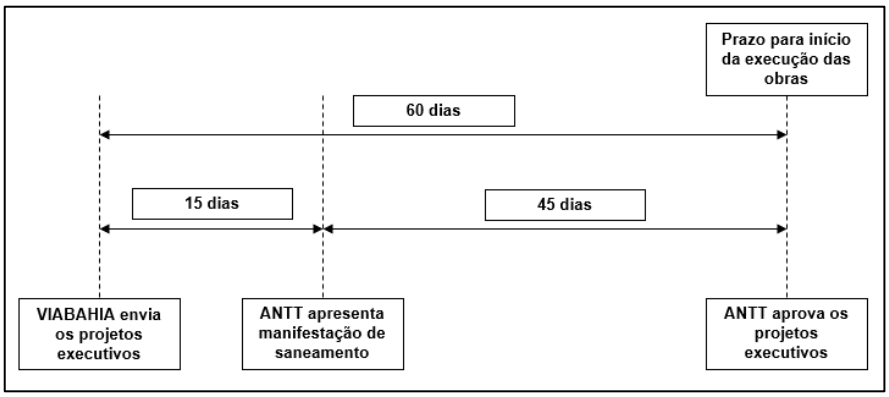
[145] *Vide* parágrafo 322 da Petição 4 da Requerida.

[146] *Vide* parágrafo 326 da Petição 4 da Requerida.

Resolução ANTT nº 1.187/2005, que devem ser compreendidos conjuntamente, e sua respectiva representação gráfica:

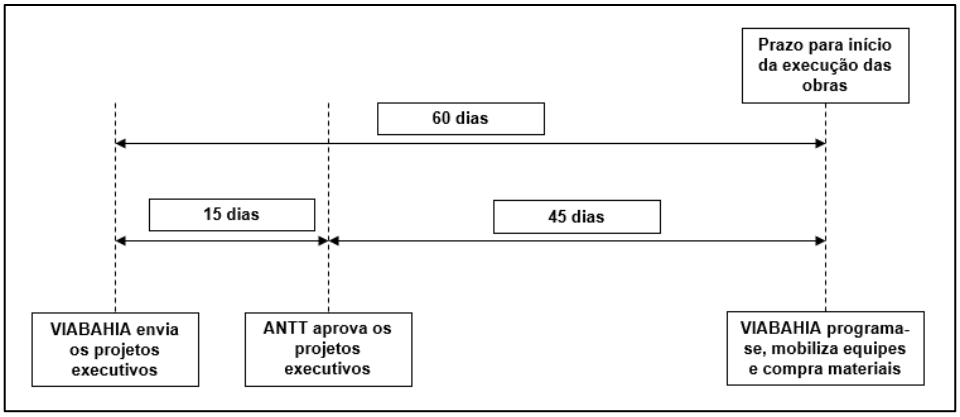
Resolução ANTT nº 1.187/2005	Art. 14. Para execução das obras constantes do Programa de Exploração, a concessionária deverá encaminhar à ANTT o Projeto Executivo, conforme previsto no Anexo I, **com antecedência de sessenta dias da data de início** prevista no Planejamento Anual para sua execução. *(grifamos)*
	Art. 15. A ANTT deverá manifestar-se sobre o Projeto Executivo **no prazo de 15 (quinze) dias** após o seu recebimento protocolizado. *(grifamos)*

422. Na distorcida visão da ANTT, os prazos estipulados em sua Resolução ANTT nº 1187/2005 devem ser interpretados assim:



423. Percebe-se da ilustração acima que, ao adotar a deturpada interpretação sugerida pela ANTT, a VIABAHIA poderia ser informada da aprovação dos projetos executivos até o dia em que deveria iniciar a execução das PP. Isto é, a interpretação da ANTT conduz à absurda possibilidade da VIABAHIA ter de programar a execução dos serviços, mobilizar equipes e comprar materiais **no mesmo dia em que a Requerida decidir pela aprovação dos projetos executivos**.

424. Agora, veja-se como os artigos devem ser interpretados conforme exposto pela VIABAHIA e condizente com a lógica estabelecida pelo ato normativo da ANTT:



425. Logo, não há outra interpretação plausível aos dispositivos acima além de que a ANTT teria prazo de 15 dias para analisar e não objetar os projetos executivos da implantação das praças de pedágio, nos termos do artigo 15 da Resolução ANTT nº 1187/2005, prazo este que foi **reiteradamente descumprido pela Requerida**, conforme demonstrado no Relatório A&M não impugnado nesta arbitragem (**RTE-087**).

426. De todo o modo, ainda que pudesse se cogitar da interpretação da ANTT – o que se admite apenas *ad argumentandum tantum*, visto contrariar toda a lógica da Resolução –, esta também **não** se "manifestou", "pronunciou" ou mesmo "saneou" qualquer procedimento no referido prazo de 15 dias, conforme verificado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**). Assim, por qualquer prisma que se analise, a ANTT **descumpriu** suas obrigações e gerou **atrasos** nas aprovações de projetos.

427. Por fim, a **alegação (ii)** da ANTT apresenta o mesmo entendimento da **alegação (iii)** do item da DUP, isto é, pretende convencer que a análise administrativa do pleito redundaria em uma "presunção absoluta" de legalidade da decisão e que esta não estaria sujeita ao controle jurisdicional. Como já citado, o entendimento é inadmissível e caberá ao Tribunal Arbitral realizar o controle das decisões violadoras da ANTT.

428. Portanto, também a demora da ANTT em analisar e aprovar os projetos executivos da implantação das PP corroborou para o atraso na implantação das PP e, consequentemente, na abertura das Praças e da cobrança da tarifa de pedágio pela VIABAHIA, o que implica a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos de suas Cláusulas 19.1.3.(iii) e 20.1.2.

3.10.1.D. Inverdades relacionadas ao recebimento dos Trabalhos Iniciais

429. No mais, cumpre esclarecer que a ANTT é unicamente responsável pelo **atraso de 70 dias** em relação à emissão do Termo de Vistoria dos Trabalhos Iniciais, nos termos da Cláusula 16.1.3. do Contrato[147]. Sobre este ponto, as alegações da ANTT em sua Resposta podem ser resumidas da seguinte forma:

(i) A ANTT alega que "*a vistoria final foi realizada no dia 24/08/2010, ou seja, dentro do prazo de 30 (trinta) dias previstos no contrato de concessão*"[148].

(ii) A ANTT alega que o lapso temporal entre a realização da vistoria e a comunicação do aceito teria decorrido de *"atraso no cumprimento de outros requisitos para o início de cobrança da tarifa nas praças de pedágio*"[149], ao seu entender, referente à integralização do capital social e solicitação da vistoria das praças de pedágio.

430. No que se refere à **alegação (i)**, a ANTT pretende deturpar o teor da Cláusula 16.1.3 do Contrato, que estabelece claramente que não apenas a vistoria dos Trabalhos Iniciais deve ser realizada em 30 dias, mas também a emissão do Termo de Vistoria, conforme consta expressamente abaixo:

[147] *"16.1.3 Em até 30 dias a contar da data de recebimento da solicitação de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, a ANTT realizará a vistoria final das obras e dos serviços referentes aos Trabalhos Iniciais e emitirá "Termo de Vistoria"."*
[148] *Vide* parágrafo 344 da Petição 4 da Requerida.
[149] *Vide* parágrafo 345 da Petição 4 da Requerida.

"16.1.3 ***Em até 30 dias*** *a contar da data de recebimento da solicitação de autorização para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio, a ANTT* ***realizará a vistoria final*** *das obras e dos serviços referentes aos Trabalhos Iniciais* ***e emitirá "Termo de Vistoria"****."* (grifamos)

431. Fato é que a VIABAHIA solicitou de forma definitiva a realização da vistoria em 26 de julho de 2010 (**RTE-199**), porém a ANTT comunicou o aceite e recebimento dos Trabalhos Iniciais apenas em 3 de novembro de 2010 (**RTE-200**). A VIABAHIA somente foi notificada sobre o recebimento dos Trabalhos Iniciais 100 dias após o pedido submetido à ANTT, o que ultrapassa em muito o prazo de 30 dias previsto na Cláusula 16.1.3. do Contrato.

432. Por sua vez, com a **alegação (ii)**, a ANTT afirmou que a incontroversa demora de 100 dias para emissão de Termo de Vistoria decorreu de eventos imputáveis tão somente à VIABAHIA, quais sejam **(a)** integralização do capital-social, em 13 de setembro 2010 e **(b)** suposto atraso na solicitação da vistoria das praças de pedágio.

433. Em relação ao **item (a)**, a ANTT alega o inverossímil, uma vez que, nos termos da Cláusula 11.8. do Contrato, a VIABAHIA deveria integralizar o capital-social **até** a conclusão dos Trabalhos Iniciais. A VIABAHIA **cumpriu** este requisito contratual, uma vez que a integralização ocorreu em 13 de setembro de 2010 (**RTE-472**) e os Trabalhos Iniciais tiveram sua conclusão atestada pela ANTT somente em 3 de novembro de 2010.

434. Além disso, **não há** qualquer nexo de vinculação previsto no Contrato entre a referida integralização e a emissão do Termo de Vistoria dos Trabalhos Iniciais. Trata-se de mais uma interpretação (ou seria invenção?) criativa da ANTT.

435. Já em relação ao **item (b)**, a ANTT pretende confundir o Tribunal Arbitral tratando a vistoria final dos Trabalhos Iniciais como equivalente à vistoria da implantação das praças de pedágio. A realidade é **que as PP não são objeto da vistoria dos Trabalhos Iniciais**, como se observa de seu escopo definido na seção II, capítulo 1 do PER (**RTE-085**):

- Pavimento;
- Elementos de proteção e segurança;
- Obras de Arte Especiais;
- Sistema de drenagem e Obras de Arte Correntes ("OAC");
- Terraplenos e estruturas de contenção;
- Canteiro central e faixa de domínio; e
- Sistemas elétricos e de iluminação.

436. Nesse mesmo sentido, os relatórios de vistorias dos Trabalhos Iniciais emitidos pela ANTT, em 19 de maio de 2010[150] e 25 de agosto de 2010[151] - repita-se, comunicados à VIABAHIA apenas em 3 de novembro de 2010 (**RTE-200**) -, também demonstram que as PP não foram incluídas no escopo da vistoria final dos Trabalhos Iniciais.

[150] O primeiro Relatório de Vistoria dos Trabalhos Iniciais encontra-se entre as páginas 15 e 20 do documento **RDA-134**.
[151] O segundo Relatório de Vistoria dos Trabalhos Iniciais encontra-se entre as páginas 185 e 191 do documento **RDA-134**.

437. Inclusive, o item 2.2.1.5 do PER[152], mencionado no parágrafo 347 da Resposta da ANTT estabelece apenas que as PP devem ser construídas **durante** a execução dos Trabalhos Iniciais, mas não que seriam condicionantes para a conclusão dos Trabalhos Iniciais.

438. Desse modo, é inquestionável que o atraso da ANTT em vistoriar e aprovar os Trabalhos Iniciais executados pela VIABAHIA **viola** o prazo estabelecido na Cláusula 16.1.3. e impactou diretamente a abertura das PP nos termos da Cláusula 16.1.1. do Contrato, o que impõe o dever de reequilibrar o Contrato em favor da VIABAHIA, nos termos de suas Cláusulas 19.1.3.(iii) e 20.1.2.

3.10.1.E. Inverdades relacionadas ao reconhecimento da ANTT

439. No mais, a ANTT pretende ignorar seu próprio entendimento de que, à época da conclusão dos Trabalhos Iniciais, reconheceu que o atraso na abertura das PP deu-se por razões **alheias** à VIABAHIA. Nesse sentido, a ANTT apresenta as seguintes alegações:

(i) A ANTT alega que a autorização da abertura parcial das praças de pedágio não representaria o reconhecimento de que o atraso se deu por razões alheias à responsabilidade da VIABAHIA[153]; e

(ii) A ANTT alega que a conclusão dos Trabalhos Iniciais estaria sendo apreciada pelo Tribunal Regional Federal da 1ª Região, no âmbito da Ação Civil Pública nº 0006049-88.2011.4.01.3304[154].

440. Quanto à **alegação (i)**, a ANTT simplesmente ignora o requisito previsto na Cláusula 16.1.7.[155] do Contrato para que seja autorizada a abertura parcial das Praças de Pedágio, isto é, a comprovação de que a VIABAHIA *"foi impedida de construir todas as praças de pedágio por razões alheias à sua vontade*".

441. Desse modo, ao **autorizar** a cobrança parcial, a ANTT **reconheceu** que os motivos do atraso na implantação das praças de pedágio decorreram, comprovadamente, de fatores **alheios** à responsabilidade da VIABAHIA. Não cabe à ANTT, agora, pretender rediscutir e colocar em dúvida seus próprios atos.

442. Já em relação à **alegação (ii)**, a ANTT traz uma discussão estranha a este procedimento arbitral, alegando tão somente que, **caso** a decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 0006049-88.2011.4.01.3304 ("ACP" - **RTE-473**) transite em julgado, a VIABAHIA nem sequer estaria apta à cobrança da tarifa de pedágio.

---

[152] "As praças de pedágio deverão ser construídas durante a execução dos Trabalhos Iniciais e a implantação das pistas e cabines de arrecadação, bem como a automatização da cobrança, será feita de acordo com a evolução do volume de tráfego."
[153] *Vide* parágrafos 361 e 362 da Petição 4 da Requerida
[154] *Vide* parágrafo 363 da Petição 4 da Requerida
[155] "*16.1.7 Desde que concluídos os Trabalhos Iniciais e integralizado o capital, de que trata a subcláusula 11.8, excepcionalmente,* ***se a Concessionária comprovar que foi impedida de construir todas as praças de pedágio por razões alheias à sua vontade****, para as quais não tenha contribuído direta ou indiretamente e que fossem impossíveis de prever quando da assinatura do presente Contrato,* ***a ANTT poderá autorizar o Início parcial da cobrança de pedágio na medida em que as praças sejam construídas*** *por meio de Resolução especifica para este fim*." (grifamos)

443. A título explicativo, o referido processo judicial consiste em ACP ajuizada pelo Ministério Público Federal em desfavor da VIABAHIA e da ANTT, em 5 de julho de 2011. Atualmente, este processo encontra-se em sede de Apelação pendente de julgamento.

444. Assim como fez em relação à ação nº 1009371-92.2017.4.01.3400, referida no **Item 2** desta Réplica, a ANTT mais uma vez tenta se sustentar na suposição de que um dia a referida ACP transitará em julgado, hipoteticamente com condenação em desfavor da VIABAHIA (e dela mesma, inclusive). A ANTT é, inclusive contraditória neste ponto, uma vez que, naquele processo, defende a total regularidade dos Trabalhos Iniciais[156], conforme depreende-se do trecho abaixo extraídos das razões de apelação da ANTT (fls. 2216 do **RTE-473**):

> Assim é que, em 25 de agosto de 2010, após nova vistoria, a Comissão emitiu segundo Relatório de Vistoria, verificando o cumprimento dos trabalhos significativos previstos, considerando como atendido o previsto no PER. Em seguida, sugeriu que o Relatório fosse submetido à superior deliberação, propondo autorizar a Viabahia Concessionária de Rodovias S.A a iniciar a etapa de Recuperação da Rodovia.

445. Além do descabimento de tal suposição sobre o deslinde da ACP, fato é que a matéria discutida no processo judicial não se confunde com controvérsia submetida à arbitragem, que trata do impacto do atraso na abertura das praças de pedágio em relação ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato. O que se submete ao Tribunal Arbitral compreende a questão bilateral, entre ANTT e VIABAHIA, independentemente do que é discutido no âmbito de uma ACP, de esfera e competência absolutamente distinta.

446. Portanto, não pode a ANTT, de forma arbitrária, negar o reequilíbrio contratual devido à Requerente nos termos das Cláusulas 19.1.3.(iii) e 20.1.2. A ANTT deve prezar pela **segurança jurídica**, fazendo valer os atos administrativos que promoveu.

3.10.2. Comprovação do nexo de causalidade

447. A ANTT alega que "não houve comprovação do nexo de causalidade" entre os três eventos discutidos nesta arbitragem e o atraso na abertura das PP exatamente porque **não** se deu ao trabalho de analisar alegações da VIABAHIA com a devida atenção, bem como o desenvolvimento técnico trazido no Relatório A&M (**RTE-087**).

448. De todo modo, a fim de facilitar a verificação do nexo de causalidade entre cada um dos três eventos e o atraso na abertura das PP, ficam reiterados os seguintes esclarecimentos de modo sucinto, todos detalhados na Petição 5 da Requerente.

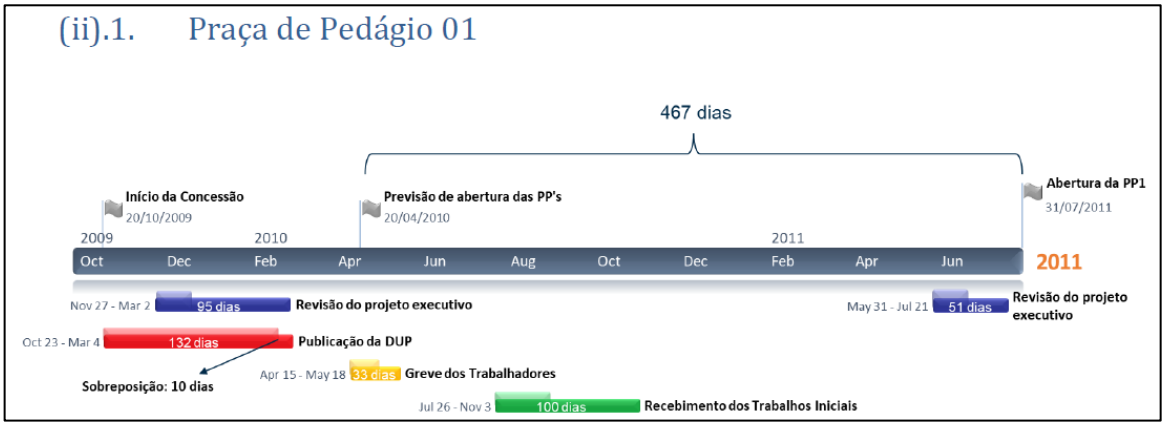
449. **Primeiro evento**. A emissão da DUP das áreas em que seriam implantadas as PP era essencial para que a VIABAHIA ocupasse o local em que seriam realizadas as obras. Logo, o atraso na emissão das DUP acarretou atraso na conclusão da implantação das PP, sem as quais, a VIABAHIA não poderia iniciar a cobrança da tarifa de pedágio, nos termos do **requisito lógico** mencionado no parágrafo 398 acima.

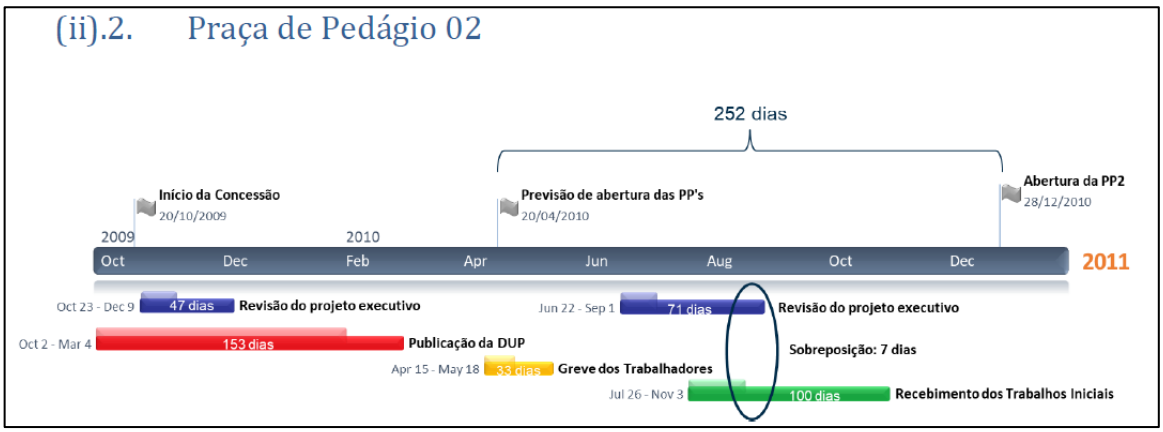
[156] Nesse sentido, *vide* as alegações da ANTT em sua Contestação (fls. 539/550), Alegações Finais (fls. 2106/2110) e Razões de Apelação (fls. 2208/2228) nos autos da Ação Civil Pública nº 0006049-88.2011.4.01.3304.

450. **Segundo evento**. O atraso na aprovação dos projetos executivos de implantação das PP acarreta o atraso no início e, portanto, na conclusão das respectivas obras. Sem que as PP estivessem concluídas, a VIABAHIA não poderia iniciar a cobrança da tarifa de pedágio, nos termos do mesmo **requisito lógico** mencionado no parágrafo 398 acima.

451. **Terceiro evento**. O recebimento dos Trabalhos Iniciais pela ANTT era condição contratual para que a VIABAHIA pudesse abrir as praças de pedágio[157] e, assim, iniciar a arrecadação da receita tarifária. Logo, o atraso na emissão do Termo de Vistoria dos Trabalhos Iniciais acarretou o atraso na abertura das PP, **impedindo** que a VIABAHIA iniciasse a cobrança da tarifa de pedágio.

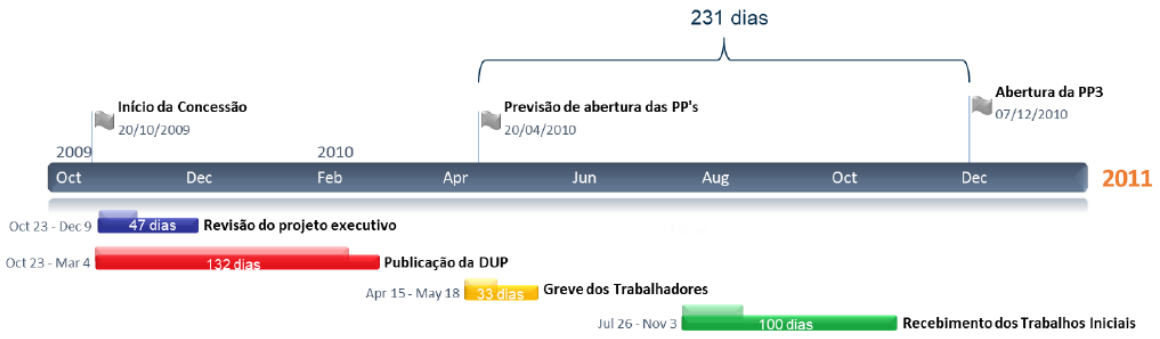
452. Para ilustrar os efeitos de cada um desses três eventos em relação a abertura das PP, relacionamos abaixo as representações gráficas extraídas do Relatório A&M (**RTE-087**), claramente ignorado pela ANTT.



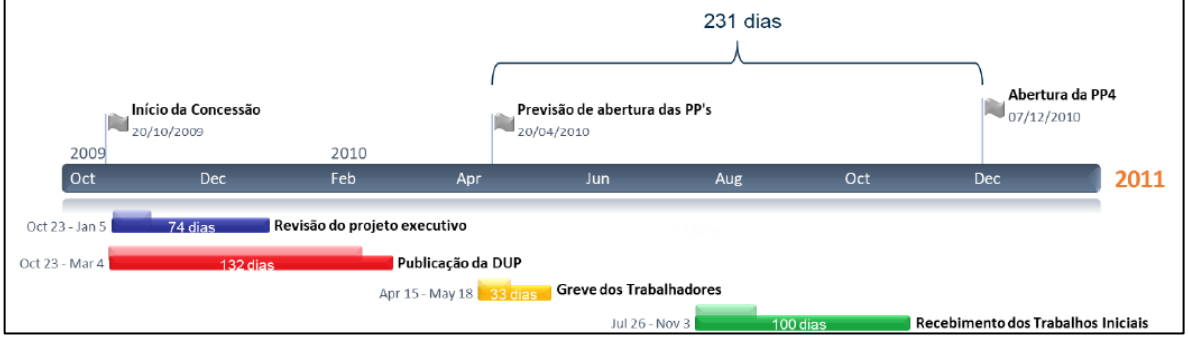


[157] *Vide* Cláusula 16.1.1 do Contrato: "***16.1.1*** *A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início, simultaneamente em todas as praças de pedágio, após a conclusão dos Trabalhos Iniciais no Sistema Rodoviário, e cumprimento, pela Concessionária, do disposto na subclausula 11 .8*".

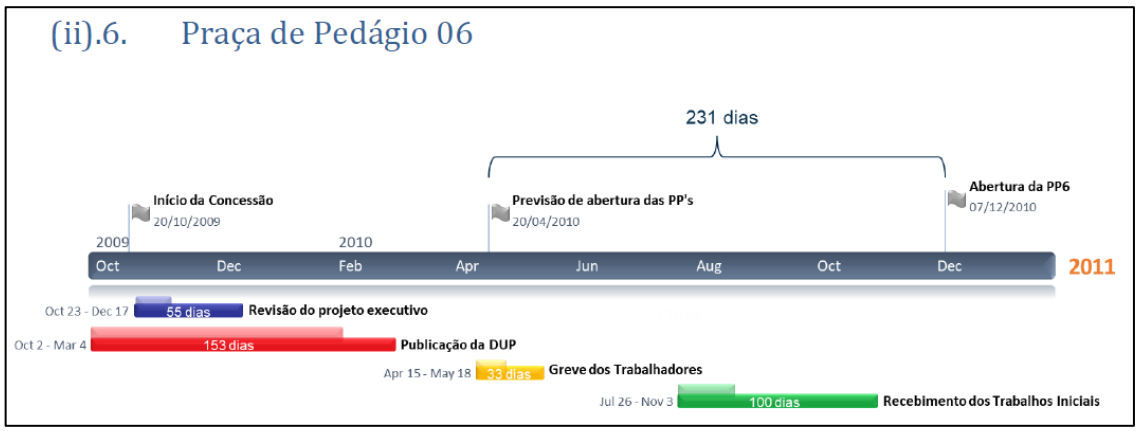
(ii).3. Praça de Pedágio 03

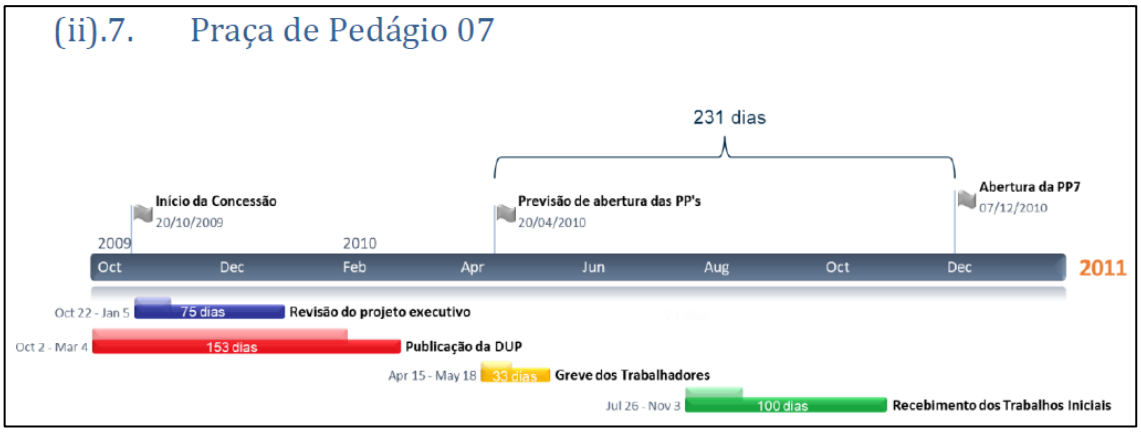


(ii).4. Praça de Pedágio 04



(ii).5. Praça de Pedágio 05





453. Desse modo, <u>é nítido o nexo de causalidade entre os três eventos e o atraso na abertura das praças de pedágio</u>, o que impediu que a VIABAHIA pudesse arrecadar a receita tarifária nos moldes em que previstos no Contrato (a partir de meados de 19 de abril de 2010, com a conclusão dos Trabalhos Iniciais).

454. Ante o exposto, reitera-se integralmente o exposto no **item 3, do Caderno III** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, para que a Requerida seja **<u>condenada a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato</u>**, nos termos da Cláusula 19.1.3.(iii) e 20.1.2., artigos 9º e 10 da Lei Geral de Concessões e do artigo 65, II, d, da Lei n° 8.666/93, no montante de **<u>R$ 43.378.763,04</u>** (quarenta e três milhões, trezentos e setenta e oito mil, setecentos e sessenta e três reais e quatro centavos), como detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**), já excluindo a sobreposição de eventos, valor este a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT.

3.11. Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.11. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Resolução n° 1/2016 (**RTE-205**); • Resolução nº 1/2020 (**RTE-206**).

Fatos incontroversos
• Embora a VIABAHIA também desempenhe as atividades, apenas o DNIT é remunerado por estas. • A ANTT, **injustificadamente**, retirou a regulamentação da metodologia sobre o tema da Agenda Regulatória do biênio 2017-2018, após constar das versões dos biênios de 2013-2014 e 2015-2016.

455. A Requerida provocou **grave** situação de desequilíbrio econômico-financeiro à Requerente ao não promover o devido reequilíbrio quando da criação de obrigações não previstas legal ou contratualmente. Trata-se do condicionamento do tráfego das cargas especiais à prévia obtenção da Autorização Especial de Trânsito ("AET"), obrigação introduzida pelo DNIT por meio da Resolução n° 01/2016 **(RTE-205)**[158].

456. Além de criar novas obrigações para a Requerente, a Requerida **não** definiu, até a presente data, os procedimentos a serem seguidos pelas concessionárias para o desenvolvimento da análise e operação do trânsito das cargas especiais ao longo das rodovias sob sua administração, em manifesta omissão regulatória.

457. A postura da Requerida criou situação deveras gravosa para a Requerente ao introduzir obrigação superveniente à celebração do Contrato, razão pela qual os custos dela decorrentes devem ser **reequilibrados**.

458. Em suas Alegações Iniciais, a Requerente trouxe todo o histórico e contexto que envolveu a implantação dos custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais (AETs) nas rodovias sob seus cuidados, bem como as **provas** que embasaram seus argumentos.

459. Apesar de toda diligência da Requerente em trazer os argumentos de forma detalhada, comprovada e precisa, contrária foi a conduta da Requerida.

460. A Requerida limitou-se a, em meros 6 parágrafos, reduzir importantíssima discussão e impugnar os argumentos trazidos de forma extremamente **superficial**. Vê-se, sem muitas surpresas, que novamente a Requerida **se furta de responder aos argumentos trazidos de forma específica e coerente**. Prefere responder genérica e superficialmente, desviando dos pontos mais importantes dos pedidos da VIABAHIA.

461. Além de **não** impugnar especificamente os pontos abordados pela Requerente em suas Alegações Iniciais, ao pretender fazê-lo, a Requerida se limita a argumentar: **(i)** que o objeto contratual seria "amplo" o suficiente para compreender o condicionamento de tráfego para estas cargas diferenciadas, invocando a Cláusula 2.1. do Contrato[159] para justificar este absurdo argumento; e, **(ii)** ser *"quase que intuitivo perceber que em uma concessão rodoviária,*

[158] Assim como indicado no parágrafo 118 do **item 4 do Caderno III** das Alegações Iniciais, antes da publicação da Resolução n° 1/2016, a já ANTT solicitava à VIABAHIA que, quando necessário, avaliasse a viabilidade dos pedidos de emissão de AET, mesmo que essa obrigação não lhe fosse atribuída pelo Contrato (**RTE-210**).

[159] "*2. Objeto do Contrato 2.1 O objeto do Contrato é a concessão para exploração da infra-estrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do Sistema Rodoviário ("Concessão"), no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato e segundo os Parâmetros de Desempenho e especificações mínimas estabelecidas no PER*."

é natural que figure entre os usuários daquele serviço os transportadores de cargas especiais."[160]

462. De fato, o objeto do Contrato celebrado entre as Partes é amplo. No entanto, sua amplitude não implica em total "ilimitação", tampouco pode servir de pretexto para alargamento indevido do objeto contratual. Pelo contrário, a própria cláusula contratual de que se socorre a Requerida traz as **limitações** acerca das obrigações da Requerente, pois prevê que a Concessão se dará *"**no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato e segundo os Parâmetros de Desempenho e especificações mínimas estabelecidas no PER**."* (grifamos)

463. **Sem** previsão contratual ou legal expressa do encargo que instituiu o condicionamento de tráfego das cargas especiais, há de se considerar que a obrigação é **nova**, já que superveniente à celebração contratual. Nesse passo, os dispêndios dela decorrentes devem ser reequilibrados. Tanto a ANTT sabe disso que **concordou** com a elaboração de resolução para definir o procedimento e custos aplicáveis a esta atividade, a partir da inclusão do tema em sua Agenda Regulatória dos biênios 2013-2014 e 2015-2016.

464. Porém, de forma totalmente injustificada, a ANTT decidiu posteriormente retirar o projeto para definição da metodologia de cálculos dos referidos custos adicionais de sua Agenda Regulatória do biênio 2017-2018. Ao assim proceder, a ANTT **fere a segurança jurídica**, princípio altamente prestigiado em nosso ordenamento jurídico pátrio[161], e, por conseguinte, causa prejuízos à Requerente. Ciente de sua conduta arbitrária, a Requerida esquivou-se desta constatação fazendo uso de genérica e sucinta argumentação nesta arbitragem.

465. No mais, a alegação da Requerida de ser quase *"intuitivo"* que em uma concessão figurarão os usuários de cargas especiais só reforça o quão fora da realidade a Requerida atua. Em uma Concessão, com o vultoso valor de mais de 5 bilhões de reais, é espantoso que a Requerida espere que as obrigações a serem contraídas pela Requerente advenham de "intuições". Caso assim o fosse, sequer seria necessária a existência de um Contrato para regular a relação jurídica entre as partes, bastaria que agissem "segundo suas intuições".

466. Neste cenário, diante das atitudes negligentes da Requerida, bem como diante de sua rasa e desconexa argumentação, a Requerente vem **reafirmar todo** o exposto no **item 4 do Caderno III** da Parte Especial de suas Alegações Iniciais e aduzir a imprescindível intervenção deste Tribunal Arbitral para que a Requerida seja **condenada a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão** no valor total atualizado de **R$ 4.784.409,35** (quatro milhões, setecentos e oitenta e quatro mil, quatrocentos e nove reais e trinta e cinco centavos), sendo **R$ 1.662.006,86** (um milhão, seiscentos e sessenta e dois mil, seis reais e oitenta e seis centavos) considerando o montante incorrido pela VIABAHIA até 2019, e **R$ 3.122.402,48** (três milhões, cento e vinte e dois mil, quatrocentos e dois reais e quarenta e oito centavos) projetados para o período de 2020 a 2034, todos valores na data-base (dezembro/2005), conforme detalhado no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT. Para a realização da

[160] *Vide* parágrafo 368 da Petição 4 da Requerida.

recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

3.12. Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.9. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Memorando Circular nº 050/2014/SUINF (**RTE-218**); • Parecer Técnico n° 287/2014/SUINF (**RTE-220**); • Correspondência VB-GEC 0900/2017 (**RTE-095**).
Fatos incontroversos
• Não foram apresentados critérios objetivos que justifiquem a alegação de que a veiculação de publicidade nas testeiras das praças de pedágio e no garrafão compromete a segurança dos usuários das rodovias. • Ausência de estudos técnicos que demonstrem qualquer comprometimento da segurança dos usuários com a fixação de publicidades nas proximidades das praças de pedágio. • Houve proibição pela ANTT e, portanto, alteração unilateral do Contrato.

467. Por mais uma vez, a Requerida **ignorou** os argumentos jurídicos e técnicos apresentados pela VIABAHIA em suas Alegações Iniciais e restringiu-se a apresentar um negativa genérica a este pleito sob o fundamento de que a ANTT já teria alertado todas as concessionárias de que *"a exploração de publicidade nas testeiras das praças de pedágio e no garrafão configuraria comportamento apto a comprometer a segurança do usuário."*[162]

468. No mais, a ANTT informou que iria averiguar se as demais concessionárias estariam de fato explorando receita com publicidade nos mesmos locais em que a VIABAHIA foi proibida de instalar material publicitário[163], conforme demonstrado pela Requerente em suas Alegações Iniciais.

469. Pois bem.

470. É perceptível que a ANTT mais uma vez se esquivou de analisar o pleito apresentado pela VIABAHIA, uma vez que **apenas reiterou o genérico e abstrato conceito de *"segurança"*** como espécie de justificativa para a proibição de que a VIABAHIA exercesse seu direito contratual, previsto nas Cláusulas 1.1.1.(xxxviii)[164] e 15.2.1.[165] do Contrato, a fim de explorar receita extraordinária com publicidade nas testeiras das praças de pedágio, no garrafão e proximidades[166].

---

[162] *Vide* parágrafo 374 da Petição 4 da Requerida.
[163] *Vide* parágrafo 375 da Petição 4 da Requerida.
[164] "***Receitas Extraordinárias**: quaisquer receitas complementares, acessórias ou alternativas à Tarifa de Pedágio e/ou às aplicações financeiras da Concessionária, decorrentes da exploração do Sistema Rodoviário e de projetos associados, como por exemplo, ocupações na faixa de domínio por empresas concessionárias de água, energia elétrica, telefonia, **publicidade** e outras"* (grifamos)
[165] "*15.2.1 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*." (grifamos)
[166] Conforme consta do **item 5** do Caderno III das Alegações Iniciais, em 24 de setembro de 2014, a ANTT, por meio do Memorando Circular nº 050/2014/SUINF (**RTE-218**), proibiu, de forma arbitrária e injustificada, a instalação

471. Tanto em via administrativa, quanto agora na arbitragem, **a ANTT jamais apresentou critérios objetivos que justificassem o alegado comprometimento da segurança dos usuários da rodovia**, violando, assim, o **princípio da motivação concreta**, por meio do qual o agente público deve atentar às consequências concretas de suas soluções jurídicas, conforme atualmente positivado no artigo 20 da LINDB, transcrito novamente para referência:

> *"Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em **valores jurídicos abstratos** sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão.*
>
> *Parágrafo único. **A motivação demonstrará** a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas."* (grifamos)

472. Não é admissível que a ANTT utilize de "valores jurídicos abstratos", como "segurança", sem considerar as consequências práticas de seus atos, isto é, sem qualquer embasamento técnico para atestar o comprometimento da segurança dos usuários que trafegam pelas rodovias administradas pela VIABAHIA, a ANTT não deve manter sua decisão pela medida restritiva dos direitos da VIABAHIA e dos usuários.

473. Ademais, além de onerar a VIABAHIA com a promoção de atos administrativos com nítidos **vícios de motivação**, a ANTT tampouco se manifestou em relação à **injustificada assimetria regulatória** que vem mantendo dentro do setor rodoviário. Violando a isonomia entre os entes regulados, a ANTT mantém a Requerente refém das arbitrariedades, que há tempos vêm afetando o equilíbrio econômico-financeiro desta Concessão.

474. Assim, como esclarecido no **item 5.2** do Caderno III das Alegações Iniciais, ainda que a **assimetria regulatória** possa ser utilizada pela ANTT a fim de administrar o setor rodoviário, esta deve ser necessariamente **justificada**, o que, por óbvio, **não ocorreu**.

475. A Requerida se **omitiu** em face de seu dever de regular a divergência no tratamento concedido às demais concessionárias e informou apenas nesta arbitragem que tomará as devidas providências para averiguar a situação. Claramente, **a ANTT não tem justificativas para as arbitrariedades que pratica**, tentando assim retirar a presente discussão da arbitragem sob o fajuto argumento de que "irá verificar" qual tratamento está sendo conferido a cada uma das concessionárias.

476. Já não causa tanto espanto o fato de a ANTT não ter a mínima ciência quanto à realidade das concessionárias que administra, porém não deve ser a VIABAHIA prejudicada por tamanha ingerência. Não há como admitir que a Requerida continue se omitindo frente ao dever de justificar os atos que promove, incorrendo diversas vezes em **vícios** que maculam de nulidade as decisões arbitrárias e abusivas praticadas **sempre** em desfavor da Requerente.

477. De toda a forma, ainda que a ANTT não tenha apresentado a devida motivação para validar seus atos, informando apenas que irá tomar medidas junto a outras concessionárias, fato é que **esta alterou unilateralmente o Contrato** com a VIABAHIA, impondo uma proibição não prevista quando da sua celebração. Este fato **incontroverso**, caso mantida a validade desta

---

de publicidade nas testeiras das edificações das praças de pedágio, bem como em áreas de garrafão e suas proximidades, justamente os locais mais atrativos paras as agências de publicidade.

proibição injustificada, enseja a **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, como pleiteado subsidiariamente pela VIABAHIA.

478. Desse modo, as genéricas alegações da ANTT em sua Resposta não afetam os argumentos já apresentados pela VIABAHIA, ao passo que se **reitera** todo o exposto no **item 5 do Caderno III** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, incluindo seus pedidos para que o Tribunal Arbitral:

i. **Declare** a **nulidade** dos atos administrativos adotados pela ANTT, por meio do Memorando Circular nº 050/2014/SUINF (**RTE-218**), para proibir que a VIABAHIA arrecade receitas extraordinárias provenientes da veiculação de publicidade.

ii. Consequentemente, **declare** que a VIABAHIA está autorizada a explorar receitas extraordinárias decorrente da veiculação de publicidade, inclusive, nas testeiras das edificações das Praças de Pedágio, em áreas de garrafão e suas proximidades.

iii. Subsidiariamente aos **itens (i) e (ii)** acima, caso o Tribunal Arbitral entenda que o ato promovido pela ANTT não padece de nulidade e que a restrição deva permanecer, **condene** a ANTT a **recompor 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), valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT.

iv. Subsidiariamente ao **item (iii)** acima, **condene** a ANTT a, ao menos, **apresentar** com a máxima brevidade as devidas justificativas, embasadas 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.

3.13. Alteração unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.10. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Ofício Circular n° 0002/2018/GEFIR/SUINF (**RTE-225**); • Correspondência VB-GEC 0700/2019 (**RTE-023**).
Fatos incontroversos
• A mudança das obrigações constantes do PER relacionadas à implantação dos Postos Fixos de Pesagem por Postos de Pesagem Veicular com Agente Remoto configura **alteração unilateral do Contrato**. • As **novas** obrigações relacionadas à implantação dos Postos de Pesagem Veicular com Agente Remoto implicam em **maiores custos**, em comparação com a obrigação originalmente prevista no Contrato para implantação dos Postos Fixos de Pesagem.

479. Sem se atentar às alegações e documentos trazidos pela VIABAHIA, **a ANTT pretende induzir o Tribunal Arbitral a erro** fazendo crer que *"não há propriamente uma pretensão resistida, face a inexistência de decisão definitiva desta Agência"*, assim não havendo *"controvérsia apta a ser submetida a este procedimento arbitral nos termos do art. 31 da Lei n.º 13.448/2017"*[167].

480. Como alertado acima no **item 3.3.1**., a ANTT lança mão de estratégia negacionista a ponto de omitir-se sobre documentos editados por seus próprios agentes, como o faz em relação ao documento *Diagnóstico e alternativas frente à queda de desempenho das concessões rodoviárias federais* (**RTE-011**), que foi encaminhado à VIABAHIA pelo Ofício Circular nº 001/2018/DG/ANTT (**RTE-035**), assinado pelo Diretor-Geral da Requerida à época. Nessa mesma linha estratégica, a ANTT pretende utilizar de similar tática a fim de **ocultar do Tribunal Arbitral** as arbitrariedades que vem sistematicamente promovendo em desfavor da VIABAHIA.

481. Assim, no intuito de desfazer as alegações falaciosas da ANTT, a VIABAHIA **reitera** o conteúdo do parágrafo 199 do Caderno III das Alegações Iniciais, demonstrando que há sim uma pretensão resistida, na medida que se demonstrou a **negativa ao pedido de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato na esfera administrativa**, conforme manifestação da ANTT (**RTE-234**), de 19 de dezembro de 2019, no âmbito da última revisão tarifária (9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária):

> **B – Proposta da SUINF**
>
> 194. Sobre assunto, reiteramos a informação da Nota Técnica SEI nº 3070/2019 de que, os projetos foram encaminhados à SUFIS, e os mesmos serão analisados pela Superintendência citada.
>
> 195. Até o presente momento, a SUFIS não informou sobre a aprovação de tais projetos à esta GEFIR.
>
> 196. Ademais, informamos que após aprovação dos mesmos e seus respectivos orçamentos, esta Agência retornará as tratativas sobre o assunto por meio da revisão subsequente.
>
> 197. Cabe salientar que tais obras não cabem reequilíbrio econômico financeiro, em vista tratar-se de obras obrigatórias em contrato, cujo valores já se encontram no cronograma econômico-financeiro.

Nota Técnica n° 4509/2019/GEFIR/SUINF (**RTE-234**)

482. Vê-se que a ANTT **expressamente** determinou que a VIABAHIA **não** faria jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão da alteração unilateral do sistema de pesagem de veículos, independentemente da avaliação dos projetos executivos já encaminhados pela VIABAHIA.

483. **A ANTT é uma verdadeira fábrica de alegações absurdas e falaciosas!** Percebe-se que a Requerida está disposta a construir qualquer narrativa, por mais desvirtuada da realidade, a fim de afastar a apreciação do Tribunal Arbitral em relação a diversos pleitos da VIABAHIA, como é o caso da presente discussão.

484. Assim, a despeito das inverdades trazidas pela ANTT, não restam dúvidas de que a **alteração unilateral do Contrato** promovida pela ANTT ao impor a execução de Postos de Pesagem Veicular com Agente Remoto ("PPVAR") em substituição ao Postos de Pesagem Fixos ("PPF" - previstos de modo expresso e específico no item 8.4 do PER[168]), somente pode ser realizada com a **concomitante manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em

[167] *Vide* parágrafo 379 da Petição 4 da Requerida.
[168] *"8.4. Sistema de Pesagem*
8.4.1 Diretrizes Gerais
8.4.1.1. A Concessionária deverá implantar até 9º ano da concessão, Sistema de Pesagem, composto por ***Postos de Pesagem Fixos****, e disponibilizar todos os meios, materiais e pessoal para sua operação*." (grifamos)

respeito à equação originalmente compactuada, conforme previsto na cláusula 19.1.3.(v) do Contrato[169], bem como do artigo 9º, §4º da Lei n° 8.987/95[170].

485. Nota-se que a alteração unilateral promovida pela ANTT **majorou substancialmente** os custos com os postos de pesagem. Se comparados à estrutura anteriormente prevista no PER, a implantação de 4 PPVARs ora imposto custará à VIABAHIA cerca de **R$ 20 milhões a mais**, conforme projetos e orçamentos **preliminares** elaborados pela VIABAHIA e avaliados no Relatório Complementar A&M (**RTE-459**). A responsabilidade por esta majoração **jamais** poderá recair sobre a VIABAHIA e negar isso seria **negar a matriz de risco contratual**.

486. Logo se vê que a conduta que a ANTT tenta imprimir sobre a Requerente é aquela que ela própria exerce nesta arbitragem: pretende **desvirtuar** o Contrato, os fatos e a lei.

487. Desse modo, as alegações da ANTT em sua Resposta não afetam os argumentos já apresentados pela VIABAHIA, ao passo que se **reiteram** todo o disposto no **item 6** do Caderno II da Parte Especial da Petição 5 da Requerente para que o Tribunal Arbitral:

i. **Declare** que a imposição feita pela ANTT à VIABAHIA, por meio do Ofício n° 0002/2018/GEFIR/SUINF, para que fossem implantadas 4 PPVAR, em substituição aos 4 PPF originalmente previstos no Contrato, consiste em **alteração unilateral do Contrato**, devendo ser promovido o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro;

ii. Consequentemente, **condene** a ANTT a **apreciar os projetos e orçamentos encaminhados de forma definitiva**, **procedendo** ao concomitante **reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, nos termos do artigo 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.

3.14. Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.13. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Termo de Entrega dos Veículos (**RTE-238**), anexado ao Convênio n° 001/2011 ("Convênio" - **RTE-236**); • Ofício n° 1860/2010-GAB/10ªSRPRF (**RTE-237**).
Fatos incontroversos
• A VIABAHIA adquiriu os veículos a pedido da PRF e os destinou a esta; • Termo de Entrega dos Veículos é anexo do Convênio n° 001/2011; e

[169] "*19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (...) (v) alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER*;" (grifamos)

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

- A VIABAHIA formulou pleitos administrativos para ressarcimento dos valores dispendidos com a aquisição e equipamentos das viaturas.

488. Quanto ao pedido feito pela VIABAHIA para que fossem ressarcidos os valores dispendidos com a compra, emplacamento e caracterização de oito viaturas da Polícia Rodoviária Federal ("PRF") - os quais foram indevidamente glosados pela ANTT -, alega a Requerida, sumariamente, que **(i)** a VIABAHIA "carecia de **autorização**" para a compra das viaturas e **(ii)** seria aplicável ao caso a prescrição quinquenal de que trata o Decreto n° 20.910/32.

489. Inicialmente, cabe lembrar que o Contrato firmado entre as Partes previa[171], desde a sua assinatura, a destinação de verbas para a Segurança no Trânsito durante todo o prazo de concessão – **incluindo o primeiro ano da Concessão**.

490. Os valores das mencionadas verbas poderiam ser destinados tanto para o aparelhamento da Polícia Federal Rodoviária, quanto para a promoção de eventos que visassem a conscientização dos usuários das rodovias em relação às normas de Segurança no Trânsito.

491. A VIABAHIA, **cumprindo** com sua obrigação contratual, firmou Convênio (**RTE-236**) junto ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal em fevereiro de 2011, com interveniência da ANTT, de modo a especificar as obrigações contratualmente previstas.

492. Por meio do Convênio, foi estabelecido que as verbas de Segurança do Trânsito seriam aplicadas de forma direta, ou seja, por meio da aquisição dos bens que fossem solicitados pela PRF.

493. Não obstante este detalhamento, conforme previamente mencionado, a obrigação da VIABAHIA **não** nasceu com o Convênio firmado, muito pelo contrário, ela existia **desde o início da Concessão**. Assim, mesmo antes de formalizar o meio pelo qual as verbas seriam investidas, **já havia expressa autorização pela ANTT** e a VIABAHIA iniciou a aquisição de bens que já eram solicitados pela PRF (**RTE-237**).

494. Em 20 de setembro de 2010, a PRF solicitou que fossem adquiridos oito veículos, bem como que fossem emplacados e caracterizados, uma vez que comporiam uma das frotas da PRF como veículos oficiais, destinados à atividade de fiscalização das rodoviais.

495. Dessa forma, nos meses subsequentes de novembro e dezembro de 2010, a VIABAHIA **adquiriu** os veículos solicitados - visando não somente o cumprimento do quanto estabelecido em Contrato, como também a celeridade na compra do aparelhamento necessário à atividade de fiscalização.

496. Logo após a aquisição, a VIABAHIA submeteu à ANTT toda a documentação comprobatória da compra[172], para a devida prestação de contas, conforme demonstrado por meio do Termo de Entrega (**RTE-238**), o qual foi posteriormente anexado ao Convênio.

---

[171] "*14.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar à ANTT,* ao longo de todo o Prazo da Concessão*, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e ou aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal*."
[172] Conforme demonstra o Relatório A&M (**RTE-087**)

497. Tem-se, assim, que, conquanto a compra das viaturas tenha ocorrido em momento anterior ao Convênio, **os valores nela despendidos foram apresentados, anexados e reconhecidos pela ANTT na data de celebração do mesmo**.

498. Conforme o exposto, a alegação apresentada pela ANTT em sua Resposta de que a VIABAHIA careceria de autorização para realizar a compra dos veículos não merece prosperar.

499. Aduz a ANTT que pelos termos do Contrato, a destinação e a utilização da verba de Segurança de Trânsito dependeria de "anuência" do Regulador, não podendo a Concessionária definir como a verba seria gasta.

500. Ocorre que o Convênio firmado com o Departamento de Polícia Federal Rodoviária ("DPFR"), no qual está anexado o Termo de Entrega que contabiliza e comprova o que foi dispendido, foi firmado **sob a interveniência da ANTT**, que **concordou** com seus termos e anexos (ainda que anteriores), **convalidando, portanto, os valores de verba gastos**.

501. Dessa forma, tanto pelo fato de a disponibilização de verbas voltadas à Segurança do Trânsito estar prevista **desde o início do Contrato**, quanto pelo **reconhecimento** pela própria ANTT dos valores dispendidos e apresentados por meio de anexo ao Convênio firmado com o DPFR, têm-se a total **improcedência** da alegação realizada pela Agência de que as verbas repassadas à PRF por meio da aquisição de veículos deveriam ser desconsideradas.

502. Até porque, seria no mínimo ilógico que a VIABAHIA fosse **penalizada por ter sido diligente**, e buscado dar celeridade ao cumprimento de suas obrigações contratuais e solicitações feitas pela PRF.

503. No mais, alega a ANTT a suposta ocorrência de prescrição – mais especificamente da prescrição quinquenal prevista pelo Decreto n° 20.910/32 – uma vez que a glosa dos valores ocorreu em 2011.

504. Conforme visto, a VIABAHIA, em pleno atendimento ao disposto contratualmente, utilizou as verbas destinadas à Segurança de Trânsito para aquisição de veículos que viriam a servir como viaturas para a PRF, no ano de 2011. De tal forma, criou-se, ai, uma expectativa de ressarcimento por parte do Poder Concedente dos valores dispendidos.

505. No entanto, de forma contrária à expectativa da Requerente, por meio da Nota Técnica n° 23/2012, o ressarcimentos dos valores lhe foi **negado** pela Agência, acarretando na glosa, por parte da ANTT, da quantia correspondente à verba repassada.

506. Ocorre que a VIABAHIA, ao ver frustradas suas expectativas de ressarcimento, buscou a via administrativa (**RTE-116**), ao longo das Revisões Extraordinárias, para pleitear os valores indevidamente glosados.

507. Dessa forma, com a instauração do procedimento administrativo, tem-se a **suspensão** da mencionada prescrição, conforme entendimento jurisprudencial já consolidado[173].

[173] "*RECURSO ESPECIAL REPRESENTATIVO DE CONTROVÉRSIA. ART. 543-C DO CPC E RESOLUÇÃO STJ N.º 08/2008. ADMINISTRATIVO. SERVIDOR PÚBLICO FEDERAL. INCORPORAÇÃO DE QUINTOS. MEDIDA PROVISÓRIA N.º 2.225-45/2001. PERÍODO DE 08.04.1998 A 05.09.2001. MATÉRIA JÁ DECIDIDA NA*

508. No mesmo sentido, o Decreto n° 20.910/10, em seu artigo 4°[174], estabelece que o período de estudo ou reconhecimento da dívida possui o condão de **suspender a prescrição**. Assim, **não há que se falar em prescrição** sobre este pedido da Requerente.

509. No mais, não somente a expectativa de ressarcimento foi frustrada – conforme demonstrado, como também houve **enriquecimento sem causa da Administração**, uma vez que, ao deixar de ressarcir os gastos da VIABAHIA com a compra, emplacamento e caracterização do veículos, como previsto contratualmente, praticou **glosa indevida** desses valores.

510. Dessa forma, conforme o exposto, a VIABAHIA faz jus à **recomposição do equilíbrio econômico-financeiro** do Contrato, em razão dos valores de verba indevidamente glosados pela ANTT.

511. Destarte, reitera-se todo o exposto no **item 7** do **Caderno III** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente, para que este Tribunal Arbitral para que **condene** a ANTT a **promover 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, em virtude da mora da ANTT.

3.15. A incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.14. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Correspondência VB-GEC-0900/2017 (**RTE-095**); • Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF (**RTE-175**); • Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (**RTE-240**); • Despacho nº 511/2018/SUINF (**RTE-243**); • Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-244**); • Nota Técnica SEI nº 2271/GEREF/SUINF/DIR (**RTE-027**); • Correspondência VB-GEC-0910/2017 (**RTE-248**); • Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF (**RTE-249**); • Correspondência VB-GEC-0981/2018 (**RTE-247**).
Fatos incontroversos

SISTEMÁTICA DO ART. 543-C DO CPC. POSSIBILIDADE EM ABSTRATO. AUSÊNCIA DE INTERESSE PROCESSUAL NO CASO CONCRETO. RECONHECIMENTO ADMINISTRATIVO DO DIREITO. AÇÃO DE COBRANÇA EM QUE SE BUSCA APENAS O PAGAMENTO DAS PARCELAS DE RETROATIVOS AINDA NÃO PAGAS. PRESCRIÇÃO. RENÚNCIA. INTERRUPÇÃO. REINÍCIO PELA METADE. ART. 9º DO DECRETO 20.910/32. ***SUSPENSÃO DO PRAZO NO CURSO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO. ART. 4º DO DECRETO 20.910/32. PRESCRIÇÃO NÃO VERIFICADA.*** *(...) 7. O art. 4º do Decreto 20.910/32, secundando a regra do art. 9º, fixa que a prescrição não corre durante o tempo necessário para a Administração apurar a dívida e individualizá-la a cada um dos beneficiados pelo direito.*" (REsp 1.270.439/PR, STJ – Primeira Seção, Rel. Min. Castro Meira, julgamento 26.06.2013, DJe 02.08.2013) (grifamos)

[174] "*Art. 4 Não corre a prescrição durante a demora que, no estudo, ao reconhecimento ou no pagamento da dívida, considerada líquida, tiverem as repartições ou funcionários encarregados de estudar e apurá-la.*
Parágrafo único. A suspensão da prescrição, neste caso, verificar-se-á pela entrada do requerimento do titular do direito ou do credor nos livros ou protocolos das repartições públicas, com designação do dia, mês e ano." (grifamos)

- Não há controvérsia em relação ao fato de a aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o Fluxo de Caixa Marginal ser uma prática equivocada.
- O atual modelo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio pautado em Trecho Homogêneos é disfuncional e impreciso.
- A aplicação proporcional do Desconto de Reequilibrio é especificamente prevista no Contrato para a obrigação de execução das Obras Condicionadas.
- A VIABAHIA nunca pretendeu, ou colocou em discussão, alterar a previsão de proporcionalidade específica prevista pelo Contrato.

512. Conforme demostrado no **item 1 do Caderno IV** das Alegações Iniciais, o presente pleito comporta duas controvérsias: **(i)** recomposição devida pela impropriedade na forma de aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o Fluxo de Caixa Marginal e **(ii)** revisão dos referenciais para apuração e aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

513. Em sua Resposta, a ANTT buscou **distorcer** o conteúdo das alegações da VIABAHIA, apresentando inclusive posicionamentos contraditórios aos atos que há tempos vem praticando na esfera administrativa. Desse modo, a demonstração do completo descabimento das alegações da ANTT será endereçada seguindo-se a segmentação pré-estabelecida para este pleito.

3.15.1. Recomposição devida pela impropriedade na forma de aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o Fluxo de Caixa Marginal

514. Conforme demonstrado no **item 1.1** do **Caderno IV** das Alegações Iniciais, a **ANTT reconheceu** que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio tanto sobre o Fluxo de Caixa Original ("FCO") quanto sobre o Fluxo de Caixa Marginal ("FCM") configura um **equívoco técnico** (**RTE-240**). Assim, os Descontos de Reequilíbrio praticados pela ANTT com base nesta errônea aplicação do dispositivo contratual são **nulos**, devendo, portanto, seus efeitos serem desconsiderados, inclusive de forma retroativa.

515. A ANTT **não nega** a necessária mudança na forma de aplicação do Desconto de Reequilíbrio, mas busca convencer o Tribunal Arbitral de que este equívoco técnico por ela já reconhecido consistiria em "nova interpretação", ao passo que seria *"vedada a retroação desse entendimento a revisões tarifárias já consolidadas"*[175]. Ainda, afirma que a VIABAHIA não teria se insurgido contra os Desconto de Reequilíbrio praticados antes da suposta alteração de interpretação, *"motivo pelo qual perdeu sua faculdade processual de impugnar os cálculos"*[176]. Não há cabimento às alegações da ANTT, conforme passa-se a demonstrar em seguida.

516. A linha argumentativa adotada pela Requerida ignora que, na realidade, a pretensão da Requerente decorre da **correção de um equívoco técnico** na aplicação do Desconto de Reequilíbrio, não de "mudança interpretativa dos termos contratuais". Inclusive, tratou-se de equívoco **reconhecido** pela ANTT após apontamento da VIABAHIA no âmbito da 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária (**RTE-095**).

[175] *Vide* parágrafo 407 da Petição 4 da Requerida.
[176] *Vide* parágrafo 405 da Petição 4 da Requerida.

517. Conforme demonstrado nas Alegações Iniciais e detalhado em seus aspectos técnicos no Relatório A&M (**RTE-087**), a incidência do Desconto de Reequilíbrio sobre o FCM **afeta** a equação econômico-financeira do Contrato, cuja manutenção é um dever da ANTT e uma garantia à VIABAHIA, nos termos do artigo 10 da Lei nº 8.987/1995[177] e do inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal[178].

518. No mais, a própria ANTT já constatou o equívoco desta prática que vinha impondo ao Contrato da VIABAHIA, conforme consta da Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (**RTE-240**):

> *"20. Ressaltamos inclusive que diante do exemplo apresentado, foi possível observar que* ***a incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio do Fluxo de Caixa Marginal desequilibra este fluxo****, nos parecendo mais adequada a sua incidência tão somente no Fluxo de Caixa Original."* (grifamos)

519. Isto é, ao longo de anos a ANTT onerou a VIABAHIA aplicando o Desconto de Reequilíbrio de modo tecnicamente equivocado, promovendo, assim, severo desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato. Essa conduta da ANTT **viola** seu dever legal de preservar o equilíbrio econômico-financeiro, sendo, portanto, **nulos os atos ilegais** praticados pela ANTT e imperiosa a recomposição deste desequilíbrio sofrido pela VIABAHIA**.**

520. Ainda, cumpre destacar que a ANTT pretende conduzir o Tribunal Arbitral a erro ao distorcer e **omitir** em sua Resposta dois elementos que desfazem sua argumentação.

521. Primeiro, a ANTT argumenta que a área técnica do Tribunal de Contas da União ("TCU") também entendia que o Desconto de Reequilíbrio deveria ser aplicado sobre o FCO e FCM, para tanto faz menção a trecho do TC 010.125/2019-1 (**RDA-053**).

522. O que a ANTT não esclareceu é que o referido relatório do TCU **não trata da presente Concessão**, mas sim da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. Isso mesmo, a ANTT transcreveu a análise feita pelo TCU para **outro** contrato de concessão, complemente **alheio** à discussão desta arbitragem, no intuito de convencer o Tribunal Arbitral de que o TCU ratificaria a equivocada aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o FCM da presente Concessão.

523. O segundo ponto que deve ser esclarecido é a distorção feita pela ANTT quanto ao teor dos artigo 2º, XIII da Lei nº 9.784/1999[179] e artigo 24 da LINDB[180]. Isso porque, ainda que se admita,

---

[177] *"Art. 10. Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro."*

[178] *"Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (...) XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações."*

[179] *"Art. 2º A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência. Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de: (...) XIII - interpretação da norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, vedada aplicação retroativa de nova interpretação."*

[180] *"Art. 24. A revisão, nas esferas administrativa, controladora ou judicial, quanto à validade de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa cuja produção já se houver completado levará em conta as orientações*

ad argumentandum tantum, que houve nova "interpretação" sobre a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e não propriamente um equívoco técnico, a vedação da aplicação retroativa de nova interpretação constitui uma garantia aos administrados e **não** uma prerrogativa da Administração Pública para se esquivar de seus erros e desequilíbrios quando da promoção de atos administrativos.

524. Os referidos dispositivos legais vedam a retroação dos efeitos da mudança de interpretação pela Administração **tão somente** quando tal alteração representar prejuízo aos administrados. No presente caso, a suposta "nova interpretação" da ANTT (verdadeira correção de erro técnico) **favorece** a adequada prestação do serviço público pela VIABAHIA, uma vez que permite a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

525. Essa correta interpretação quanto à vedação legal à retroação de nova interpretação da Administração Pública em relação aos atos que promove é confirmada pela doutrina, conforme ensina José dos Santos Carvalho Filho[181]:

> *"A vedação de aplicação retroativa de nova interpretação, entretanto, é matéria extremamente deliciada. Em nosso entender, **a vedação somente alcança as hipóteses em que a nova interpretação prejudica o interessado**. Naquelas, todavia, em que a nova concepção administrativa produza benefícios ao indivíduo, não vemos como deixar de alcançar as situações jurídicas anteriores idênticas não beneficiadas pela nova visão interpretativa, salvo, é claro se já ocorrida a prescrição ou a aplicação for materialmente inviável. **Não retroagir o novo entendimento nesses casos vulnera nitidamente o princípio da isonomia e da impessoalidade**, porque não se pode admitir que a Administração atue de uma forma para uns e não o faça para outros na mesma situação. **Aliás, se a Administração adota nova interpretação sobre certa norma ou certo fato é porque reconhece que a anterior não era a adequada.**"*[182] (grifamos)

526. Desse modo, mesmo se hipoteticamente admitindo a equivocada alegação da ANTT quanto à ocorrência de "nova interpretação" quanto à aplicação do Desconto de Reequilíbrio, não restam dúvidas de que os efeitos desta alteração **devem retroagir** até a data em que tais atos viciados foram emitidos, uma vez que são favoráveis ao administrado.

527. Portanto, ao promover a perpetuação do estado de desequilíbrio do Contrato, a Requerida claramente **viola** a expressa previsão do artigo 10 da Lei nº 8.987/1995 e, ainda, o inciso XXI do artigo 37 da Constituição Federal, visto persistir, imotivadamente, no descumprimento do dever de preservação do equilíbrio contratual e, especialmente, de aplicar as disposições contratuais adequadamente.

528. Daí extrai-se a clara **ilegalidade** que fulmina a restrição criada pela ANTT para obstruir a pretensão da VIABAHIA, cujo mérito é **incontroverso** entre as Partes, e, por consequência,

---

gerais da época, sendo vedado que, com base em mudança posterior de orientação geral, se declarem inválidas situações plenamente constituídas."

[181] Nesse mesmo sentido entende Elival da Silva Ramos: "Na verdade, o dispostos no inciso XIII do parágrafo único do art. 2º da Lei Federal n. 9784/99 acabou por agasalhar hipótese de anulação irretroativa de atos administrativos, **em homenagem à confiança dos administrados**, conferindo-lhes uma proteção mais ampla do que aquela resultante da tutela em concreto da boa-fé". (grifamos) RAMOS, Elival da Silva. A valorização do processo administrativo: o poder regulamentar e a invalidação dos atos administrativos. In: SUNFELD, Carlos Ari; MUÑOS, Guilhermo Andrés (Coords.). *As Leis do Processo Administrativo: Lei Federal 9.784/99 e Lei Paulista 10.177/98.* São Paulo, 2000, p. 91/92.

[182] CARVALHO FILHO, José dos Santos. *Processo Administrativo Federal: comentários à Lei 9.784 de 29/1/1999*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2001, p. 63/64.

torna indispensável que este Tribunal Arbitral **condene** a Requerida a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

3.15.2. Revisão dos referenciais para apuração e aplicação do Desconto de Reequilíbrio

529. Como se não bastassem as inverdades alegadas pela ANTT em relação ao primeiro desdobramento deste pleito, a ANTT surpreendeu com os argumentos trazidos em relação à discussão sobre a revisão dos referenciais para apuração e aplicação do Desconto de Reequilíbrio de Trechos Homogêneos (originalmente prevista no Contrato) para quilômetros unitários (proposta da VIABAHIA admitida pela ANTT).

530. Em suma, a ANTT **(a) ignora** todo o histórico administrativo deste pleito e **(b)** alega que a presente discussão visa tão somente tornar o Contrato *"mais rentável à Concessionária, ignorando as bases econômicas do contrato submetido a certame público"*[183].

531. Em relação ao item **(a)**, causa espanto a afirmação da Requerida no sentido de que haveria controvérsia quanto à *"possibilidade jurídica de revisão do referencial de aplicação do Desconto de Reequilíbrio"*[184], ao passo que, em via administrativa, **a ANTT já reconheceu a adequação e a necessidade de revisão da metodologia de apuração do Desconto de Reequilíbrio**, conforme extrai-se do Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF (**RTE-249**):

> 88. Dessa forma, entendemos ser pertinente atender o pedido da Concessionária em alterar a sistemática de cálculo do desconto de reequilíbrio dos parâmetros de desempenho, segmentando a rodovia por km.

532. Ocorre que, nesta arbitragem, a ANTT vem caminhando no sentido **contrário** ao que foi discutido por anos em via administrativa, sem receio de revelar ao Tribunal Arbitral que a arbitrariedade é seu próprio código de conduta[185].

533. A ANTT já **concordou** com o presente pleito da VIABAHIA, tanto que, à época, estava em discussão **apenas** a manutenção da aplicação proporcional do Desconto de Reequilíbrio relativo à execução das Obras Condicionadas, conforme consta do Anexo 5 do Contrato (**RTE-246**). Isto é, a controvérsia estava apenas em torno de a ANTT, sem qualquer estudo técnico prévio ou justificativa, sustentar que a revisão do referencial do Desconto de Reequilíbrio pressuporia a exclusão de tal proporcionalidade originalmente prevista no Contrato.

534. Esse **ilógico** argumento foi reiterado pela ANTT na arbitragem, ao afirmar que a VIABAHIA pretende tornar o mecanismo contratual "mais rentável" para si mesma, ignorando as bases econômicas do Contrato - item **(b)**. Na realidade, é a própria ANTT que ignora tais premissas econômicas, uma vez que insiste em contestar a manutenção da referida proporcionalidade do Desconto de Reequilíbrio às Obras Condicionadas.

---

[183] *Vide* parágrafo 411 da Petição 4 da Requerida.
[184] *Vide* parágrafo 413 da Petição 4 da Requerida.
[185] Novamente, referencia-se o item III do Parecer elaborado pela Professora Maria Sylvia Zanella di Pietro (**RTE-457**) a respeito da contradição entre as declarações da ANTT em via administrativa e a dos seus representantes na arbitragem.

535. Isso porque, a proporcionalidade prevista originalmente no Contrato deve ser **necessariamente mantida**, uma vez que está vinculada a própria lógica do desenvolvimento das Obras Condicionais e à estruturação econômico-financeira desses investimentos. O Desconto de Reequilíbrio é um mecanismo de deflação tarifária, aferido a partir da análise do nível de cumprimento das obrigações e parâmetros de desempenho fixados **originalmente no Contrato**, conforme Cláusula 20.6.1[186].

536. Desse modo, o Desconto de Reequilíbrio incide sobre o **FCO** da Concessão, sendo projetado de forma proporcional às obrigações nele **originalmente** contidas, conforme detalhado no Relatório A&M (**RTE-087**). Ignorar a proporcionalidade em relação às Obras Condicionadas, como pretende a ANTT, significa desvirtuar todo o sistema de fluxo de caixa que foi concebido para esta Concessão.

537. Novamente, a ANTT expõe que quem pretende **negar** o Contrato e as bases desta Concessão é ela própria e **não** a VIABAHIA. Onde estaria a "*pacta sunt servanda*" tão invocada pela ANTT? Claramente deixada para alegar apenas quando lhe convém.

538. Por sua vez, a alteração proposta pela VIABAHIA e **reconhecida** pela ANTT para alteração da base de apuração do Desconto de Reequilíbrio de Trechos Homogêneos para quilômetros unitários **não altera** a estruturação econômica deste deflator tarifário à luz do mecanismo de equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, conforme demonstrado nas Alegações Iniciais.

539. Ainda, cumpre apenas esclarecer que, diferente do que alegou a ANTT, a VIABAHIA **jamais** afirmou que a Requerida estaria aplicando o *"referido redutor tarifário de forma diversa da prevista no Contrato de Concessão"*[187]. Na realidade, a presente pretensão da Requerente consiste na atualização do referencial de aplicação do Desconto de Reequilíbrio, conforme já **concordou** a ANTT em via administrativa.

540. Ao final, na tentativa de contrapor o pedido da Requerente, a ANTT ainda dedica diversos parágrafos de sua manifestação para tentar comparar a presente modelagem contratual ao contrato de concessão da ViaSul (**RDA-063**), totalmente **alheio** à presente arbitragem e celebrado em **janeiro de 2019** – **uma década após o Contrato da VIABAHIA**. Além de absolutamente descabida, a tentativa de comparação da ANTT só confirma a **inadequação** da aplicação do Desconto de Reequilíbrio do Contrato ora contendido, o que levou a ANTT a expressamente reconhecer a necessidade de sua alteração para a VIABAHIA (**RTE-249**) e a implementar novos mecanismos para as concessões seguintes da 3ª Etapa do PROCOFE.

541. Desse modo, não restam dúvidas quanto à conclusão pela indispensabilidade de ser a ANTT condenada à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 20.1.2. do Contrato e na forma detalhada no Relatório A&M (**RTE-087**), tanto em razão do **(i)** equívoco técnico na forma de aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o FCM; quanto da **(ii)** aplicação do Desconto de Reequilíbrio na tarifa de pedágio a partir de referenciais defasados.

---

[186] *"20.6.1 A ANTT promoverá a avaliação do desempenho da Concessão de acordo com as regras e procedimentos previstos no Anexo 5, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório."*

[187] *Vide* parágrafo 413 da Petição 4 da Requerente.

542. Ante o exposto, a VIABAHIA **reitera** integralmente o exposto no **item 1** do Caderno IV da Parte Especial de sua Petição 5 para que o Tribunal Arbitral

i. **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R$ 3.809.650,47** (três milhões, oitocentos e nove mil, seiscentos cinquenta reais e quarenta e sete centavos), **em razão do equívoco técnico na forma de aplicação do Desconto de Reequilíbrio sobre o FCM**, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT. Para a realização da recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

ii. **Determine** à ANTT que concretize a **alteração do Anexo 5 do Contrato**, 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;

iii. **Condene** a ANTT a **promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no valor total de **R$ 23.275.012,60** (vinte e três milhões duzentos e setenta e cinco mil e doze reais e sessenta centavos), **em razão da aplicação do Desconto de Reequilíbrio na tarifa de pedágio a partir de referenciais defasados**, 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. Para a realização da recomposição do referido valor ao Contrato, a VIABAHIA apresentará, no momento oportuno desta arbitragem, as medidas de recomposição a serem adotadas pela ANTT.

3.16. Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Item 5.12. do Relatório A&M (**RTE-087**); • Estudo técnicos realizados da Pavesys Engenharia, enviados por meio da carta VB-GEC-1215/2017 (**RTE-255**); • Pedidos de reconsideração da aplicação do Desconto de Reequilíbrio formulados pela VIABAHIA à ANTT (**RTE-257**), (**RTE-097**) e (**RTE-258**); • Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro (**RTE-260**).
Fatos incontroversos
• A VIABAHIA adotou as diligências necessárias e atendeu aos indicadores 4 e 7 dos parâmetro de desempenho, não subsistindo razão para que a ANTT mantenha a incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

543. Como já evidenciado pela Requerente em suas Alegações Iniciais, embora tenha atendido integralmente aos indicadores 4 e 7 do Anexo 5 do Contrato, a Requerida manteve a deflação correspondente à aplicação do Desconto de Reequilíbrio destes indicadores.

544. Em suas Alegações Iniciais, a Requerente **comprovou** o atendimento dos indicadores 4 e 7 por meio dos seguintes Relatórios Técnicos:

Indicador	Subtrechos correspondentes	Documentos que comprovam o atendimento aos parâmetros de desempenho
Indicador 4	8, 9, 14 e 16	Relatório A&M (**RTE-087**), Relatório Pavesys (**RTE-256**) e Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro - RETOF (**RTE-260**)
Indicador 7	15	Relatório A&M (**RTE-087**), Relatório Pavesys (**RTE-256**)

545. Apesar disso, na oportunidade de apresentar sua Resposta às Alegações Iniciais, a Requerida **ignorou completamente** a existência do Relatório A&M e do Relatório Pavesys, ambos importantíssimos para o deslinde do pleito, uma vez que estes são compostos, em sua maior parte, por questões técnicas, que vão muito além de discussões fáticas e jurídicas.

546. De modo diverso, a Requerida versou acerca de cada subtrecho supracitado, fazendo referência apenas ao Relatório Técnico Operacional Financeiro ("RETOF"), e ao Relatório de Monitoração da ANTT, elaborado por ela mesma, para embasar sua defesa ainda em âmbito administrativo.

547. De antemão já se percebe que a Requerida **não** analisou integralmente as Alegações Iniciais apresentadas pela Requerente. Por conseguinte, sua defesa também **não** impugnou todos os pontos nela abordados.

548. Como se não bastasse ignorar os Relatórios Técnicos que serviram de alicerce para a argumentação da Requerente em suas Alegações Iniciais, a Requerida apresentou uma defesa totalmente **desconexa** com a discussão aqui travada.

549. Nota-se que, enquanto em suas Alegações Iniciais, a Requerente tenha elaborado uma linha do tempo[188] para elucidar melhor os acontecimentos acerca do atendimento do Indicador 4 aos parâmetros de desempenho, a Requerida segue negando a cronologia dos fatos.

550. De fato, a Requerida **não contestou** referida linha do tempo ou qualquer argumento tecido pela Requerente, limitando-se a repetir os argumentos lançados levianamente na esfera administrativa. De duas uma: ou a Requerida não leu a manifestação da Requerente (conduta que não pode ser esperada de doutos Procuradores Federais), ou **não** possui qualquer argumento mínimo para rebatê-la, o que definitivamente é o presente caso.

551. Afinal, como demonstrado pelo Relatório A&M (**RTE-087**), a Requerida se baseou em seu Relatório de Monitoração para argumentar, de forma superficial, que apesar da realização das obras, estas não se adequariam aos parâmetros de desempenho, **sem**, contudo, atentar-se à ordem cronológica dos fatos. Isso porque, por esta cronologia, fica claro que os dados constantes neste relatório foram coletados **dias antes** das adequações feitas pela VIABAHIA, de modo que este **não demonstra a realidade do indicador**. A realidade da adequação foi repetidamente **comprovada**, mas a ANTT, sem argumentos e de forma abusiva, recusa-se sequer a analisar.

[188] *Vide* parágrafo 95 do Caderno IV da Parte Especial da Petição 5 da Requerente.

552. Para impugnar o Indicador 7, a Requerida mostrou-se ainda mais superficial em sua argumentação, encerrando a discussão em um único parágrafo.

553. Em apertada síntese, pode-se dizer que para impugnar tanto o Indicador 4 quanto o Indicador 7, a Requerida genericamente apresentou excertos copiados do RETOF (dissociado da realidade), **sem** impugnar especificamente os pontos abordados pela Requerente em suas Alegações Iniciais.

554. Além de não impugnar especificamente os argumentos da Requerente, a Requerida reproduziu os mesmos argumentos de que se utilizou na esfera administrativa, utilizando os mesmos documentos e ignorando as provas trazidas pela Requerente. Manteve, portanto, sua constante e cômoda postura negligente e arbitrária, mais uma vez **não** se justificando da maneira como deveria: adequada e motivadamente.

555. Isto posto, a Requerente vem, nesta oportunidade, reiterar os argumentos e provas já exarados em suas Alegações Iniciais[189], **não impugnados e portanto incontroversos**, e enfatizar a postura da Requerida de não cooperar com o bom desenvolvimento do procedimento, solicitando a Intervenção do Tribunal Arbitral para que **condene** a ANTT a **promover 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), 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.

3.17. Nulidade de autos de infração

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais

• Medida Cautelar Pré-Arbitral n° 1033023-70.2019.4.01.3400 (**RTE-262**)
• Auto de Infração n° 5027 – PAS n° 50500.107335/2012-37:
  ○ VB-GEC 0813/2012 (**RTE-268**);
  ○ Cancelamento do TRO, conforme consta do Ofício n° 317/2012/COINF/URBA (**RTE-269**);
  ○ Decisão nº 115/2019/SUINF (**RTE-272**), julgou improcedente a defesa da Requerente;
  ○ Páginas 124 à 315 do RTE-262.
• Auto de Infração n° 5082 – PAS n° 50535.003945/2014-27:
  ○ Decisão nº 36/2015/GEFOR/SUINF (**RTE-275**);
  ○ Páginas 316 à 432 do RTE-262.
• Autos de Infração n° 5086 e 5087 – PAS n° 50535.004387/2014-17 e 50535.004386/2014-72:
  ○ Decisão nº 113/2019/SUINF (**RTE-276**);
  ○ Decisão nº 110/2019/SUINF (**RTE-277**);
  ○ Páginas 433 a 711 do RTE-262.

Fatos incontroversos
• Auto de Infração nº 5027 foi lavrado após a URBA ter reconhecido que a VIABAHIA não era responsável pelo atraso no cercamento da faixa de domínio.

[189] *Vide* item 2 do Caderno IV da Parte Especial da Petição 5 da Requerente.

556. Como já apresentado pela Requerente em suas Alegações Iniciais, a letargia da ANTT agravou o estado de desequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, tendo, ainda, aplicado a Requerida multas desarrozoadas e conflitantes com princípios mais comezinhos da Administração Pública.

557. Em que pese todo o exposto pela Requerente, a Resposta da ANTT contentou-se em rebater os argumentos apresentados de forma superficial e, muitas vezes, **sem** ao menos impugnar especificamente os pontos controvertidos. Por essas razões, será demonstrada a necessária declaração de nulidade pelo Tribunal Arbitral dos Autos de Infração nº 5027, nº 5082, nº 5086 e nº 5087.

558. Assim, demonstra-se a ocorrência de prescrição intercorrente (**Item 3.17.1.**), assim como, a nulidade dos autos de infração dos quais derivam as sanções ora discutidas (**Item 3.17.2.**), além da desproporcionalidade e ausência de razoabilidade na sua aplicação (**Item 3.17.3.**).

3.17.1. Da prescrição intercorrente

559. Nas suas Alegações Iniciais, a Requerente comprovou estarem prescritas as pretensões sancionatórias da ANTT, visto a ocorrência de prescrição intercorrente, conforme previsto no artigo 1º, §1º, da Lei Federal nº 9.873/99:

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

560. Ressalta-se, por simetria à norma federal acima destacada, a Resolução ANTT nº 5.083/2016, que instituiu as normas de processo administrativo para apuração de infrações e aplicação de penalidades no âmbito da ANTT, definiu os mesmos critérios temporais para ocorrência da prescrição:

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

561. Em todos os processos administrativos que culminaram nas sanções ora discutidas, houve o **transcurso de mais de 4 anos** sem que houvesse movimentações decisórias relevantes. Ou seja, lapso temporal suficiente para que se configure a prescrição intercorrente trienal.

562. No entanto, mesmo diante do óbvio, a Requerida, na sua Resposta, suscitou a inocorrência de prescrição intercorrente com base em dispositivo da Lei Federal nº 9.873/99, que dispõe:

> "*Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva: (...)*
> *II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato."* (grifamos)

563. Para tanto, superficialmente apontou documentos para cada um dos Autos de Infração que supostamente teriam o condão de interromper a contagem do prazo prescricional. Veja-se a relação de documentos trazida pela Requerida:

Auto de Infração	Documentos que, suspostamente, interromperam a prescrição	Conteúdo
AI nº 5027	RDA-077 (fls. 144) RDA-084	Encaminhamento da SUINF à GEFOR solicitando análise. Encaminhamento à SUINF para tomada de "providências decorrentes".
AI nº 5082	RDA-086	Encaminhado à COFIR/GEFOR para análise ref. ao Princípio da Continuidade Delitiva e requerendo a realização de dosimetria da pena a ser aplicada à Concessionária.
AI nº 5086	RDA-087	Encaminhado à COFIR/GEFOR para análise ref. ao Princípio da Continuidade Delitiva e requerendo a realização de dosimetria da pena a ser aplicada à Concessionária.
AI nº 5087	RDA-088	Encaminhado à COFIR/GEFOR para análise ref. ao Princípio da Continuidade Delitiva e requerendo a realização de dosimetria da pena a ser aplicada à Concessionária.

564. Da análise de tais documentos, depreende-se que se trata de meros **despachos de encaminhamento e organização interna**, ou, no máximo, de pareceres que em **nada** alteram o curso processual ou "*importam apuração do fato*", como determina o dispositivo invocado pela ANTT. Esta ignora, portanto, a natureza de tais atos e os tenta enquadrar erroneamente em uma das hipóteses passíveis de interromper a prescrição.

565. De modo diverso do que entende a ANTT, a jurisprudência dos tribunais pátrios tem se consolidado no sentido de que despachos com natureza de mero encaminhamento interno, **não interrompem** a contagem do prazo prescricional. Destacam-se os seguintes excertos de julgados nessa linha, assim ementados:

> *"ADMINISTRATIVO. AGÊNCIA NACIONAL DE SAÚDE SUPLEMENTAR. PROCESSO ADMINISTRTIVO. APLICAÇÃO DE MULTA. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. LEI N.º 9.873/99.A pretensão punitiva da Administração Pública prescreve em cinco anos, contados da data do fato punível. Instaurado o processo administrativo para apurá-lo, incide a prescrição intercorrente prevista no § 1º do artigo 1º da Lei n.º 9.873/99, que é de três anos. O artigo 2º da Lei n.º 9.873/99 estabelece as causas de interrupção da prescrição, e o seu artigo 3º, as causas suspensivas, dentre elas, a prática de ato inequívoco pela Administração para apuração dos fatos.* ***O ato de mero impulsionamento ou encaminhamento físico do processo administrativo de um setor para outro não tem o condão de interromper a prescrição intercorrente, pois não configura ato inequívoco que importe apuração do fato infracional****."* (TRF-4, 4ª T., APELREEX 5026646-62.2014.4.04.7100, Rel. VIVIAN JOSETE PANTALEÃO CAMINHA, DJ 23.02.2016) (grifamos)

"ADMINISTRATIVO. IBAMA. PROCESSO ADMINISTRATIVO. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. HIPÓTESES DE SUSPENSÃO DO PRAZO. ***Meros despachos de encaminhamentos, apresentação de relatórios e/ou qualquer ato burocrático praticado não podem ser confundidos com 'inequívoco' ato apuratório de fatos ou de impulsionamento processual visando à apuração de fatos, razão pela qual são inaptos a interromper a prescrição, sob pena de desvirtuamento da norma."*** (TRF-4, 3ª T., AC 5010747-18.2019.4.04.7110, Rel. VÂNIA HACK DE ALMEIDA, DJ 08.09.2020) (grifamos)

"DIREITO ADMINISTRATIVO. PROCESSO ADMINISTRATIVO PARALISADO POR TRÊS ANOS. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE CONFIGURADA. Incide a prescrição no procedimento administrativo paralisado por mais de três anos, pendente de julgamento ou despacho, na forma da Lei nº 9783/99, art. 1º, § 1º. ***Interrompe-se a prescrição da ação punitiva por qualquer ato inequívoco que importe apuração do fato. A movimentação processual constituída de meros despachos de encaminhamentos não significa ato inequívoco apto a interromper a prescrição. Inércia da Administração configurada****. Precedentes."* (TRF-4, 4ª T., AC 5001808-11.2017.4.04.7210, Rel. VIVIAN JOSETE PANTALEÃO CAMINHA, DJ 26/08/2020) (grifamos)

"EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL. AMBIENTAL. PARALISAÇÃO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO POR PERÍODO SUPERIOR A TRÊS ANOS. INÉRCIA CARACTERIZADA. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE RECONHECIDA. ***A prescrição intercorrente caracteriza-se pela simples ausência de movimentação do feito por mais de três anos consecutivos, a teor do art. 1º, §1º, da Lei nº 9.873/99. Para que se configure esta inércia é necessária a ausência de atos ou, como entende a jurisprudência, que os atos eventualmente praticados sejam de mero expediente (isto é, não se revistam de conteúdo decisório, não tenham finalidade instrutória ou não se destinem à comunicação ao devedor).****"* (TRF-4, 2ª T., AC 5000713-21.2018.4.04.7012, Rel. MARIA DE FÁTIMA FREITAS LABARRÈRE, DJ 30.10.2019) (grifamos)

"RECURSO ESPECIAL. PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. INMETRO. AUTO DE INFRAÇAÕ. PRESCRIÇÃO INTERCORRENTE. CONFIGURAÇÃO. APELAÇÃO IMPROVIDA. 6.depreende-se dos autos que o processo administrativo em questão realmente ficou parado por mais de 3 (três) anos. **A simples prolação de despacho de mero expediente, meses antes do término do prazo prescricional, não pode ser invocado ao reconhecimento da prescrição**".
(STJ – Resp: 1869580 PE 2020/0077909-3, Relator: Ministro BENEDITO GONÇALVES, DJ 01.07.2020). (grifamos).

566. Além disso, tais despachos da ANTT foram proferidos de forma **protelatória**, na medida em que esta não objetivou dar efetivo andamento aos processos[190], consistindo em mero artifício para perpetuação dos processos administrativos.

567. É o que resta claro a partir da análise da página 143 do **RDA-077**, em que a capa do despacho conta com uma observação, escrita à mão e assinada pela Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária, em 21 de setembro de 2015, chamando a atenção para o lapso

[190] Nesse sentido, o STJ já negou provimento ao Recurso Especial interposto pela ANATEL em que se discutia a interrupção do prazo prescricional pela juntada de "Informe" que, segundo a Agência, teria movimentado o processo administrativo e, por isso, interrompido o prazo prescricional. Veja-se:
"Não tinha, assim, o condão, como pretendido pela ANATEL, de afetar a prescrição, tendo em vista que, contrariamente ao que quer fazer crer, não ofereceu impulsão ao feito que o retirasse do estado de estagnação". 3. Pela leitura dos trechos acima colacionados, depreende-se que o acórdão recorrido concluiu que nenhum ato de apuração foi realizado entre a apresentação da defesa (17/12/2002) e a edição do ato punitivo (19/10/2007), o que ensejou a paralisação do feito por lapso de tempo superior a três anos, configurando a ocorrência da prescrição intercorrente." (STJ, 2ª T., REsp 1461362, Rel. Herman Benjamin, DJ 16.02.2017)

temporal decorrido desde a decisão proferida em 1ª instância, assim transcrita: *"**Decisão 1ª instância em 27/03/2013. Atenção**!"* (grifamos)

568. A observação chama "atenção" para a data da decisão da 1ª instância justamente porque esta seria a data a partir da qual, sem novas movimentações no processo administrativo, começaria a contar o prazo prescricional. Atentando-se a isso, a Requerida tentou se resguardar e proferiu **despachos sem cunho decisório**, e tampouco relevante, mas que, em sua equivocada concepção, seriam suficientes para interromper a contagem do prazo prescricional. Nada mais absurdo e intolerável.

569. Ademais, como se verifica na tabela supracitada, não se observam **nenhum** dos demais marcos que a Lei Federal nº 9.873/99, taxativamente, expõe, que têm o condão de interromper a prescrição:

> *"Art. 2º Interrompe-se a prescrição da ação punitiva:*
> *I – pela notificação ou citação do indiciado ou acusado, inclusive por meio de edital;*
> *II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;*
> *III - pela decisão condenatória recorrível.*
> *IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal."*

570. No mesmo sentido, a Resolução ANTT nº 5.083/16:

> *"Art. 70. [...]*
> *§3º Interrompe-se a prescrição:*
> *I - pela notificação da parte interessada, inclusive por meio de edital;*
> *II - por qualquer ato inequívoco, que importe apuração do fato;*
> *III - pela decisão condenatória recorrível; ou*
> *IV - por qualquer ato inequívoco que importe em manifestação expressa de tentativa de solução conciliatória no âmbito interno da administração pública federal."*

571. Destarte, imperioso se mostra a necessidade de reconhecimento, por este Tribunal Arbitral, da **ocorrência de prescrição intercorrente** da pretensão sancionatória da Requerida no que tange aos autos de infração nº 5027, nº 5082, nº 5086 e nº 5087.

3.17.2. Demonstração da nulidade dos Autos de Infração

3.17.2.1. Auto de Infração nº 5027

3.17.2.1.A. Violação ao princípio da hierarquia e ao princípio da tipicidade do ato praticado pela ANTT

572. Como já demonstrado nas Alegações Iniciais, a Requerida lavrou o presente Auto de Infração mesmo após o acolhimento, pela COINF/URBA, das justificativas apresentadas pela Requerente. Isto é, mesmo após o **reconhecimento quanto à ausência de culpa da Requerente** pela impossibilidade de ser feito o cercamento no tempo fixado pela Requerida.

573. Diante disso, a Requerida alegou que, embora tenha aceitado as justificativas, ainda assim a Requerente deveria tomar medidas para cumprir a obrigação a ela imposta. Alegou, ainda, que contatou a Requerente, por meio do Ofício nº 317/2012/COINF/URBA, para explicar que houve falha operacional nas comunicações da COINF/URBA, e, por isso, a Requerente deveria

"desconsiderar" os Ofícios nº 312/2012/COINF/URBA (Ofício em que aceitou as justificativas da Requerente – **RDA-081**) e nº 313/COINF/URBA (Ofício que concedeu prazo para atendimento do TRO). Por conseguinte, o Auto de Infração seria válido e deveria ser considerado pela Requerente.

574. No entanto, a postura da Requerida é totalmente reprovável e vedada pelo ordenamento jurídico brasileiro. A aceitação da COINF/URBA para as justificativas da Requerente seguida da lavratura do Auto expressa conduta **completamente contraditória** e viola princípios que deveriam norteá-la, como os princípios da hierarquia e tipicidade do ato praticado.

575. A Requerida insiste no fato de que não teria havido violação ao princípio da hierarquia, mas apenas a suposta convalidação do ato pelo fiscal em relação à Decisão da COINF/URBA. Todavia, tal entendimento não deve prosperar, pois, na realidade, **o fiscal da Requerida agiu em desconformidade com o estipulado anteriormente**.

576. A violação ao princípio da hierarquia afeta não apenas a segurança jurídica que deve estar presente em todas as relações jurídicas, como também demonstra as condutas sempre contraditórias assumidas pela Requerida.

577. O princípio da tipicidade do ato praticado pela Requerida também foi desrespeitado. A Resolução nº 5810/2018, vigente à época, estabelece taxativamente, em seu artigo 2º, as duas hipóteses nas quais poderá ser lavrado Auto de Infração, sendo uma delas a *"não correção, no prazo previsto, de ocorrência registrada em Termo de Registro de Ocorrência."*

578. A Requerida utilizou-se desta disposição legal para, desacertadamente, fundamentar a lavratura do Auto de Infração nº 5027, o que não faz sentido, uma vez que o **TRO havia sido cancelado pela COINF/URBA**. Não pode a Requerida, por lhe ser conveniente, arguir que os Ofícios nº 312 e nº 313 foram emitidos por supostos "problemas operacionais" não comprovados e devem ser **desconsiderados**.

3.17.2.1.B. Da ausência de previsão de penalidade para a conduta da VIABAHIA

579. O Auto de Infração nº 5027 também carece de um elemento fundamental, previsto nas próprias Regulamentações da Requerida[191], qual seja: a indicação da penalidade supostamente cometida pela Requerente.

580. A Requerida se limita a afirmar que o Contrato prevê as condutas passíveis de punição, bem como as eventuais penalidades a serem aplicadas, enquanto a dosimetria das penalidades estaria prevista em Resolução da ANTT.

[191] *Vide* artigo 23 da Resolução ANTT n° 442/2004 (**RTE-274**): *"Art. 23. O auto de infração conterá, conforme o caso: (...) V - dispositivo legal, regulamentar, de edital de licitação ou contratual infringido e a(s) penalidade(s) prevista(s);"*

581. Analisando-se os dispositivos arguidos pela Requerida, sejam contratuais (cláusulas 18.4[192], 18.5[193] e 18.6[194]), sejam legais (artigo 3º da Resolução ANTT nº 4.071/2013), percebe-se que **nenhum estabelece as penalidades a serem aplicadas**. De modo diverso, o Contrato e a Resolução supracitada apenas citam a maneira com que deverão ser calculados os valores das penalidades. Sendo assim, é insustentável a tese da Requerida, pois as previsões se referem apenas aos valores e gradação de valores das multas e **não** à penalidade específica.

3.17.2.2. Auto de Infração nº 5082 - Desrespeito aos princípios constitucionais do contraditório e ampla defesa no âmbito administrativo

582. Neste ponto, novamente a Requerida se mostra superficial em sua argumentação. Como se não bastasse ter **ignorado** parte fundamental da defesa trazida pela VIABAHIA no tocante à preservação da segurança dos usuários das rodovias, em sua Resposta às Alegações Iniciais, também **não impugnou** especificamente os argumentos trazidos pela Requerente.

583. Pelo contrário, de forma extremamente genérica, aduziu em sua Resposta às Alegações Iniciais bastar "*uma breve análise dos processos administrativos juntados aos autos pela própria Requerente para perceber que seguiram rigorosamente a legislação de regência e o contrato de concessão, assegurando ao autuado as garantias do contraditório e da ampla defesa"*[195]. Novamente, a ANTT **não se desincumbe de seu ônus** de refutar o direito da VIABAHIA e apenas repete suas alegações na esfera administrativa.

584. Em âmbito administrativo, a Decisão nº 36/2015/GEFOR/SUINF (**RTE-275**) proferida pela Requerida dispõe que **não** foram vislumbrados os argumentos referentes à segurança dos usuários das rodovias.

585. A Requerente não pôde exercer seus direitos constitucionais ao contraditório e ampla defesa enquanto a Requerida simplesmente ignora parte importante de sua fundamentação e furtar-se de responder adequada, específica e motivadamente. Situação que revela a **nulidade** da sanção a ela imposta.

3.17.2.3. Autos de Infração nº 5086 e nº 5087

586. Os Autos de Infração nº 5086 e 5087 lavrados são relacionados aos problemas enfrentados em razão **da presença de solo massapê na BR-324BA**, conforme indicado no **Item 3.4.** supra. O contexto fático da aplicação de tais multas, portanto, mostra-se de suma importância; mesmo assim, a **Requerida sequer abordou ou analisou este contexto**.

---

[192] *"18.4 O não atingimento dos Parâmetros de Desempenho constantes do PER para as obras e serviços de caráter não obrigatório será considerado inexecução parcial do Contrato de Concessão, e ensejará à Concessionária as sanções previstas nos subitens (Ii) e/ou (iii) do item 18.5, sem prejuízo, da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro calculada na forma do Anexo 5. Tais penalidades não poderão ser cumulativas com as multas previstas no item 18.3 acima."*

[193] *"18.5 Pela inexecução parcial ou total deste Contrato, a ANTT poderá, garantida prévia defesa, aplicar à Concessionária as seguintes sanções: (i) advertência; (ii) multa, de 100 (cem) até 1000 (mil) URT's; (iii) rescisão contratual, na forma prevista neste Contrato."*

[194] *"18.6 Na aplicação das sanções será observada regulamentação da ANTT quanto à graduação da gravidade das infrações."*

[195] *Vide* parágrafo 456 da Petição 4 da Requerida.

587. Ademais, a Requerente não pôde exercer plenamente seus direitos ao contraditório e ampla defesa, pois até o momento da elaboração da defesa prévia, **não tinha tido acesso a vistas ou cópias dos processos administrativos**, **embora tenha realizado requerimento formal para tanto**.

588. Sem acesso aos autos dos processos administrativos, a Requerente **não** tinha ciência dos elementos fáticos e jurídicos apresentados pela Requerida para embasar sua defesa. Defender-se à luz dos princípios constitucionais do contraditório e da ampla defesa, previstos no artigo 5º, LV, da Constituição Federal, sem ao menos ter acesso aos autos do processo de que era parte, se tornaria, nesta conjuntura, **impossível**.

3.17.3. Desproporcionalidade e ausência de razoabilidade do valor da multa

589. No mais, ainda que o Tribunal Arbitral entenda pela legalidade na aplicação das multas – o que se cogita apenas *ad argumentandum tantum* -, deve-se atentar à **desproporcionalidade** entre as condutas supostamente sancionáveis da Requerente capazes de gerar a autuação, e os valores aplicados a serem pagos constantes nos Autos de Infração nº 5082, nº 5086, nº 5027 e nº 5087.

590. Isso porque os valores das penalidades a serem aplicados são calculados com base na URT. Na 1ª etapa da PROCOFE, o valor da multa é correspondente a 100 vezes a Tarifa Básica de pedágio. Já na 2ª Etapa, o valor da multa equivalerá a 1000 vezes o valor da Tarifa Básica do Pedágio.

591. A Requerida limita-se a alegar que a ponderação para a valoração das penalidades foi precedida de regulamentação, procedimento participativo e realizado conforme parâmetros técnicos. Alega, ainda, ser aplicada indistintamente a todas as Concessionárias da mesma Etapa de Concessões, fato que tornaria os valores proporcionais.

592. Todavia, em **nenhum** momento a Requerente apontou existir desproporcionalidade no valor das multas aplicadas entre Concessionárias da mesma Etapa de Concessões. O que foi apontado pela Requerente, na verdade, é justamente a desproporcionalidade do valor das multas entre Concessionárias de Etapas diferentes da PROCOFE, o que cria uma manifesta assimetria no setor rodoviário.

593. Além disso, a desproporção também reside entre o suposto ato praticado pela Concessionária e o valor das multas aplicadas, como já minuciosamente detalhado nas Alegações Iniciais apresentadas pela Requerente e **não refutado pela ANTT**.

3.17.4. Conclusão

594. Ante o exposto, a Requerente vem **reiterar** integralmente seus argumentos apresentados no **item 3 do Caderno IV** da Petição 5 da Requerente e seus pedidos para requerer ao Tribunal Arbitral que:

   i. **Declare** a ocorrência de **prescrição intercorrente** em relação à pretensão da ANTT em aplicar a sanção imposta por meio dos Autos de Infração n° 5027, 5082, 5086 e

5087, nos termos do nos termos do artigo 1º, § 1º, da Lei nº 9.873/1999 e artigo 70, § 1º, do Anexo da Resolução ANTT n° 5.083/2016.

ii. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela inocorrência de prescrição intercorrente, **declare** a nulidade dos Autos de Infração n° 5027, 5082, 5086 e 5087 tratados nesta arbitragem 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.

iii. Ainda, subsidiariamente aos pedidos supra, **promova a redução** dos valores das sanções ora discutidas, a fim de adequá-las aos princípios da proporcionalidade e razoabilidade.

3.18. Inaplicabilidade de atos normativos emitidos pela ANTT

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Correspondência VB-GEC-0750/2019 (**RTE-292**).
Fatos incontroversos
• ANTT não justificou a não realização de Audiência Pública quando da edição dos atos normativos, cuja inaplicabilidade se pleiteia nesta arbitragem. • ANTT não demonstrou que a aplicação do SICRO para precificação dos itens unitários resultaria em sobrepreço à VIABAHIA.

595. Em suma, a ANTT alega que os 5 atos normativos, cuja aplicabilidade ao presente Contrato está sendo discutida nesta arbitragem, consistiriam em mecanismos de *"integração da regulação"*[196], refletindo, assim, o devido uso de seu poder normativo. Na realidade, toda a argumentação trazida pela Requerida visa ocultar que estes atos normativos promovem alterações nas obrigações contratuais da VIABAHIA, subvertendo, muitas vezes, as especificidades do presente Contrato.

596. Desde a assunção da Concessão, a ANTT buscou deturpar as premissas deste Contrato, sendo que muitas vezes a Requerente se viu obrigada a submeter-se às arbitrariedades praticadas pela ANTT. No entanto, as alterações promovidas pelo atos normativos ora em discussão não podem ser tolerados, uma vez que representam substancial alteração das previsões contratuais, sem que para tanto seja, ao menos, reconhecido o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos da Cláusula 19.1.3.(v) do Contrato.

597. A fim de desfazer as inverdades alegadas pela ANTT de forma objetiva, a VIABAHIA endereçará primeiro seus esclarecimentos em relação à invalidade das Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT (**RTE-279**), Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT (**RTE-288**), Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT (**RTE-289**) e do Ofício Circular nº 011/2018/SUINF (**RTE-291**) (**subitem 3.18.1.**), e em seguida reiterará as razões pelas quais a Resolução ANTT nº 5.859/2019 (**RTE-069**) também não deve ser aplicada ao presente Contrato (**subitem 3.18.2.**).

[196] *Vide* parágrafo 499 da Petição 4 da Requerida.

3.18.1. Uso indevido de Portarias e de Ofício Circular

598. Ao longo de sua Petição 4, a ANTT buscou dissimular o abuso de seu poder normativo fazendo uso da genérica alegação no sentido de que seria seu dever adotar as medidas necessárias para "otimizar" a regulação do setor rodoviário federal.

599. Conforme já demonstrado no item introdutório do **Caderno V** das Alegações Iniciais, a Requerida, por meio de suas gerências técnicas, vem editando atos normativos que **desvirtuam os direitos contratuais da VIABAHIA**, claramente em violação à competência de sua Diretoria Colegiada, nos termos dos artigos 60 e 24, IV, da Lei de Criação da ANTT (Lei nº 10.233/01) e artigo 11, VIII, do anterior Regimento Interno (**RTE-273**) que consta do artigo 15, VIII do atual (**RTE-221**).

600. Isto porque, a Requerida se utilizou de Portarias e até de um Ofício Circular para impor à VIABAHIA severas restrições e alterações contratuais que **somente** poderiam ser operacionalizadas por meio de Resolução editada pela **Diretoria Colegiada da ANTT**. Para além do patente **vício de competência** detalhado nas Alegações Iniciais, esta prática irregular da ANTT vulnerou a possibilidade destes atos normativos ora impugnados, serem submetidos à Audiência Pública, oportunidade na qual seriam expostas as arbitrariedades que a ANTT pretendia aplicar no setor regulado[197].

601. Por sua vez, sem a devida motivação e comprovação, a ANTT alegou que estaria desincumbida de realizar Audiência Pública para edição dos referidos atos normativos, com base no artigo 7º da Resolução 5.624/2017 (**RDA-136**), uma vez que as referidas *"não teriam o condão de afetar direitos de agentes econômicos ou de usuários de serviços de transporte eis adstritas as normas superiores que lhe conferem legitimidade."*[198]

602. **Vejam o argumento ardiloso da ANTT!**

603. Exatamente para evitar que sejam realizadas Audiências Públicas, a ANTT aproveita-se de suas gerências técnicas para emitir atos normativos de competência exclusiva de sua Diretoria Colegiada adotando "*formas"* que independam da prévia submissão ao público.

604. Nada mais conveniente do que editar Portarias e Ofício para tratar de assuntos que deveriam ser endereçados por Resoluções, por exemplo, no intuito de esquivar-se da realização de audiências públicas! Não restam dúvidas de que a ANTT tão somente busca promover alterações substanciais nos direitos contratuais da VIABAHIA, camufladas de "poder normativo".

605. Ainda que não se considere a arbitrária manobra praticada pela ANTT em relação à competência para edição destes atos normativos, *ad argumentandum tantum*, cumpre destacar que a ANTT **não motivou** sua decisão para a dispensa de Audiência Pública, assim como **não comprovou** que tal dispensa teria sido aprovada por sua Diretoria Colegiada, como determina

[197] Cumpre pontuar que a ANTT, na tentativa de ocultar os vícios de competência em discussão, valeu-se de dispositivos que sequer eram aplicáveis à época de emissão dos atos administrativos (por exemplo, dispositivos editados por meio de Resolução ANTT de 2020, muito posteriores ao que se discute nesta arbitragem – *vide* parágrafos 502 e 503 da Petição 4 da Requerida).
[198] *Vide* parágrafo 509 da Petição 4 da Requerida.

o invocado artigo 7º da Resolução 5.624/2017. Isto é, de qualquer forma, a Requerida praticou atos notoriamente **viciados** em desfavor da VIABAHIA, seja quanto à competência, seja quanto à motivação e comprovação.

606. Vale mencionar, que até mesmo o Regimento Interno atual da ANTT, ainda que fosse aplicável como defende a Requerida, é bem restrito no que diz respeito a situações que dispensam a realização de Audiência Pública e, mesmos nestes casos, reitera a exigênciada justificativa por parte da ANTT[199]. Ou seja, a ANTT vem adotando medidas que divergem dos normativos que ela emite quando assim lhe é conveniente.

607. Além destas considerações, a análise individualizada de cada um dos atos normativos ora contendidos permite verificar como a ANTT visa desvirtuar as previsões contratuais por meio de normas viciadas quanto ao ente competente para emití-las, muitas vezes **alterando unilateramente o Contrato, sem garantir a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, bem como alterando disposições de natureza econômica**.

608. **Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT.** A ANTT alega que este ato normativo não impôs à VIABAHIA novas obrigações contratuais, uma vez que *"não foram imputadas mudanças de qualquer natureza aos Planos já elaborados pela Concessionária"*[200], bem como que esta portaria foi *"editada para dar cumprimento ao dispositivo da Lei nº 10.233/2001"*[201].

609. No tocante às novas obrigações imputadas à VIABAHIA, **não** há cabimento à genérica alegação da ANTT que tampouco se desincumbiu do ônus de impugnar especificamente as alegações e documentos apresentados pela Requerente. Nesse sentido, cumpre reiterar que os novos encargos decorrentes da aplicação da Portaria nº 184/2018/SUINF/ANTT foram devidamente detalhados no parágrafo 22 do **Caderno V** das Alegações Iniciais.

610. No mais, caso a Requerida tivesse analisado devidamente o presente pleito não teria alegado o absurdo de que este ato normativo prestou-se apenas a dar cumprimento às obrigações já previstas na Lei nº 10.233/2001. Isso porque, por meio da referida Portaria, a ANTT promoveu verdadeira **alteração unilateral do Contrato**, estipulando elevado número de novos procedimentos, que deveriam ser atendidos pela VIABAHIA, **sem reconhecer seu direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.**

611. No mais, cumpre reiterar que não é apenas a VIABAHIA que se insurgiu contra esta arbitrariedade praticada pela ANTT, mas também a **Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias ("ABCR") já solicitou a imediata suspensão dos efeitos da Portaria** (**RTE-286**). Desse modo, não há como prosperar as arbitrariedades providas pela ANTT e expressa tentativa de desvirtuar o conteúdo das obrigações previstas no Contrato.

612. **Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT.** A ANTT alegou de forma genérica que *"a fixação de metas, prazos e o fornecimento de informações que auxiliem em estudos e projetos voltados a melhoria do tráfego e segurança do sistema rodoviário a ser apresentado pela VIABAHIA não constituem por si só novas obrigações".*

[199] Conforme artigo 98, caput e §1º, inserido por meio da Resolução nº 5.888/20.
[200] *Vide* parágrafo 526 da Petição 4 da Requerida.
[201] *Vide* parágrafo 542 da Petição 4 da Requerida.

613. Este é mais um exemplo da postura descompromissada da ANTT no sentido de se abster por completo de controverter os argumentos e documentos trazidos pela VIABAHIA no **item 2** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais. Ante a **ausência de impugnação específica** reputam-se **incontroversas** as alegações não contestadas.

614. Tão somente com o genérico argumento de que não teriam sido impostas novas obrigações à Requerente, **a ANTT pretende ocultar que alterou unilateralmente o Contrato**, impondo custos adicionais à VIABAHIA, sem promover o devido reequilíbrio econômico-financeiro, conforme detalhado pela Requerente.

615. Fato é que a ANTT **jamais** oportunizou à VIABAHIA que demonstrasse os impactos da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT na equação econômico-financeira do Contrato, uma vez que o próprio ato normativo de pronto já excluiu a possibilidade de reequilíbrio contratual e, agora na arbitragem, a ANTT furta-se de avaliar as alegações da Requerente. Tais arbitrariedades sistematicamente praticadas pela ANTT não devem prosperar!

616. Assim, cumpre reiterar que, conforme já demonstrado, a Portaria em referência **inovou** as obrigações da VIABAHIA ao estabelecer **novos e mais curtos prazos**, diferentes dos previstos pelo Contrato ou pela Resolução nº 1.187/2005. Além disso, as regras trazidas por esta Portaria impactam diretamente o Contrato em tela ao **determinarem novas modalidades de projetos, como o anteprojeto**, sequer previsto anteriormente pela Resolução nº 1.187/2005 ou pelo Contrato.

617. Para piorar, em decorrência da abertura advinda de tal Portaria no sentido de que as *"diretrizes deverão ser revisadas assim que surgir necessidade de complementações, correções ou então para acompanhar a evolução das técnicas de engenharia ou novas tecnologias*", novos Ofícios Circulares e Portarias poderão ser emitidas com base na Portaria nº 28/2019, e aumentar ainda mais os encargos da VIABAHIA. Isso ocorre, muito embora da própria Portaria tenha constado também que: "*Não é recomendável que eventuais complementos ou correções se limitem a documentos administrativos que não possuam a eficiência e a publicidade que se espera de um regulamento. Assim, qualquer alteração, supressão ou inclusão de temas deverá ocorrer por meio de nova versão deste documento, que substituirá a anterior*".

618. É o caso, por exemplo, do Ofício Circular nº 923/2020/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-474**), a partir do qual, "*de forma complementar ao preconizado no Anexo I da Portaria Suinf nº 28/2019*", a Agência passou a exigir, para fins de promoção do reequilíbrio, o atendimento a um novo procedimento de prestação de contas, sem estabelecer qualquer critério objetivo que aponte em quais circunstâncias a concessionária precisa se submeter a tal procedimento. Não se está aqui buscando questionar o Ofício Circular em si, porém, vale mencioná-lo para demonstrar não somente que a Portaria nº 28/2019 foi fruto de uma arbitrariedade da Requerida, como dela decorrem outras.

619. Desse modo não restam dúvidas sobre a **inaplicabilidade** da referida Portaria ao presente Contrato, maculado pelas irregularidades promovidas em detrimento dos direitos da VIABAHIA.

620. **Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT.** A ANTT alegou de forma genérica que as novas previsões trazidas por este ato normativo não seriam contraditórias ao que prevê o item 2.2.1 do PER, uma vez que *"o primeiro trata da apresentação do Planejamento Anual dos investimentos das*

obras e serviços previstos no ano concessão subsequente, enquanto o segundo cuida da data de conclusão das obras e serviços"[202].

621. Ocorre que, ao invés de justificar suas alegações, a ANTT **apenas** transcreveu o artigo 2º da referida Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT e do referido item do PER e afirmou que *"uma simples leitura mostra que os textos acimas não são incompatíveis entre si"*.

622. Isto é, a ANTT além de **não impugnar as alegações trazidas pela VIABAHIA –** a qual detalhou todas as alterações trazidas pela Portaria no **item 3** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais **–**, também **deixou de justificar suas próprias alegações**, utilizando construções genéricas e muitas vezes meramente retóricas no intuito de ocultar do Tribunal Arbitral as arbitrariedades que vem promovendo em via administrativa.

623. No mais, a título meramente provocativo, a ANTT alegou que a VIABAHIA estaria requerendo o afastamento da aplicação da Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT, *"porque a Requerente não consegue fazer o planejamento eficiente dos seus investimentos"*[203]. Sem qualquer justificativa, a ANTT pretende, desesperadamente, imputar alguma responsabilidade à VIABAHIA, ao tentar desviar a atenção para o fato de que promoveu a alteração unilateral grave aos mecanismos de Desconto de Reequilíbrio do Contrato.

624. Desse modo, ante a **ausência de impugnação** específica do presente pleito, resta **incontroverso** que esta Portaria vai de encontro às disposições encontradas no próprio Contrato, uma vez que pretende **alterar** a forma de aplicação do mecanismo de Desconto de Reequilíbrio, sem promover o devido reequilíbrio econômico-financeiro e sem a prévia anuência da VIABAHIA.

625. **Ofício Circular nº 011/2018/SUINF.** A ANTT confessou que, até que sejam finalizados os estudos contratados com a UFSC para elaboração da metodologia de cálculo para itens unitários, seriam aplicados os ultrapassados *"percentuais que já eram aplicados anteriormente pela SUINF"*[204].

626. A despeito das Cláusulas 20.4.2.(i)[205] e 20.5.3.[206] do Contrato preverem a utilização de **critérios de mercado** para a aferição do valor dos investimentos a serem realizados pela Requerente, a ANTT, **sem justificativa**, decidiu alterar unilateralmente esta previsão contratual, sem realizar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

627. A justificativa apresentada pela ANTT em sua Resposta para a necessidade de alteração do mecanismo de precificação dos investimentos foi tão somente que *"a aplicação da metodologia do DNIT em obras pontuais e de pequeno porte resultariam em sobrepreços."* Sob o ponto de vista técnico, essa alegação é o mesmo que dizer **nada**.

---

[202] *Vide* parágrafo 555 da Petição 4 da Requerida.
[203] *Vide* parágrafo 554 da Petição 4 da Requerida.
[204] *Vide* parágrafo 560 da Petição 4 da Requerida.
[205] *"20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio: (i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos. entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER previsto no Anexo II deste Contrato, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;"*
[206] *"20.5.3 Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio."*

628. Isso porque, **a ANTT jamais comprovou** que a adoção do SICRO geraria sobrepreços. Muito menos, a ANTT sequer apresentou qualquer justificativa para tamanha alteração de entendimento, vulnerando o princípio da segurança jurídica, conforme já detalhado no **item 4** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais.

629. Como se não bastassem as alegações sem provas, enquanto se aguarda a finalização dos "estudos técnicos pela UFSC", a ANTT decidiu que seria aplicada uma metodologia antiga, **sem** qualquer compromisso com o que previa o Contrato, que nesta altura é visto pela Requerida como um documento facultativo qualquer, aplicável apenas ao desfavor da VIABAHIA. Novamente, na visão da ANTT, a tão aclamada *pacta sunt servanda* só se aplicaria à Requerente, jamais a ela própria.

630. Não há como se legitimar tamanha arbitrariedade. Estes percentuais que deveriam ser "provisórios" estão sendo utilizados até hoje, sem qualquer previsão de substituição. Logo, questiona-se por quanto tempo deverá a VIABAHIA aguardar a elaboração da nova metodologia?

631. Desse modo, não é admissível que a ANTT mantenha a VIABAHIA refém de suas arbitrariedades, suspensa pela promessa de que um dia será apresentada uma nova metodologia, sendo que de qualquer forma o que se pretende é desvirtuar o mecanismo contratual que determina a utilização de critérios de mercado, sem devidamente justificar seus atos.

632. Ante o exposto, a VIABAHIA **reitera** integralmente o exposto no **Caderno V** da Parte Especial de suas Alegações Iniciais para que o Tribunal Arbitral:

i. **Declare** a **inaplicabilidade** da Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato.

a. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato, **condene** a ANTT a **recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato**, em razão dos custos adicionais a incorrer, para o cumprimento das novas obrigações que foram impostas pela Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT, a ser oportunamente quantificado nesta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária.

ii. **Declare** a **inaplicabilidade** da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato.

a. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato, **condene** a ANTT a **recompor 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.

iii. **Declare** a **inaplicabilidade** da Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT ao Contrato.

a. Consequentemente, **requer-se, ainda, a declaração** de nulidade do Desconto de Reequilíbrio aplicado em desfavor da Requerente, com a consequente

recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser oportunamente quantificada no curso desta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária.

iv. **Declare** a **inaplicabilidade** do Ofício Circular nº 011/2018/SUINF ao Contrato.

a. Por consequência, sendo **incontroversa** a não adequação do SICRO, requer a VIABAHIA que a ANTT seja **condenada** 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.

3.18.2. A grave ilegalidade da Resolução nº 5.859/2019

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Ofício nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT (**RTE-008**); • Parecer nº 02529/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-070**); • Parecer 00371/2017/PF-ANTT/PGF/AGU (**RTE-016**); • Ofício nº CT-054/2019 (**RTE-295**).
Fatos incontroversos
• A Resolução nº 5859/2019 foi editada sem a Análise de Impacto Regulatório; • A edição da Resolução se deu após a VIABAHIA já ter submetido as propostas da 1ª e da 2ª Revisões Quinquenais, que não haviam sido concluídas pela ANTT; • A Resolução cria requisitos adicionais para a realização da Revisão Quinquenal, inovando os termos contratuais.

633. A Resposta da ANTT aos argumentos da Requerente, no que tange à nulidade e inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 ao presente Contrato, evidenciou a arbitrariedade com que esta tem tratado os assuntos relacionados à Concessão, em especial no que diz respeito à intangibilidade do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

634. A criativa interpretação e atuação da ANTT, como inclusive já tratado no **Item 3.1.** supra, **contradiz expressa disposição contratual** (Cláusula 16.5.1.), além de vulnerar a lógica de operação do Contrato, na medida em que impõe restrições e alterações na disciplina das formas de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no caso de novos investimentos.

635. Não fosse o bastante, na sua Resposta, a Requerida demonstra sua insubordinação à legalidade, assumindo a desconsideração dos requisitos de validade, cuja observação é imposta pelos artigos 4º, 5º e 6º da Lei nº 13.848/2019, que é anterior à referida Resolução.

636. Diante disso, como se demonstrará, a Resposta da Requerida tão somente deixa clara a inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 ao Contrato, que foi editada ao arrepio dos requisitos formais (**Item 3.18.2.1.**), em evidente desconsideração da particularidade da Concessão da VIABAHIA (**Item 3.18.2.2.**) e em confronto direto aos limites intertemporais inerentes às alterações normativas que implique em restrição do direito dos administrados (**Item 3.18.2.3**).

3.18.2.1. Ilegalidade da Resolução nº 5.859/2019: desatendimentos aos requisitos de validade do ato

637. A ANTT tenta sustentar que a Resolução nº 5.859/2019 atenderia à "necessidade de regulação procedimental" da Revisão Quinquenal que, como apontado no **item 3.1.** supra, tem como fundamento a Resolução nº 675/2004 e, especificamente no caso da VIABAHIA (o que não ocorre em outras concessões), na Cláusula 16.5.1. do Contrato.

638. Além de absolutamente intempestivo, já que emitido **10 anos após** a inclusão da Revisão Quinquenal ao Contrato, este ato normativo padece de **graves vícios**, como demonstrado pela Requerente nas Alegações Iniciais, sendo sua **ilegalidade patente**, uma vez que **não** se aperfeiçoa sequer aos requisitos de validade impostos pela Lei nº 13.848/2019 – não obstante já esteja sendo implementada pela ANTT em todas as revisões em curso relativas ao Contrato ora contendido.

639. A ilegalidade da Resolução nº 5.859/2019, tamanha a gravidade de seus efeitos, foi objeto de parecer jurídico específico emitido recentemente por Egon Bockmann Moreira à ABCR (**RTE-462**), o qual identifica e detalha cada um dos graves vícios deste ato normativo.

640. De início, já se percebe a **ausência da Análise do Impacto Regulatório** ("AIR") desse ato, em que pese o disposto no artigo 6º da mencionada Lei[207].

641. Nesta arbitragem, já se observou que a Requerida age de modo autoritário e sem se ater aos elementos técnicos concretos. Contudo, muito além de ser uma simplista estratégia processual, no exercício dos seus deveres-poderes como agência reguladora, esse comportamento se repete e agrava. É o caso da absoluta ausência de AIR da edição da Resolução nº 5.859/2019, em um contexto econômico de declínio dos projetos de concessões lançadas pelo Poder Concedente.

642. A AIR, de acordo com a definição extraída por Patrícia Pessôa Valente dos relatórios elaborados pela OCDE e pelo Banco Mundial, pode ser definida da seguinte forma:

> *"A OCDE define a análise de impacto regulatório como "uma ferramenta que examina e avalia os prováveis benefícios, custos e efeitos das regulações novas ou alteradas. Ela oferece aos tomadores de decisão dados empíricos valiosos e uma estrutura abrangente na qual eles podem avaliar suas opções e as conseqüências que suas decisões podem acarretar. Um escasso entendimento dos problemas em questão ou dos efeitos indiretos da ação governamental pode debilitar os incentivos regulatórios e resultar em falha regulatória. A AIR é utilizada para definir problemas e garantir que a ação governamental seja justificada e apropriada".*

[207] Artigo 6º: "*A adoção e as propostas de alteração de atos normativos de interesse geral dos agentes econômicos, consumidores ou usuários dos serviços prestados serão, nos termos de regulamento, **precedidas da realização de Análise de Impacto Regulatório (AIR)**, que conterá informações e dados sobre os possíveis efeitos do ato normativo. § 1º Regulamento disporá sobre o conteúdo e a metodologia da AIR, sobre os quesitos mínimos a serem objeto de exame, bem como sobre os casos em que será obrigatória sua realização e aqueles em que poderá ser dispensada. § 2º O regimento interno de cada agência disporá sobre a operacionalização da AIR em seu âmbito. § 3º O conselho diretor ou a diretoria colegiada manifestar-se-á, em relação ao relatório de AIR, sobre a adequação da proposta de ato normativo aos objetivos pretendidos, indicando se os impactos estimados recomendam sua adoção, e, quando for o caso, quais os complementos necessários. § 4º A manifestação de que trata o § 3º integrará, juntamente com o relatório de AIR, a documentação a ser disponibilizada aos interessados para a realização de consulta ou de audiência pública, caso o conselho diretor ou a diretoria colegiada decida pela continuidade do procedimento administrativo*." (grifamos).

> *Para o Banco Mundial, a "análise de impacto regulatório é um processo de tomada de decisão baseado em evidências para identificar se uma regulação é necessária e qual solução é mais apropriada. Estruturalmente, AIR é um processo que compreende fazer as perguntas corretas num formato estruturado que dê suporte a um debate mais aberto e transparente. Além disso, AIR é uma análise sistemática e consistente de potenciais impactos que possam resultar da atividade ou inatividade governamental. AIR é também o meio de comunicação entre os tomadores de decisão e aqueles que serão afetados pela medida."*[208] (grifamos)

643. Vê-se, portanto, a relevância da AIR, que vai muito além do que um requisito formal, sendo **crucial para que os atos normativos expedidos pela Requerida atendam à finalidade mais aderente ao interesse público** (que certamente não pode estar na derrocada do programa de concessões e em afugentar investidores).

644. Em que pese tal relevância, **a ANTT não elaborou a AIR**, promovendo as tratativas para a edição da Resolução em comento ao arrepio do artigo 6º da Lei nº 13.848/2019, como pontuado por Egon Bockmann Moreira no referido parecer (**RTE-462**):

> "*Porém, fato é que o caso concreto revela desobediência frontal ao art. 20 da 13.655/2018 e art. 6º da Lei 13.848/2019, bem como ao próprio Manual da ANTT. Isso porque a AIR deixou de levar em conta as "informações e dados" concretos à disposição da agência reguladora. Ao contrário, a RESOLUÇÃO 5.859/2019 baseou-se em suposições e exemplos, não em fatos*."

645. Na realidade, o que se afigura é a ausência de qualquer motivação hábil a fundamentar a edição, nos termos restritivos e inovadores, da Resolução nº 5.859/2019. Por consequência, mais um requisito de validade foi inobservado pela ANTT, vez que despreza a razão de existência das revisões contratuais, em especial a Quinquenal, com previsões como a absurda postergação da recomposição econômico-financeira no caso de realização de novas obras/serviços – previsão que **viola** cabalmente o artigo 9º, §4º, da Lei nº 8.789/95. Neste sentido, também o parecerista:

> "*No que respeita à lógica das revisões quinquenais, fato é que a RESOLUÇÃO despreza a razão de ser dessa ordem de processos administrativos, que se prestam a colher os frutos da capacidade de aprendizagem de todos e de cada um dos contratos de concessão de serviço público: a "sistematização do conhecimento que aperfeiçoe a eficiência de determinados contratos públicos". **Ora, contratos de concessão são nitidamente incompletos e dinâmicos, cada qual com suas peculiaridades autônomas. Ao vincular os investimentos de todas as concessionárias a um só critério de pontuação definido a priori e unilateralmente, a ANTT subverte o interesse público que matiza as revisões quinquenais; esvaziando sua capacidade de gerar vantagens ao projeto concessionário e aos usuários do serviço público**.*
>
> *Mais: estatuiu a prorrogação de determinado reequilíbrio contratual (aquele decorrente de inclusão de novas obras), submetendo-o a juízos discricionários, e prescreveu requisitos inéditos ao processamento de pedidos de revisão quinquenal, com cronologia certa (para alguns atos) e incerta (para outros tantos). **Está-se diante de ato regulatório que, sobre intervir em atos jurídicos perfeitos, cria obstáculos para o legítimo exercício da gestão por parte das sociedades empresariais concessionárias**.*

[208] VALENTE, Patrícia Pessôa. *Análise de Impacto Regulatório. Uma ferramenta à disposição do Estado. Belo* Horizonte: Fórum, 2013, p. 40-41.

Tal ato regulamentar interfere, portanto, no exercício do direito fundamental da liberdade de empresa, nos exatos moldes em que foi parametrizado em cada um dos contratos administrativos (atos jurídicos perfeitos). ***O seu conteúdo repudia a lógica das revisões quinquenais, esvaziando a capacidade de aprendizagem dos respectivos contratos.***

Ocorre que essa ordem de atos regulatórios – que se imiscuem unilateralmente em gestão empresarial e em contratos administrativos de longo prazo – requerem obediência aos princípios da legalidade e da proporcionalidade (dentre outros preceitos). O que não se passou no caso em exame." (grifamos)

646. O artigo 5º da citada Lei nº 13.848/2019 é expresso ao determinar que *"[a] agência reguladora deverá* ***indicar os pressupostos de fato e de direito que determinarem suas decisões****, inclusive a respeito da edição ou não de atos normativos"*. Porém, a Resolução nº 5.859/2019 foi editada e publicada **sem** que a ANTT expressasse quais são os pressupostos, à luz da realidade de concessões como a operada pela VIABAHIA – que está **há anos** buscando a realização da Revisão Quinquenal nos termos do seu Contrato – que justificam, concreta e racionalmente, a:

(i) Restrição do escopo da Revisão Quinquenal à *inclusão, exclusão, alteração e reprogramação de obras e serviços do PER* (conforme *caput* do artigo 2º), excluindo a possibilidade de revisão para compatibilização das obrigações contratuais ao cenário econômico, como expressamente garantido pela Cláusula 16.5.1. do Contrato ora contendido;

(ii) Supressão da possibilidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio da Revisão Quinquenal, em que pese, no caso da VIABAHIA, esse escopo tenha sido **expressamente reconhecido pela AGU**, por meio do Parecer nº 02529/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 17 de novembro de 2017 (**RTE-070**);

(iii) Restrição das concessionárias elegíveis para a concretização da Revisão Quinquenal a partir da exigência de comprovação, no momento da submissão da proposta pela concessionária, da "regularidade econômica", "ausência de multas não pagas" (conforme artigo 8º, I e II[209]), ao arrepio da disposição contratual específica da Cláusula 16.5.1., que garante o direito da VIABAHIA, e a obrigação da ANTT, à realização da revisão a cada quinquênio da Concessão;

(iv) Criação da exigência de avaliação do "perfil de risco" das concessionárias, que, conforme previsto no §2º do artigo 10 da Resolução nº 5859/2019[210], reflete a "*capacidade*

[209] "*Art. 8º A proposta de revisão quinquenal deve ser acompanhada de declaração de cumprimento dos seguintes requisitos pela concessionária: I - regularidade fiscal e econômico-financeira; [...] III - inexistência de penalidades decorrentes de decisão administrativa definitiva e não pagas, ressalvados os casos de suspensão judicial de sua exigibilidade*;"

[210] *"Art. 10. Ressalvadas as situações previstas no art. 4º desta Resolução, caberá à Superintendência competente submeter as propostas de revisão quinquenal à aplicação do método multicritério previsto no Anexo I desta Resolução, de forma a aferir: I - a qualificação da concessionária para o recebimento de novas obras e serviços, em função do nível de execução contratual e do perfil de risco financeiro; e II - a ordem de prioridades das alterações do PER propostas, definida a partir dos seguintes critérios: a) complexidade de desapropriação; b) complexidade do licenciamento ambiental; c) influência da obra ou serviço na fluidez do tráfego; d) influência da obra ou serviço na melhoria da segurança viária; e) capacidade de induzir o desenvolvimento regional; f) tratamento de pontos críticos de travessia e pedestres; e g) funcionalidade dos retornos. §1º A execução contratual contempla o grau de cumprimento da execução de obras e serviços previstos no PER e é representada pelas variáveis calculadas nos termos dos art. 5º, 6º e 7º do Anexo I desta Resolução.* ***§2º O perfil de risco financeiro reflete a***

financeira e indica graus de riscos em caso de aumento de obrigações e é calculado nos termos dos artigos 3º e 4º do Anexo I".

647. Essas **inovações** introduzidas pela Resolução nº 5.859/2019 - em **dissonância**, inclusive, com o que fora objeto de discussão na audiência pública convocada pela Requerida (**RTE-296**) - tampouco observam o dever de proporcionalidade das medidas adotadas pela ANTT no tocante à Concessão.

648. O artigo 4º da Lei nº 13.848/2019 é claro ao prever que *"[a] agência reguladora deverá observar, em suas atividades, a devida adequação entre meios e fins, vedada a imposição de obrigações, restrições e sanções em medida superior àquela necessária ao atendimento do interesse público"*. Ou seja, no caso da VIABAHIA – diretamente afetada pelo teor da citada Resolução -, era **dever** da Requerida ponderar a necessidade de compatibilização da realidade específica da Concessão ao promover qualquer pretensão de mutação na regulação de um mecanismo revisional estruturante do Contrato.

649. Ademais, sendo a Revisão Quinquenal justamente o mecanismo de adequação da Concessão às alterações supervenientes ao longo do período de vigência contratual (25 anos) e, sendo assunto remansoso o efeito da depressão econômica à Concessão, não pode a ANTT pretender suprimir tal direto por meio da **criação posterior de requisitos inovadores** ao acesso a um mecanismos previsto no Contrato firmado com a VIABAHIA, o qual não apresenta qualquer condicionante subjetiva por parte da concessionária para implemento da revisão a cada cinco anos.

650. Aliás, o **tempo**, como exposto no **Item 3.1.** supra, é exatamente **a única condicionante** à realização da Revisão Quinquenal, que constitui, de um lado, **dever da ANTT**, e, por outro, direito da VIABAHIA.

651. Jamais a criação de novas limitações e requisitos, que **prejudicam** direitos e obrigações já firmados há anos, pode ser considerada uma "integração" às disposições existentes[211]. Se o objetivo fosse realmente a "integração", a ANTT buscaria editar um procedimento que permitisse o exercício destes direitos e obrigações, mas **nunca** os suprimir como ocorre com a Resolução n° 5.859/2019 no tocante ao Contrato da VIABAHIA.

652. Nota-se, inclusive, que a ANTT **confessa que alterou** a minuta da Resolução discutida em Audiência Pública, o que foi levantado pela VIABAHIA[212]. Segundo a Requerida, seria possível fazer estas alterações para "melhoramentos". Ora, ficou mais do que demonstrado nas Alegações Iniciais que só houve **pioras** após esta mudança, inclusive com a supressão de um "regime de transição", impondo o "arquivamento" das propostas de revisões em curso.

653. Portanto, o vício de motivação e desatendimento à proporcionalidade são indiscutíveis e reforçam a **inaplicabilidade**, por inconteste **ilegalidade**, da referida Resolução ao Contrato da VIABAHIA que, claramente não se aperfeiçoa com as restrições estabelecidas ao exercício do direito previsto expressamente na Cláusula 16.5.1. do Contrato.

---

sua capacidade financeira e indica graus de riscos em caso de aumento de obrigações e é calculado nos termos dos artigos 3º e 4º do Anexo I." (grifamos)

[211] *Vide* item VII.8.1. da Petição 4 da Requerida.

[212] *Vide* parágrafos 103 e 135 a 139 da Petição 5 da Requerente, inclusive com quadro comparativo.

3.18.2.2 Desconsideração da particularidade da Concessão da VIABAHIA

654. Como exposto exaustivamente pela Requerente, o Contrato firmado com a Requerida possui previsão *sui generis* de revisão periódica, que foi resultado do aperfeiçoamento da modelagem do empreendimento e, especialmente, em atenção ao requerimento do TCU (vide **Item 3.1.1.** acima).

655. A Cláusula 16.5.1. do Contrato inseriu a Revisão Quinquenal de **modo mais amplo** que o que passou a ser previsto na Resolução nº 675/2004, que dispõe sobre a realização de revisões periódicas, além das revisões ordinárias e extraordinárias, após alterações advindas da Resolução nº 5.172/2016.

656. A previsão do Contrato da VIABAHIA não é encontrada em nenhum outro contrato de concessão de rodovias sob gestão da ANTT, como se observa do quadro abaixo:

ETAPA	CONCESSÃO	CLÁUSULA
2ª ETAPA FASE I	Autopista Fernão Dias Autopista Fluminense Autopista Litoral Sul Autopista Planalto Sul Autopista Régis Bittencourt Rodovia do Aço Rodovia Transbrasiliana	*"6.42 Revisão Quinquenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT."*
2ª ETAPA FASE II	**VIABAHIA**	*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)
3ª ETAPA	CONCEBRA ECO 101 Ecoponte Galvão BR-153 (caducidade decretada) ECO 050 MS VIA Rota do Oeste VIA 040	*"22.2.1 O procedimento para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da ANTT."*
4ª ETAPA	Rodovias Integradas do Sul – Via Sul	*"21.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido pelas Resoluções ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004; nº 1.187, de 9 de novembro de 2005; e nº 3.651, de 7 de abril de 2011, suas alterações ou outras que vierem a sucedê-las."*

657. Portanto, não há como se admitir a pretensão da ANTT de aplicar uma previsão normativa inovadora, editada 10 anos após a formalização do Contrato, isto é, após alcançados **dois**

marcos para Revisões Quinquenais sem que a Requerida tenha concluído sequer a 1ª Revisão Quinquenal.

658. Como exposto no **Item 3.1.1.** supra, a Revisão Quinquenal prevista no Contrato ora contendido não traz qualquer condicionante à realização do procedimento, sendo o atingimento do quinquênio da Concessão o único requisito exigido.

659. Assim, ao prever barreiras ao acesso e restringir a Revisão Quinquenal à inserção/exclusão de obras/serviços no PER, pretendendo-se afastar a compatibilização da Concessão ao cenário econômico atual – tal como previsto na Cláusula 16.5.1. do Contrato -, claramente a ANTT **ignora** a realidade do Contrato firmado com a VIABAHIA, causando a **supressão** de relevante direito contratualmente assegurado à Requerente.

660. Ainda, tais limitadores restam por **impedir** que a Revisão Quinquenal, como prevista no Contrato da VIABAHIA, alcance justamente a finalidade que motivou a inclusão da cláusula, conforme determinado pelo TCU, qual seja, de "***reestabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento***" (Acórdão nº 2104/2008 – **RTE-010**).

661. Nesse sentido, a alteração pretendida pela ANTT é manifestamente ilegal, como exposto pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro (**RTE-457**):

> *"Qual a natureza da citada cláusula contratual, isto é, ela instrumentaliza matéria passível de alteração unilateral pelo Poder Concedente?*
>
> ***RESPOSTA:*** *A revisão quinquenal, prevista na Cláusula 16.5.1 do Contrato, na medida em que afetar cláusula financeira do Contrato, que diz respeito ao equilíbrio econômico-financeiro, não pode ser feita unilateralmente pelo Poder Concedente. A alteração unilateral pode ser feita apenas nas hipóteses previstas no artigo 65, I, da Lei nº 8.666/93. Se, pela revisão quinquenal, se concluir pela necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a medida depende de acordo, conforme previsto no inciso II, "d", do mesmo dispositivo legal.* ***A Resolução nº 5.859/19 não pode produzir efeitos pretéritos, para restringir as revisões quinquenais que deveriam ter sido feitas antes da entrada em vigor desse ato normativo, sob pena de afronta ao artigo 5º, XXXI, da Constituição Federal****."* (grifamos)

662. Portanto, não há como se afastar a ilegalidade desta Resolução e, por consequência, sua inaplicabilidade ao Contrato firmado com a VIABAHIA.

3.18.2.3. Limite intertemporal

663. O artigo 19 da Resolução nº 5.859/2019 prevê que as propostas de Revisão Quinquenal já submetidas, que estavam em andamento quando da superveniência da edição da Resolução, deveriam ser reapresentadas observando os novos requisitos, inclusive, as condicionantes relacionadas ao perfil de risco da concessionária.

664. Essa disposição, contudo, **viola** cabalmente a vedação à retroatividade dos atos que restrinjam direitos dos administrados (artigo 2º da Lei nº 9.784/99). Isso porque, ignora o fato de que, no momento da edição da Resolução, a VIABAHIA já fazia jus à 2ª Revisão Quinquenal, estando os procedimentos em curso com fundamento no disposto na Cláusula 16.5.1. do Contrato.

665. A ilegalidade da retroação determinada pela ANTT também foi avaliada por Egon Bockmann Moreira em parecer emitido à ABCR (**RTE-462**). Segundo o renomado jurista:

> *"Porém, e nada obstante gerar autonomamente a nulidade da RESOLUÇÃO, esse não é o único motivo de violação à legalidade e proporcionalidade.*
>
> *Isso porque a norma regulamentar transgride a proporcionalidade de modo comissivo direto, eis que são nitidamente desproporcionais quando menos:* ***(i) a inovação quando à limitação, linear e a todos os contratos, de procedimentos de revisão do PER****; (ii) os prazos procedimentais, distintos para os participantes da relação processual; (iii) os efeitos retroativos, inclusive para os pedidos já formalizados; (iii) a prorrogação do reequilíbrio para depois da efetivação do desequilíbrio; (iv) critérios cronológicos, distintos e injustificados, para reequilíbrios por inclusão de obras dos de exclusão, alteração e reprogramação; (v) inadequação do critério definidor do "levantamento de necessidades", etc.*
>
> ***Desproporcionalidade substancial que se agrava quanto à auto-atribuída retroatividade da RESOLUÇÃO. Afinal, existem pleitos dantes formalizados que serão simplesmente devolvidos à concessionária interessada. O que faz com que o ato administrativo gere efeitos para retroativos, pleitos e situações concretizadas – material e processualmente – antes de sua edição, em desrespeito ao art. 6º. da LINBD****."* (grifamos)

666. Quanto a este ponto, **é importante notar que a ANTT reconhece a irretroatividade dos seus atos normativos, pretendendo aplicar tal regra mesmo quando a alteração se dá em favor do administrativo para correção de erro da própria Requerida**. A saber:

> 407. Por se tratar de nova interpretação sobre aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** consolidada em ato normativo específico, é legalmente vedada a retroação desse entendimento a revisões tarifárias já consolidadas, nos termos do inciso XIII do parágrafo único do art. 2º da Lei nº 9.784/99:
>
> > Art. 2o A Administração Pública obedecerá, dentre outros, aos princípios da legalidade, finalidade, motivação, razoabilidade, proporcionalidade, moralidade, ampla defesa, contraditório, segurança jurídica, interesse público e eficiência.
> > Parágrafo único. Nos processos administrativos serão observados, entre outros, os critérios de:
> > (...)
> > XIII - interpretação da norma administrativa da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige, vedada aplicação retroativa de nova interpretação.
>
> 408. Incide ao caso, para além do dispositivo acima transcrito, o art. 24 do Decreto-Lei n.º 4.657, de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro), regulamentada pelo Decreto n.º 9.830, de 2019 que resguarda a validade dos atos praticados sob a ótica da interpretação anterior:

667. Ora, a ANTT age conforme sua própria conveniência, "escolhendo" quando deve aplicar a retroação ou dos seus atos administrativos, quando a regra é bastante clara de que a retroação é possível em benefício do parceiro privado, **mas jamais em seu prejuízo**[213]. Essa conduta da

[213] Conforme **Item 3.15.1.** desta Réplica.

ANTT só demonstra sua arbitrariedade e a necessidade da imediata intervenção deste Tribunal Arbitral para que sejam cumpridos o Contrato e a lei.

668. Ademais, em recente uso temerário e arbitrário de sua posição contratual, a ANTT determinou, recentemente, a reapresentação da proposta da 1ª Revisão Quinquenal adequada aos requisitos determinados pela Resolução ora questionada (**RTE-475**). Isto é, passados **mais de três anos** de curso de discussões desde a submissão da proposta pela VIABAHIA, e da submissão da aplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 à apreciação do Tribunal Arbitral, a Requerida pretende que esta formule uma "nova proposta", refazendo o ato já praticado para que este passe a atender critérios materiais impostos posteriormente.

669. Ora, fossem requisitos inseridos pela Resolução nº 5.859/2019 meramente procedimentais (como alega a ANTT), não haveria que se falar em adequação de atos já praticados há anos, haja vista que a superveniência de alteração processual alcança os atos **no estado em que estão** e aplicando-se a regra vigente quando de sua prática, é o que lecionam Nelson Nery Junior e Rosa Maria de Andrade Nery ao comentarem a aplicação intertemporal do CPC à luz do artigo 1.046 deste Código[214]:

> "*A lei processual tem vigência imediata e se aplica aos processos pendentes, mas rege sempre para o futuro (...). Os atos processuais já praticados sob a égide da lei antiga caracterizam-se como atos jurídicos processuais perfeitos, estando protegidos pela garantia constitucional da CF 5º, XXXVI, não podendo ser atingidos pela lei nova*."[215]

670. Em que pese o exposto, diferentemente do que alega a ANTT, as alterações implementadas pela Resolução nº 5.859/2019 não se atém a "meras disposições procedimentais", importando em verdadeiro **ato inovador de requisitos e condicionantes**, além da própria pretensão de modificação do escopo da Revisão Quinquenal, conforme detalhadamente demonstrado no **item 5** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais – integralmente aqui **reiterado**. A partir do detalhamento específico, por qualquer prisma que se analise a Resolução, suas disposições **não** podem ser aplicadas com efeitos retroativos sobre a Concessão da VIABAHIA.

3.18.2.4. Conclusão

671. Diante de todo o exposto, resta clara a **inaplicabilidade** da Resolução ao Contrato em tela, sendo de rigor o reconhecimento disto por este Tribunal Arbitral, de tal modo que a Requerente reitera **todos** seus pedidos formulados **item 5** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais, a saber:

i. **Declare** a **inaplicabilidade** da Resolução nº 5.859/2019 ao Contrato, em razão de sua inequívoca impertinência e caráter restritivo à disposição da Cláusula 16.5.1. do Contrato;

ii. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade Resolução nº 5.859/2019 ao Contrato, requer-se que, com fulcro no artigo 2º, XIII, da Lei nº

[214] É relevante destacar que a pertinência do exposto ao caso de eventual ato normativo administrativo de cunho processual – o que se admite por raciocínio – foi reconhecida pelo STF, conforme voto proferido pelo Min. Moreira Alves relativo à ADIn 493-0-DF (**RTE-476**)
[215] NERY Junior, Nelson; NERY, Rosa Maria de Andrade. *Código de Processo Civil Comentado. 17ª* ed. São Paulo: RT, 2018, p. 2517.

9.789/99, que seja **declarada 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.

3.19. Inclusão e exclusão de investimentos do PER

Documentos estruturantes do pleito que não foram considerados pela ANTT em sua Resposta às Alegações Iniciais
• Apêndice A do Relatório A&M (**RTE-087**).
Fatos incontroversos
• A inclusão e exclusão de investimentos no PER pode ser promovida tanto no âmbito da Revisão Extraordinária, quanto da Revisão Quinquenal. • Diversos investimentos não foram incluídos ou excluídos do PER porque a ANTT "deixou" para a Revisão Quinquenal, que **nunca** foi realizada.

672. Por mais uma vez, a ANTT deixou de analisar devidamente a documentação técnica trazida pela VIABAHIA para embasar a presente discussão. Conforme detalhado no **Caderno VI** da Parte Especial das Alegações Iniciais, este pleito apresenta um desenvolvimento essencialmente ligado a aspectos técnicos, o que levou à elaboração de um Apêndice específico no Relatório A&M (**RTE-087**) apenas para tratar destes itens.

673. De todo o modo, a Requerida **não** analisou esse detalhado relatório técnico, não dedicando uma linha sequer na sua Resposta para, ao menos, compreender do que se trata a presente discussão. Essa conduta da ANTT redundou em sua completa incompreensão do presente pleito, chegando a alegar o absurdo de que a VIABAHIA estaria requerendo ao Tribunal Arbitral que determinasse a alteração do Contrato para inclusão e exclusão de investimentos[216].

674. Sem se atentar ao verdadeiro pedido de natureza cominatória da VIABAHIA (pedido constante no **item 3.19.5 (a)** *infra*), a ANTT desenvolveu uma tortuosa argumentação sobre o procedimentos de alteração do PER para, ao final, **chegar a mesma conclusão que esta Requerente**, isto é, que os pleitos de inclusão/exclusão de investimentos sejam devidamente avaliados no âmbito de Revisão Extraordinária ou de Revisão Quinquenal[217].

675. **Desse modo, resta incontroverso que a inclusão e exclusão de investimentos no PER pode ser realizada no âmbito da Revisão Extraordinária, bem como da Revisão Quinquenal, estando esta há mais de cinco anos atrasada.**

676. De todo modo, como não poderia deixar de fazer, a ANTT decide dar luz a novas arbitrariedades, a fim de afastar a VIABAHIA da concretização de seus direitos contratuais. Neste caso, **sem referência a qualquer previsão contratual, regulamentar ou legal**, a ANTT afirma que apenas os pleitos de inclusão/exclusão de investimentos que configurem "situações emergenciais" seriam avaliados no âmbito de Revisão Extraordinária, sendo os demais inseridos no escopo da tão prometida Revisão Quinquenal[218].

---

[216] *Vide* parágrafo 595 da Petição 4 da Requerida.
[217] *Vide* parágrafo 600 da Petição 4 da Requerida.
[218] Vide, nesse sentido, os itens VIII.2, VIII.5, VIII.6, VIII.7, VIII.8, VIII.11, VIII.12, VIII.14, VIII.15 e VIII.16 da Petição 4 da Requerida.

677. Percebe-se o quanto essa alegação é paradoxal, uma vez que até o presente momento, passados mais de 10 anos da assunção da Concessão, a ANTT ainda **não** realizou sequer a 1ª Revisão Quinquenal.

678. **Logo, para a Requerida, "aguardar as revisões quinquenais" tem o mesmo valor de "aguardar para sempre" ou "aguardar até a ANTT dispor-se a cumprir sua obrigação contratual"**.

679. Não restam dúvidas que esta manobra da ANTT visa tão somente incluir no âmbito da Revisão Quinquenal (jamais realizada) todos os pleitos de alteração do PER submetidos pela VIABAHIA, com base no arbitrário e infundado critério de que tais pleitos seriam 'desprovidos de urgência", a despeito da demonstração em sentido contrário apresentada pela Requerente, que foi completamente **ignorada** pela Requerida.

680. Assim sendo, não há cabimento às alegações da ANTT quanto a sua nova interpretação criativa do escopo da Revisão Quinquenal, sendo nítido verificar que os pleitos que integram este tópico devem ser devidamente avaliados pela Requerida, **de forma célere**, no âmbito de Revisão Extraordinária, haja vista a impossibilidade de se aguardar eternamente que a ANTT decida realizar a tão aguardada Revisão Quinquenal – especialmente considerando a total ilegalidade e inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019, conforme detalhado no **Item 3.18.2.**

681. Nesse sentido, a própria configuração da Revisão Extraordinária como o mecanismo contratual mais adequado para avaliação dos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro decorre da compreensão do racional econômico que embasou a modelagem do presente Contrato, a qual, sem surpresas, foi desconsiderada pela ANTT.

682. Isto é, **não há** lógica econômica para que novas obrigações contratuais (muitas pleiteadas desde o início da Concessão) sejam inseridas apenas no 15º Ano de um contrato de duração de 25 anos. A ANTT ignora que, com o transcorrer dos anos de uma concessão, qualquer inclusão de novas obrigações no PER terá maior impacto sobre a tarifa de pedágio, uma vez que restarão menos anos para a diluição dos efeitos econômicos da alteração contratual. Assim, a necessidade de **implantação célere** dos investimentos visa ao maior benefício da Concessão e de seus usuários.

683. Conforme já mencionado nesta Réplica, não é novidade que a ANTT desconsidera todas as premissas econômicas da presente Concessão, ignorando a relação do mecanismo contratual de equilíbrio econômico-financeiro como um balizador entre os riscos assumidos pelo concessionário e os aspectos micro e macroeconômicos[219].

684. A Requerida pretende ocultar que há tempos vem comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, desvirtuando a função econômica deste mecanismo, seja ao não avaliar

[219] Nesse sentido, Maurício Portugal Ribeiro: *"**A função, portanto, do sistema de equilíbrio econômico-financeiro é o cumprimento permanente da matriz de riscos contratual.** A representação correta da equação econômico-financeira, mantendo complexidade compatível com a elaboração da doutrina jurídica, seria algo que colocasse em um dos lados da igualdade o conjunto de riscos atribuídos ao parceiro privado, e do outro lado o preço que lhe é devido para assumir esses riscos."* (grifamos) RIBEIRO, Mauricio Portugal. *Concessões e PPPs: melhores práticas em licitações e contratos.* São Paulo: Atlas, 2011.

devidamente os pleitos já submetidos em via administrativa, seja ao incluí-los de forma injustificada no âmbito da Revisão Quinquenal, que **jamais** realizou.

685. Ainda, a ANTT pretendeu conduzir o Tribunal Arbitral à mesma análise equivocada, desvirtuando o mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro deste Contrato por meio da descontextualização da presente Concessão, ao referenciar diversos relatórios e acórdãos do TCU que tratariam deste mecanismo contratual **sem** identificar que **não se tratavam de análises específicas ao Contrato da VIABAHIA** (**RDA-066, RDA-067** e **RDA-107**)

686. Tal **conduta temerária** da ANTT visa apenas criar uma "aparência de concordância" do TCU em relação aos desmandos da ANTT, a fim de buscar alguma justificativa para sua postura incongruente. Mais uma vez, falhou a ANTT.

687. Dadas essas considerações iniciais, é nítido verificar que a ANTT, ao analisar individualmente as propostas de alteração do PER detalhadas no **item 5 do Caderno VI** das Alegações Iniciais, limitou-se a alegar que alguns destes itens deveriam ser avaliados no âmbito da Revisão Quinquenal, o que compreende **justamente o pedido subsidiário** da VIABAHIA constante no **item 3.19.5 (i).a** *infra*.

688. Ou seja, a ANTT **concorda com os pedidos da VIABAHIA para inclusão e exclusão de investimento** e apenas alega que o procedimento deveria ser a Revisão Quinquenal. Porém, uma vez que a ANTT **(i) não comprovou** o suposto requisito de "urgência" que afastasse a avaliação por meio de Revisão Extraordinária e **(ii)** está em flagrante **mora** a respeito da Revisão Quinquenal, deve o Tribunal Arbitral **condenar** a Requerida a promover as devidas inclusões e exclusões de investimentos por meio da **Revisão Extraordinária**.

689. Ante esta **concordância expressa** da ANTT e a já demonstrada melhor adequação técnica e contratual da Revisão Extraordinária para avaliar de forma célere os pleitos submetidos em via administrativa[220], os seguintes **10 dos 15 itens tratados no Caderno VI das Alegações Iniciais restam incontroversos, uma vez que a ANTT apenas alega, de forma infundada, a sua realização por meio de Revisão Quinquenal**, muitas vezes apenas transcrevendo o mesmo parágrafo para diversos pleitos**:**

- **Implantação de ruas laterais e drenos no Contorno Sul de Feira de Santana/BA**

690. A despeito de a VIABAHIA ter demonstrado o caráter de urgência deste item nos parágrafos 98 a 110 do **Caderno VI** de suas Alegações Iniciais, a ANTT apenas indicou que este será analisado na Revisão Quinquenal, ignorando os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA:

> *"615. A eventual necessidade de execução de tais obras, por ausência de urgência, será objeto de análise no âmbito da revisão quinquenal. Mais uma vez, cabe registrar tratar-se de prerrogativa da Agência a inclusão de investimentos no Contrato de Concessão."*

- **Implantação de retorno em nível no km 481 da rodovia BR-116/BA**

691. Em relação a este item, cumpre esclarecer que uma nova versão do projeto executivo foi apresentada à ANTT por meio da correspondência VB-GEC-0885/2020 (**RTE-477**), protocolada

[220] *Vide*, em especial, **item 2 do Caderno VI** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente.

em 14 de setembro de 2020. Não obstante, em sua resposta, a ANTT também escolheu por ignorar os esclarecimentos da Requerente, inclusive quanto à urgência destes itens demonstrada nos parágrafos 150 a 152 e 155 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais:

> *"657. Esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de Revisão Extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, o contrato nos termos em que pactuado, fato este que não gera nenhum desequilíbrio."*

- **Exclusão do Contorno Norte e trecho urbano de Feira de Santana/BA**

692. Assim como em relação aos anteriores, a Requerida optou por abster-se da análise desse item, especialmente no que se refere ao seu caráter urgente demonstrado nos parágrafos 172, 179 e 184 do **Caderno VI**, indicando, tão somente que a referida análise ocorrerá somente quando da realização Revisão Quinquenal:

> *"658. Também esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de Revisão Extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, o contrato nos termos em que pactuado, fato este que não gera nenhum desequilíbrio."*

- **Exclusão do segmento rodoviário denominado perímetro urbano de Vitória da Conquista/BA**

693. No que tange a exclusão do referido segmento, destaca-se a alegação da ANTT de que a aprovação deste pleito demandaria pronunciamento da União (parte alheia a esta arbitragem), o que supostamente obstaculizaria o presente pleito. De todo o modo, conforme já mencionado, a VIABAHIA nunca requereu a aprovação deste pleito na arbitragem, tendo apenas formulado pedido cominatório para que a ANTT avalie devidamente o pleito em esfera administrativa de forma célere, na qual, inclusive já **reconheceu** o mérito das alegação da Requerente (**RTE-365** e **RTE-354**).

694. No mais, a Requerida também optou por ignorar os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA, inclusive quanto à demonstração, nos parágrafos 188 e 189 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais, do caráter urgente da exclusão deste segmento para prestação adequada do serviço público, conforme verifica-se:

> "*659. Também esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de Revisão Extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, o contrato nos termos em que pactuado e, por conseguinte, não tendo gerado nenhum desequilíbrio*."

- **Exclusão do trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego);**

695. Assim como nos itens anteriores, a Requerida escolheu por deixar de analisar o que foi apresentado pela VIABAHIA em suas Alegações Iniciais e apenas determinou que este item deveria ser analisado no âmbito da Revisão Quinquenal:

> "*661. Também esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de revisão extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir*

sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, contrato nos termos em que pactuado, fato este que não gera nenhum desequilíbrio."

- **Implantação de retorno em Amélia Rodrigues/BA, no km 546+160 da BR-324/BA**

696. Em relação a este item, cumpre o esclarecimento quanto a inverdade alegada pela ANTT. Conforme previamente demonstrado pela VIABAHIA, no parágrafo 261 do **Caderno VI** das Alegações Inicias, o projeto executivo foi, sim, reapresentado. Inclusive, nova versão do projeto executivo foi submetida à ANTT, em 18 de agosto de 2020, por meio da correspondência VB-GEC-0780/2020 (**RTE-478**).

697. De todo o modo, mais uma vez a ANTT manteve sua postura omissa e alegou que o presente item seria analisado somente no âmbito da Revisão Quinquenal, sem se atentar às alegações da VIABAHIA, especialmente no que se refere à demonstração do caráter urgente deste item nos parágrafos 258 e 259 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais:

> "*682. Além de se tratar de investimento com urgência não reconhecida e, portanto, passível de avaliação no âmbito das revisões quinquenais, o projeto executivo apresentado pela Requerente não foi aprovado, conforme relatado na Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF (Doc. RDA-039)*"

- **Rodovias Estaduais – BA-526 e BA-528**

698. Esposando a mesma lógica dos itens anteriores, a ANTT escolheu por, também, ignorar, os esclarecimentos prestados pela VIABAHIA quanto a este item, informando que será analisado na Revisão Quinquenal.

699. Ocorre que, conforme demonstrado no **item 5.2.a.8** do **Caderno VI** das Alegações Iniciais, a VIABAHIA foi **impedida** de elaborar dos estudos técnicos, essenciais para identificação precisa dos custos reais necessários para a recuperação e conservação da faixa de domínio das referidas Rodovias. De todo o modo, em prol da celeridade, a VIABAHIA apresentou os respectivos projetos executivos, em 9 de outubro de 2020, por meio da correspondência VB-GEC-1000/2020 (**RTE-479**).

- **Implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão, no km 458 da BR-116/BA**

700. Quanto a este item, a Requerida, mais uma vez, ignorou os esclarecimentos da VIABAHIA, inclusive quanto à demonstração da urgência deste item nos parágrafos 326 a 328, 336, 337 e 341 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais, optando, assim, por informar apenas que a matéria seria tratada durante a próxima Revisão Quinquenal:

> "*698. Também esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de revisão extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, o contrato nos termos em que pactuado, fato este que não gera nenhum desequilíbrio.*"

- **Implantação de dispositivo de retorno no km 560+800 da BR-324/BA, em Terra Nova/BA**[221]

701. Primeiramente, cumpre esclarecer que a não reapresentação do projeto executivo, ante a sua recente objeção (**RDA-111**), não impede a apreciação do pedido cominatório na arbitragem para que a ANTT dê seguimento à analise em via administrativa.

702. No mais, ignorando a demonstração do caráter urgente da implantação deste dispositivo de retorno nos parágrafos 351 a 353 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais, a ANTT também absteve-se de impugnar especificamente as alegações da VIABAHIA, apenas informando que este item seria avaliado durante a Revisão Quinquenal:

> "*702. Portanto, seja pela ausência de aprovação do projeto, seja porque o investimento ainda não foi incluído formalmente no contrato e aguardará a revisão quinquenal, não há como acolher o pleito da Requerente.*"

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

703. Por fim, quanto a este item, a ANTT escolheu por informar que o mesmo será objeto de análise durante a Revisão Quinquenal, ignorando os esclarecimentos apresentados pela VIABAHIA, inclusive a urgência deste investimento demonstrada nos parágrafos 364 a 368 do **Caderno VI** das Alegações Iniciais:

> "*703. Também esse investimento não reúne as características de urgência para ser incluído no âmbito de revisão extraordinária e, por consequência, a ANTT optou por diferir sua análise para o âmbito da Revisão Quinquenal, mantendo, por conseguinte, o contrato nos termos em que pactuado, fato este que não gera nenhum desequilíbrio.*"

704. Desse modo, no tocante a esses 10 pleitos **não há controvérsia** quanto ao pedido cominatório da VIABAHIA para que a **ANTT seja condenada a apreciá-los de forma definitiva no âmbito da próxima Revisão Extraordinária**, **reconhecendo** o direito ao concomitante reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, nos termos do artigo 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 e das Cláusulas 16.6.1., 19.1.3.(v) e 20.1.2. do Contrato. Subsidiariamente, deve a ANTT ser **então condenada à realização da Revisão Quinquenal de forma imediata e célere** para inclusão e exclusão dos investimentos acima indicados, pedido este com o qual a ANTT já **concordou**.

705. Já em relação aos demais 5 pleitos, a VIABAHIA passa a endereçar em seguida alguns esclarecimentos que se fazem necessários para demonstrar o descabimento das alegações trazidas pela ANTT em sua Resposta.

[221] Em complemento ao histórico de tramitação administrativa deste item trazido no item 5.2.c.2 do Caderno VI das Alegações Iniciais, a VIABAHIA informa que, em 1 de outubro de 2020, a ANTT apresentou nova objeção ao projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, por meio do Ofício nº 17594/2020/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-480**). Assim, em 20 de outubro de 2020 a VIABAHIA solicitou a prorrogação do prazo para reapresentação do projeto, conforme correspondência VB-GEC-1095/2020, (**RTE-481**), o que não impede a apreciação deste item na arbitragem.

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

706. A genérica e equivocada argumentação da ANTT consiste em conceber toda a implantação do Projeto SIR como uma *"evolução tecnológica da prestação de informações referentes aos serviços concedidos"*[222], ao passo que, nessa linha, o Contrato apresentaria ***"uma cláusula aberta** quanto à forma de sua disponibilização ao Poder Público"*[223].

707. Primeiramente, cumpre esclarecer que o Projeto SIR **não** consiste em uma "evolução tecnológica" de mecanismos previstos no Contrato, **mas sim** se revela como verdadeira inovação regulatória adotada pela ANTT, a fim otimizar a administração do setor rodoviário, conforme já demonstrado no **item 5.1.a.** do Caderno VI das Alegações Iniciais e **item 3.3** do Relatório A&M (**RTE-087**) .

708. Esse entendimento é inclusive **confessado** pela própria ANTT em sua Resposta ao afirmar que o Projeto SIR consistiria em *"novo método para coletar, consolidar, armazenar e disponibilizar informações referentes às concessões rodoviárias federais no Brasil"*[224]. Desse modo, não restam dúvidas de que a adoção de um **novo sistema de forma unilateral pela ANTT** gera à VIABAHIA o direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nos termos da lei e do Contrato[225].

709. No mais, cumpre desfazer o absurdo argumento da ANTT de que o Contrato traria uma *"cláusula aberta"* quanto à forma de disponibilização informações cadastrais e operacionais, uma vez que o item 8.2 e s/s do PER detalha todos os mecanismos originalmente previstos no Contrato, conforme demonstrado no parágrafo 113 do Caderno VI das Alegações Iniciais.

710. Ocorre que a ANTT pretende ocultar a alteração unilateral do Contrato, com base em uma suposta interpretação de que contratos de concessão seriam "cartas-brancas", das quais a ANTT poderia alterar o conteúdo ao tempo e modo que lhe convir. Tal absurda alegação **viola** expressamente a matriz de risco do Contrato (aquela que a ANTT tanto defende), especialmente no que se refere à Cláusula 19.1.3.(v)[226].

711. Ainda, a ANTT distorce as alegações da VIABAHIA, possivelmente por não ter analisado o Relatório A&M (**RTE-087**), uma vez que a Requerente **jamais** arguiu que a implantação do Projeto SIR "implicaria o envio de novas informações", como trouxe a ANTT, mas sim que essa **nova tecnologia** gera custos adicionais com **(i)** a implementação do *link* de dados para interligação do centro de controle operacional da VIABAHIA com o sistema localizado na sede da ANTT - cujo mérito foi **reconhecido** pela Requerida (**RTE-301**); **(ii)** o desenvolvimento de sistema de integração; e **(iii)** a instalação de servidor físico para a armazenagem de toda a nova infraestrutura de dados.

712. A despeito deste pleito não tratar diretamente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, mas sim da sua célere tramitação pela ANTT, cumpre destacar que a alteração

---

[222] *Vide* parágrafo 625 da Petição 4 da Requerida.
[223] *Vide* parágrafo 633 da Petição 4 da Requerida.
[224] *Vide* parágrafo 623 da Petição 4 da Requerida (grifamos).
[225] Conforme a já citada Cláusula 19.3.1.(v) e artigo 65, II, "d" da Lei 8.666/93 e artigo 9º, §4º, da Lei nº 8.987/1995.
[226] "*19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente: (v) alteração, pelo Poder Concedente, dos encargos atribuídos à Concessionária no Contrato, incluindo as obras ou serviços descritos no PER*;" (grifamos)

contratual promovida pela ANTT representou à VIABAHIA, até o momento, um gasto adicional de R$ 55.971,48, para atendimento ao itens **(ii)** e **(iii)** referidos acima[227], o que deverá ser contemplado em recomposição subsequente à inclusão deste investimento.

713. Desse modo, não há cabimento às equivocadas alegações da ANTT, que apenas revela a maneira arbitrária como está acostumada a administrar o setor rodoviário, ficando **reiterado** todo o exposto nas Alegações Iniciais da Requerente.

3.19.2 A ANTT recusa-se a realizar o reequilíbrio do Contrato para implantação de passarela no km 446+000 da BR-116/BA

714. Este é mais um exemplo de como a conduta arbitrária da ANTT compromete o desenvolvimento das concessões no setor rodoviário.

715. Ainda que este pleito já tenha seu **mérito reconhecido** pela análise técnica da ANTT (**RTE-307),** a Requerida contraria seus próprios atos, dando a entender que *"a mera análise técnica"*[228] não seria indicativo da constatação de pertinência do investimento, vulnerando o princípio da segurança jurídica.

716. Nesse sentido, a ANTT alega o despautério de que a Requerente busca *"invadir competência da Agência de deliberar sobre a conveniência quanto ao exercício de sua prerrogativa de inclusão de novos investimentos"*[229]. Na verdade, é a própria ANTT que se **omite** do dever de dar prosseguimento à implantação e reequilíbrio de investimento já **aprovado** em via administrativa, valendo-se de genéricas alegações de suposto "desinteresse" da VIABAHIA em realizar novos investimentos na Concessão (**RTE-328**).

717. Desse modo, não há cabimento às genéricas alegações da ANTT nesta arbitragem, que configuram mera repetição de suas injustificadas decisões em esfera administrativa.

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

718. Sem ao menos se atentar à natureza cominatória do pedido da VIABAHIA, a ANTT traz uma confusa digressão sobre pleito, afirmando que a Requerente supostamente *"pleiteia ser recompensada por investimentos não realizados"*[230] e que possivelmente estaria-se discutindo os custos *com "contratação de empresa de engenharia para supervisão e acompanhamento da obra"*[231]. No mais, no intuito de mais uma vez se eximir de analisar devidamente o pleito, a ANTT alega que teria sido a suposta inexecução das obras de duplicação das rodovias que

[227] Para o desenvolvimento de sistema de integração, a VIABAHIA, em 21 de agosto de 2020, contratou a empresa Kria Tecnologia (**RTE-482**), o que acarretou o custo de R$ 30.000,00 (retroagido para a data base de dezembro de 2005 tem-se o montante de R$ 14.069,11). Já para armazenar os dados a partir da integração entre a linguagem produzida pela VIABAHIA e a linguagem exigida pela ANTT, além do dispositivo instalado para o processamento dos dados do SGO, a VIABAHIA arcou com quantia de R$ 25.971,48 (**RTE-483**), na data base de maio de 2010. Esse valor retroagido até a data de dezembro de 2005 corresponde à R$ 20.976,71.
[228] *Vide* parágrafo 655 da Petição 4 da Requerida.
[229] *Vide* parágrafo 656 da Petição 4 da Requerida.
[230] *Vide* parágrafo 667 da Petição 4 da Requerida.
[231] *Vide* parágrafo 669 da Petição 4 da Requerida.

"acabou por inviabilizar o – tão almejado – dispositivo de acesso em desnível, e não a suposta mora ou omissão da Agência"[232].

719. Conforme detalhado no **item 5.2.a.5** do **Caderno VI** das Alegações Iniciais e **item 4.2** do Apêndice A do Relatório A&M (**RTE-087**), o presente pleito trata da implantação de um dispositivo de **acesso definitivo** ao Aeroporto de Vitória da Conquista, cuja análise em esfera administrativa vem sendo obstaculizada pela ANTT, a fim de postergar eternamente até que a ANTT decida realizar a Revisão Quinquenal.

720. Desse modo, o pedido apresentado nesta arbitragem não trata da "aprovação do pleito pelo Tribunal Arbitral", mas sim para que se determine que a **Requerida avalie devidamente e dê prosseguimento ao pleito de forma célere e fundamentada** em subsequente revisão contratual, tendo em vista o longo histórico de tramitação desta discussão.

721. A ANTT, por sua vez, alega de forma genérica o comprometimento da análise do pleito em razão de "inexecução contratual", desconsiderando todo o contexto em que se insere a presente Concessão, afetada por profundo desequilíbrio econômico-financeiro, ignorado e intensificado pela própria Requerida, conforme detalhado no **Item 3.2.** desta Réplica.

722. Desse modo, não restam dúvidas de que as alegações da ANTT não alteram a presente pretensão da VIABAHIA.

3.19.4 Implantação de interligação entre os bairros de Conjunto Viveiros e Feira X, no município de Feira de Santana/BA, no km 6+000 da BR-324/BA[233]

723. A ANTT alega que haveria dois impedimentos para aprovação deste pleito em via administrativa **(i)** o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, em 17 de junho de 2020, por meio da correspondência (**RTE-478**) ainda estaria sob análise e **(ii)** que *"ainda não foram concluídas as tratativas junto à Prefeitura de Feria (sic) de Santana para a doação de terreno necessário à execução da obra".*

724. Isto é, além de **reconhecer** que está há longo período analisando o projeto executivo encaminhado pela VIABAHIA, a ANTT simplesmente repete o argumento já endereçado no tópico **5.1.a.6** do **Caderno VI** das Alegações no que se refere a uma suposta pendência com a Prefeitura de Feira de Santana.

725. Ocorre que, o ente municipal firmou um Termo de Compromisso (**RTE-389**), que foi encaminhado à ANTT, em 5 de outubro de 2018, por meio da carta VB-GEC-1085/2018 (**RTE-390**). Desse modo, **não há mais qualquer pendência**, **não** havendo cabimento ao óbice citado pela ANTT que supostamente impediria a aprovação do projeto. A ANTT, por mais uma vez, vem criando subterfúgios para justificar sua morosidade na avaliação dos projetos submetidos pela VIABAHIA.

[232] *Vide* parágrafo 673 da Petição 4 da Requerida.
[233] Em complemento ao histórico de tramitação administrativa deste item trazido no item 5.2.a.6 do Caderno VI das Alegações Iniciais, a VIABAHIA informa que em 17 de junho de 2020, o projeto executivo foi reapresentado pela VIABAHIA, por meio da correspondência VB-GEC-0542/2020 (**RTE-484**) e, em 27 de outubro de 2020.

726. Desse modo, as alegações trazidas na Resposta da ANTT em **nada** alteram a procedência dos pedidos da VIABAHIA, no sentido de que a devida e justificada avaliação dos pleitos seja feita em via administrativa de forma célere na revisão contratual subsequente.

3.19.5 Inclusão dos custos complementares para todas as obras Extra-PER já aprovadas

727. Ainda, no que tange à discussão quanto ao reequilíbrio dos custos complementares relacionados à manutenção, conservação, segurança, monitoração e correlatos às obras Extra-PER já aprovadas pela ANTT, a VIABAHIA mais uma vez ressalta a **ausência de impugnação** por parte da Requerida.

728. Ainda, conforme afirmou a Requerida "*a controvérsia cinge-se ao montante do reequilíbrio, não ao direito ao reequilíbrio em si*" [234]. Dessa forma, resta **reconhecido e incontroverso** o direito da VIABAHIA ao reequilíbrio econômico-financeiro correspondente a tais os custos complementares, detalhados no Apêndice A do Relatório A&M (**RTE-087**).

729. De todo o modo, **desde 2016** (**RTE-421**), a VIABAHIA aguarda a recomposição destes custos complementares, sob a justificativa de que seria necessário aguardar a finalização do estudo que está sendo desenvolvido pela ANTT em parceria com a UFSC. Ignorando sua inconteste **mora**, a ANTT alega o absurdo de que *"tão logo definidos esses custos, a Concessionária será devidamente reequilibrada"*[235].

730. Não bastasse a VIABAHIA ter de aguardar **(i)** a disposição da ANTT em realizar a Revisão Quinquenal, **(ii)** a conclusão dos infindáveis estudos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em razão dos impactos da Lei dos Caminhoneiros, a ANTT ainda tem a tranquilidade de alegar que também será necessário aguardar **(iii)** a finalização do estudo contratado com a USFC.

731. Além de irrazoável, essa situação é **insustentável** ao se analisar de forma macro as diversas arbitrariedades praticadas pela ANTT. Dessa forma, a **incontroversa mora** da ANTT não pode ser permitida por este Tribunal Arbitral, ao passo que a Requerida deve cumprir seu dever de analisar os pleitos submetidos a sua apreciação em esfera administrativa de forma célere e devidamente justificada.

732. Diante disso, a VIABAHIA, a partir da metodologia apresentada no Relatório A&M (**RTE-087**), elaborou orçamento estimado dos custos complementares nos quais incorrerá em razão das alterações promovidas no PER (**RTE-485**), provisoriamente quantificados em **R$ 14.722.416,79** (quatorze milhões setecentos e setenta e dois mil quatrocentos e dezesseis reais e setenta e nove centavos).

733. Ante o exposto, a VIABAHIA **reitera** integralmente o **Caderno VI** da Parte Especial de suas Alegações Iniciais para, no tocante às propostas de inclusão e exclusão de investimentos detalhadas no **item 5** do referido Caderno VI, requerer ao Tribunal Arbitral:

[234] *Vide* parágrafo 695 da Petição 4 da Requerida.
[235] *Vide* parágrafo 696 da Petição 4 da Requerida.

i. A **condenação** da ANTT a **apreciá-las de forma definitiva** no âmbito da próxima Revisão Extraordinária sem que possa se eximir dessa apreciação por meio dos subterfúgios até aqui utilizados, **reconhecendo** o direito ao concomitante reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, nos termos do artigo 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.

a. 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 – **o que resta incontroverso** -, **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 inconteste **mora** da ANTT por não realizar a Revisão Quinquenal, e, em qualquer hipótese, observado o disposto no **item 5** do **Caderno V** da Partes Especial das Alegações Iniciais.

ii. A **condenação** da ANTT à **recomposição econômico-financeira** dos custos complementares relacionados às obras não originalmente previstas no PER, cuja execução já foi devidamente aprovada pela ANTT, quais sejam: ***(i)*** Viaduto Simões Filho; ***(ii)*** Barreiras New Jersey, no trecho Salvador-Simões Filho; ***(iii)*** Estrada do Feijão; ***(iv)*** Passarela do km 462 da Rodovia Santos Dumont, BR-116/BA; ***(v)*** Passarela do km 586 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; ***(vi)*** Passarela do km 541 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; ***(vii)*** Passarela do km 537 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; e ***(viii)*** Acesso Provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista, no montante provisoriamente quantificado em **R$ 14.722.416,79** (quatorze milhões setecentos e setenta e dois mil quatrocentos e dezesseis reais e setenta e nove centavos).

4. Conclusão e Pedidos

734. Ante o exposto, não restam dúvidas de que as alegações trazidas na Petição 4 da Requerida **não** contém fatos impeditivos, modificativos ou extintivos dos direitos da VIABAHIA, detalhados nas Alegações Iniciais e reiterados ao longo desta Réplica. Desse modo, consolida-se abaixo o sumário de todos os pleitos da Requerente que devem ser julgados **totalmente procedentes pelo Tribunal Arbitral**.

735. **Desequilíbrio advindo das alterações promovidas pela depressão econômica.** Ante a incontroversa mundança do cenário econômico nacional após a eclosão da crise no primeiro trimestre de 2014, o contexto econômico da época da licitação foi totalmente deteriorado, sem qualquer expectativa de retomada. Entretanto, a ANTT arbitrariamente e em violação ao Contrato vem se furtando de promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujo impacto já foi reconhecido em via administrativa. Desse modo, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral para que a ANTT seja condenada a reequilibrar o Contrato.

736. **Readequação técnica e econômico-financeira das Obras Condicionadas.** Com a profunda alteração do cenário econômico nacional justamente ao tempo em que a obrigação de execução das Obras condicionadas tornou-se possível, o atual modelo previsto no Contrato mostrou-se inexequível, inclusive por razões técnicas já reconhecidas pela ANTT. Desse modo, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral para a readequação **(i)** da metodologia econômico-financeira de execução das obrigações prevista no Contrato e **(ii)** do prazo para execução das obras.

737. **Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA**. Os serviços de recuperação e conservação dos pavimentos de certo trecho das rodovias concedidas têm se mostrado substancialmente onerosa em virtude das características particulares e efeitos imprevisíveis do comportamento do solo massapê encontrado na região. Ante a recusa da ANTT em apreciar devidamente o pleito submetido em via administrativa, a VIABAHIA submete ao Tribunal Arbitral o pedido para que seja recomposto o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, bem como sejam adotadas medidas viabilizadoras de sua manutenção.

738. **Impactos da Lei nº 13.103/2015 à Concessão.** A despeito da demonstração em via administrativa da inadequação da metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro proposta (e agora imposta) pela ANTT, uma vez que resultaria em subestimação do desequilíbrio contratual, a Requerida adotou postura letárgica quanto à apresentação de nova metodologia de cálculo, onerando indefinidamente a VIABAHIA. Desse modo, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral para que condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

739. **Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria.** É **incontroverso** que a auditoria ambiental condicionante da Licença de Operação consiste na *"aprofudada auditoria ambiental"* mencionada na Cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, delimitando a matriz de riscos quanto aos serviços relacionados aos passivos ambientais. Assim, a VIABAHIA requer seja declarada a delimitação da matriz de risco e seja a ANTT condenada a reequilibrar o Contrato em razão dos serviços alheios à esta matriz de risco.

740. **Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio.** Para não comprometer o cronograma de obras, a VIABAHIA iniciou tratativas com a EMBASA para remanejamento de adutoras, não registradas em cadastro público, identificadas durante as escavações, e submeteu à ANTT pleito de reequilíbrio contratual pelos custos necessários para execução destes serviços e pelos materiais já comprados, cujo mérito foi reconhecido pela ANTT. Entretanto, sua concretização foi obstada por exigências descabidas da Requerida a serem afastadas, ao que se requer seja a ANTT condenada a reequilibrar o Contrato.

741. **Reinclusão de verba referente aos Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT).** Após avaliar e reconhecer a pertinência da inclusão da verba do RDT no Contrato e iniciar a negociação da minuta do aditivo contratual, a ANTT arbitrariamente suspendeu e postergou esta discussão para o âmbito da Revisão Quinquenal nunca realizada. Assim, requer-se seja declarada a invalidação do ato praticado pela ANTT, sendo esta condenada a incluir o RDT no Contrato. Subsidiariamente, requer-se seja declarado que a VIABAHIA faz jus à inclusão da referida verba e, assim, seja a ANTT condenada a dar seguimento às tratativas embargadas.

742. **Impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão.** Apesar de já ter reconhecido que a Crise dos Caminhoneiros configura evento de caso fortuito alheio ao risco da VIABAHIA, a ANTT recusa-se a reequilibrar o Contrato em razão perda de receita tarifária, por consequência da redução do tráfego nas rodovias durante o período da paralisação. Assim, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral para que a ANTT seja condenada a promover o reequilíbrio contratual.

743. **Atraso na abertura das praças de pedágio.** A abertura das praças de pedágio e consequentemente o início da exploração de receita tarifária pela VIABAHIA foram impactados pela morosidade da ANTT em: **(i)** emitir as DUP para execução das praças de pedágio; **(ii)** aprovar os projetos executivos das praças de pedágio e **(iii)** receber os Trabalhos Iniciais. Ante a recusa da ANTT em promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato em razão do destes eventos alheios à responsabilidade da VIABAHIA, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral.

744. **Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA.** A ANTT recusa-se a reequilibrar o Contrato em razão da inclusão de novas obrigações de condicionamento do tráfego das cargas especiais para obtenção da Autorização Especial de Trânsito (AET). Assim, faz-se necessária a intervenção do Tribunal Arbitral para que a ANTT seja condenada a promover o devido reequilíbrio contratual.

745. **Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade.** Injustificadamente, a ANTT proibiu que a VIABAHIA explorasse receita extraordinária com publicidade nas testeira das edificações das praças de pedágio e na área do garrafão. Assim, requer-se seja declarada a nulidade do ato promovido pela ANTT, com a consequente autorização para que a Requerente possa exercer seu direito contratual. Subsidiariamente, requer seja a ANTT condenada a promover o reequilíbrio do Contrato ou, ainda, que sejam apresentadas as justificativas para o ato restritivo promovido pela ANTT.

746. **Alteração unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos**. A ANTT alterou unilateralmente o Contrato para incluir novas obrigações relacionadas à execução de PPVAR, em substituição dos PPF, originalmente previstos no PER. Entretanto, a ANTT recusa-se a promover o reequilíbrio contratual pelos custos adicionais decorrentes da inclusão de nova obrigação, o que torna essencial a intervenção do Tribunal Arbitral.

747. **Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança de Trânsito.** A ANTT glosou parte da verba dispendida pela VIABAHIA para aquisição e aparelhamento de viaturas da PRF, sob a justificativa de que tais custos se deram antes da celebração do Convênio com a PRF. Entretanto, além destas verbas terem sido discriminadas em anexo ao referido Convênio, a obrigação da VIABAHIA tem origem contratual. Assim, requer-se a condenação da ANTT para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

748. **Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio ("DR").** A ANTT reconheceu em via administrativa que a metodologia de aplicação do DR apresenta irregularidades técnicas, seja quanto **(i)** à sua aplicação sobre o FCM, e **(ii)** aos referenciais para sua apuração e aplicação. No entanto, em relação ao ponto **(i)**, a ANTT recusa-se a reequilibrar o Contrato pelo DR já aplicado reconhecidamente de forma incorreta e, quanto ao ponto **(ii)**, a ANTT, apesar de reconhecer a inadequação das cobranças por trecho homogêneo, ignora a necessária

manutenção da proporcionalidade aos anos da Concessão, prevista originalmente. Assim, a VIABAHIA requer seja concretizada a alteração da metodologia já reconhecida pela ANTT, promovendo o reequilíbrio do Contrato, em razão dos equívocos técnicos identificados.

749. **Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio da 7ª Revisão Ordinária.** Embora atendidos integralmente aos indicadores de desempenho 4 e 7 do Anexo 5 do Contrato, a ANTT manteve a deflação correspondente à aplicação do Desconto de Reequilíbrio destes indicadores. Desse modo, faz-se necessária intervenção do Tribunal Arbitral para que a ANTT seja condenada a promover o reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

750. **Nulidade de Autos de Infração.** A ANTT lavrou 4 Autos de Infração em face da VIABAHIA, que, além de terem a sua pretensão punitiva prescrita, violam os princípios da hierarquia, tipicidade, legalidade, contraditório, ampla defesa, proporcionalidade e racionalidade, dentre outros. Assim, a VIABAHIA requer seja declarada a configuração da prescrição intercorrente e, subsidiariamente, seja declarada a nulidade destes Autos de Infração, ou ainda, determinada a redução proporcional do valor de suas sanções.

751. **Inaplicabilidade de atos normativos emitidos pela ANTT.** Violando a competência de sua Diretoria Colegiada e sem a realização de Audiência Pública, a ANTT emitiu atos normativos que subvertem diversas disposições contratuais, inclusive incluindo novas obrigações sem o devido reequilíbrio contratual. Assim, requer seja declarada a inaplicabilidade destas normas ao Contrato, e, subsidiariamente, seja a ANTT condenada a promover o reequilíbrio em razão dos custos adicionais decorrentes das novas obrigações.

752. **A grave ilegalidade da Resolução nº 5859/2019**. Após mais de 5 anos de inadimplência contratual, a ANTT arbitrariamente pretende impor à VIABAHIA uma nova modelagem de Revisão Quinquenal distinta daquela prevista originalmente no Contrato, com base em regras emitidas *a posteriori* ao seu próprio inadimplemento. Ante a expressa tentativa da ANTT de desvirtuar os mecanismos de revisão contratual originalmente previstos, a VIABAHIA requer seja declarada a inaplicabilidade deste ato normativo ao presente Contrato.

753. **Inclusão e Exclusão de Investimentos do PER**. A Requerente submeteu diversas propostas de inclusão/exclusão de investimentos, porém a ANTT adotou subterfúgios para postergar sua devida apreciação, especialmente, atribuindo-as à Revisão Quinquenal. Assim, a VIABAHIA requer sejam apreciados todos os referidos pleitos de forma célere em Revisão Extraordinária ou, subsidiariamente, em Revisão Quinquenal, porém atentando-se à tempestividade da avaliação. Ainda, requer-se a condenação da ANTT a recompor os custos complementares relacionados às obras não originalmente previstas no PER, cuja execução já foi aprovada.

754. Desse modo, a VIABAHIA **reitera** os pedidos formulados e consolidados no parágrafo 160 da Parte Geral das Alegações Iniciais para requerer ao Tribunal Arbitral:

a) Preliminarmente, a **rejeição** da preliminar arguida no item I da Petição 4 da Requerida, seja em razão de sua flagrante **inépcia**, seja pela **inexistência** de qualquer prejudicialidade, litispendência ou coisa julgada em relação ao processo nº 10009371-92.2017.4.01.3400.

b) 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**, 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**, 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**, 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**, **quinquenalmente**, 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, 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**, no valor total de **R$ 27.084.663,07** (vinte e sete milhões, oitenta e quatro mil, seiscentos e sessenta e três reais e sete 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**, no valor total atualizado de **R$ 4.784.409,35** (quatro milhões, setecentos e oitenta e quatro mil, quatrocentos e nove reais e trinta e cinco centavos), sendo **R$ 1.662.006,86** (um milhão, seiscentos e sessenta e dois mil, seis reais e oitenta e seis centavos), considerando o montante incorrido pela VIABAHIA até 2019, e **R$ 3.122.402,48** (três milhões, cento e vinte e dois mil, quatrocentos e dois reais e quarenta e oito centavos) projetados para o período de 2020 a 2034, em virtude dos **custos adicionais com a passagem de cargas especiais**, todos 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**, no valor total de **R$ 604.221,40** (seiscentos e quatro mil, duzentos e vinte e um reais e quarenta centavos), em virtude da, **não impugnada e portanto incontroversa**, 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**, provisoriamente estimado em **R$ 139.150.095,87** (cento e trinta e nove milhões, cento e cinquenta mil e noventa e cinco reais e oitenta e sete centavos), 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 no 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** relativa aos **custos complementares** relacionados aos investimentos não previstos originalmente no PER, cuja execução já foi aprovada pela ANTT, 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; e ***(viii)*** Acesso Provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista, no montante provisoriamente quantificado em **R$ 14.722.416,79** (quatorze milhões setecentos e setenta e dois mil quatrocentos e dezesseis reais e setenta e nove centavos).

c) 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 readequação 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** da Parte Especial da Petição 5 da Requerente;

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;

d) 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 n° 882/2009, consiste em aprofundada auditoria ambiental, nos termos da Cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato – o que resta **incontroverso** -, **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 n° 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 artigo 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;

e) **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. Consequentemente, **a declaração** de que a VIABAHIA está **autorizada** a explorar receitas extraordinárias decorrentes da **veiculação de publicidade**, inclusive, nas testeiras das edificações das Praças 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 **recompor 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, embasadas 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**;

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

i. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela inocorrência de prescrição intercorrente, **a declaração** da **nulidade dos Autos de Infração n° 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;

g) 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 n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato;**

1. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato, **a condenação** da ANTT a **recompor 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 ao Contrato**;

1. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato, **a condenação** da ANTT a **recompor 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 quantificada 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 ao Contrato**;

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 ao Contrato**;

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.

h) **A condenação** da ANTT a **apreciar de forma definitiva as propostas de inclusão e exclusão de investimentos detalhadas no item 5 do Caderno VI da Parte Especial da Petição 5 da Requerente**, 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 artigo 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, - o que resta **incontroverso** - 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 inconteste **mora** da ANTT por não realizar a Revisão Quinquenal, e, em qualquer hipótese, observado o disposto no **item 5** do **Caderno V** da Parte Especial das Alegações Iniciais.

i) **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, no montante a ser apurado no curso deste procedimento arbitral;

j) **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 n° 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. Consequentemente 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 n°483/2004, alterada pela Resolução ANTT

n° 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;

k) **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;

l) **A improcedência** de todos os pedidos formulados pela ANTT, especialmente, mas não somente, no que se refere às alegações deduzidas no item II da Petição 4 da Requerida, quanto aos supostos índices de inadimplência da VIABAHIA.

m) **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.

755. 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

Lista Consolidada de Anexos da Petição 7 da Requerente

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

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

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

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

RTE-092	Parecer Econômico elaborado pela Tendências Consultoria Integrada, em 09 de julho de 2020
RTE-093	Parecer nº 261/2020/CONJUR-MINFRA/CGU/AGU, emitido em 15 de abril de 2020
RTE-094	Correspondência VB-GEC 1084/2016, enviada em 8 de setembro de 2016
RTE-095	Correspondência VB-GEC 0900/2017, enviada em 20 de julho de 2017
RTE-096	Correspondência VB-GEC 0912/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
RTE-097	Correspondência VB-GEC 0800/2018, enviada em 20 de julho de 2018
RTE-098	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
RTE-099	Contrato de Financiamento nº 12.2.1240.1, celebrado entre o BNDES e a VIABAHIA, em 11 de dezembro de 2012
RTE-100	Nota Técnica elaborada pela Consultoria Dynatest sobre obras condicionadas previstas no Contrato
RTE-101	Acórdão nº 1.604/2015 do Tribunal de Contas da União, proferido em 1 de julho de 2015
RTE-102	Parecer nº 1.176/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 9 de julho de 2016
RTE-103	Decisão proferida nos autos da Ação Civil Pública nº 1020832-27.2018.4.01.3400, em 18 de dezembro de 2018
RTE-104	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
RTE-105	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
RTE-106	Correspondência VB-GEC 1300/2018, enviada em 12 de dezembro de 2018
RTE-107	Memorando nº 135/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 22 de fevereiro de 2019
RTE-108	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
RTE-109	Correspondência VB-GEC 0536/2019, enviada em 11 de junho de 2019
RTE-110	Correspondência VB-GEC 0617/2018, enviada em 14 de junho de 2018
RTE-111	Relatório geológico Bacia sedimentar do recôncavo Rodovia BR-324 trecho entre km 545 ao 605
RTE-112	Relatórios de monitoração pavimento afetado por solo massapê
RTE-113	Relatório Técnico elaborado pela Dynatest relativamente ao comportamento do solo massapê
RTE-114	Correspondência VB-GEC 0298/2017, enviada em 7 de abril de 2017
RTE-115	Correspondência VB-GEC 1920/2015, enviada em 27 de outubro de 2015
RTE-116	Correspondência VB-GEC 1400/2015, enviada em 13 de agosto de 2015
RTE-117	Correspondência VB-GEC 1444/2015, enviada em 8 de setembro de 2015
RTE-118	Correspondência VB-GEC 0813/2019, enviada em 5 de setembro de 2019
RTE-119	Nota Técnica nº 046/2015/GEINV/SUINF, emitida em 24 de setembro de 2015

RTE-120	Estudo Geológico, elaborado pelo geólogo Gilberto Mattos, em julho de 2016
RTE-121	Estudo Geotécnico, elaborado pelo engenheiro Paulo Vilas-Boas Machado, em julho de 2016
RTE-122	Correspondência VB-GEC 1305/2017, enviada em 29 de novembro de 2017
RTE-123	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
RTE-124	Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF, emitida em 27 de outubro de 2017
RTE-125	Correspondência VB-GEC 1200/2017, enviada em 4 de outubro de 2017
RTE-126	Ofício nº 215/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 13 de abril de 2018
RTE-127	Correspondência VB-GEC 0336/2018, enviada em 16 de abril de 2018
RTE-128	Correspondência VB-GEC 0130/2019, enviada em 6 de fevereiro de 2019
RTE-129	Ofício SEI nº 962/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 1 de abril de 2019
RTE-130	Ofício CMB 003/19, emitido em 04 de abril de 2019
RTE-131	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
RTE-132	Correspondência VB-GEC 0336/2018, enviada em 16 de abril de 2018
RTE-133	Nota Técnica n° 001/CFEP/2015, emitida em 25 de fevereiro de 2015
RTE-134	Correspondência VB-GEC 1188/2015, enviada em 29 de julho de 2015
RTE-135	Nota Técnica n° 014/2016/GEINV/SUINF, emitida em 19 de maio de 2016
RTE-136	Nota Técnica n° 021/2016/GEINV/SUINF, emitida em 11 de julho de 2016
RTE-137	Memorando n° 0790/2016/SUINF, emitido em 3 de agosto de 2016
RTE-138	Correspondência VB-GEC 1300/2016, enviada em 7 de outubro de 2016
RTE-139	Nota Técnica nº 040/2016/GEINV/SUINF, emitida em 25 de outubro de 2016
RTE-140	Correspondências VB-GEC 1320/2016 e VB-GEC 1330/2016, enviadas, respectivamente, em 14 e 18 de outubro de 2016
RTE-141	Correspondência VB-GEC 1388/2016, enviada em 8 de novembro de 2016
RTE-142	Acórdão nº 290/2018-Plenário do Tribunal de Contas da União, proferido em 21 de fevereiro de 2018
RTE-143	Correspondência VB-GEC 0179/2019, enviada em 22 de fevereiro de 2019
RTE-144	Correspondência VB-GEC 0310/2019, enviada em 2 de abril de 2019
RTE-145	Estudo da Requerente sobre efeitos da alteração da Lei dos Caminhoneiros
RTE-146	Correspondência VB-GEC 0919/2019, enviada em 2 de outubro de 2019
RTE-147	Ofício Circular nº 786/2020/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 4 de junho de 2020
RTE-148	Correspondência ABCR CT-006/2019, enviada em 5 de fevereiro de 2019
RTE-149	Correspondência ABCR CT-047/2019, enviada em 18 de novembro de 2019
RTE-150	Correspondência ABCR CT-064/2020, enviada em 16 de junho de 2020
RTE-151	Glossário de Termos Técnicos Rodoviários utilizado pelo DNIT
RTE-152	Portaria nº 289/2013 do Ministério do Meio Ambiente, publicada no Diário Oficial da União em 19 de julho de 2013
RTE-153	Licença de Operação n° 882/2009, emitida em 9 de outubro de 2009

RTE-154	Correspondência VB-GEC 1395/2016, enviada em 8 de novembro
RTE-155	Correspondência VB-GEC 0270/2017, enviada em 15 de março de 2017
RTE-156	Ofício nº 1233/2016/GEINV/SUINF, emitido em 5 de dezembro de 2016
RTE-157	Ofício nº 560/2017/GEINV/SUINF, emitido em 13 de julho de 2017
RTE-158	Contrato de Empreitada n° CT 1441/2015, celebrado entre VIABAHIA e Paviservice Serviços de Pavimentação Ltda.
RTE-159	E-mail enviado, em 9 de maio de 2016, por Tiago Ferreira Coutinho da EMBASA para Amanda West da VIABAHIA
RTE-160	Pedido de Compra emitido pela VIABAHIA, emitido em 6 de junho de 2016
RTE-161	Correspondência VB-FD 0746/2016, enviada em 18 de outubro de 2016
RTE-162	Correspondência VB-FD 0814/2016, enviado em 17 de novembro de 2016
RTE-163	Ofício nº 0419/2016/COINF-URBA/SUINF/ANTT, emitido em 11 de novembro de 2016
RTE-164	Correspondência VB-GEC 1438/2016, enviada em 18 de novembro de 2016
RTE-165	Primeiro Aditivo ao Contrato de Empreitada n° CT 1441-2015, celebrado em 22 de dezembro de 2016
RTE-166	Nota Técnica nº 042/2017/GEINV/SUINF, emitida em 8 de setembro de 2017
RTE-167	Correspondência VB-GEC 1400/2017, enviada em 1 de dezembro de 2017
RTE-168	Ofício nº 0834/2012/SUINF/ANTT, emitido em 13 de dezembro de 2012
RTE-169	Resolução ANTT n°483/2004, publicada no Diário Oficial da União em 29 de março de 2004
RTE-170	Resolução ANTT n° 5172/2016, publicada no Diário Oficial da União em 25 de agosto de 2016
RTE-171	Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., em 17 de abril de 2013
RTE-172	Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A., em 11 de janeiro de 2019
RTE-173	Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e Transbrasiliana Concessionária de Rodovia S.A., em 17 de outubro de 2017
RTE-174	Correspondência VB-GEC 0301/2017, enviada em 11 de abril de 2017
RTE-175	Nota Técnica n° 223/2017/GEROR/SUINF, emitida em 9 de novembro de 2017
RTE-176	Resolução ANTT n° 5.656/2018, publicada no Diário Oficial da União em 25 de janeiro de 2018
RTE-177	Primeira versão da minuta do aditivo contratual ao Contrato de Concessão celebrado entre ANTT e VIABAHIA
RTE-178	Nota Técnica n° 063/2018/GEROR/SUINF, emitida em 16 de março de 2018
RTE-179	Ofício n° 0008/2018/GEREF/SUINF, emitido em 5 de junho de 2018
RTE-180	Parecer nº 00778/2018/PFANTT/PGF/AGU, emitido em 16 de abril de 2018
RTE-181	Correspondência VB-GEC 0993/2018, enviada em 20 de setembro de 2018
RTE-182	Correspondência VB-GEC 1200/2018, enviada em 16 de outubro de 2018
RTE-183	Nota Técnica n° 214/2016/GEROR/SUINF, emitida em 28 de novembro de 2016
RTE-184	Despacho n° 12/2019, proferido em 5 de fevereiro de 2019 pela da Gerência de Gestão Econômico-financeira de Rodovias da ANTT

RTE-185	Parecer Técnico n° 1432/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 10 de agosto de 2018
RTE-186	Correspondência VB-GEC 1165/2018, enviada em 29 de outubro de 2018
RTE-187	Correspondências VB-GEC 0229/2010, enviada em 21 de outubro de 2010
RTE-188	Correspondência VB-GEC 0253/2010, enviada em 9 de novembro de 2016
RTE-189	Nota Técnica n° 221/2016/GEROR/SUINF, emitida em 13 de dezembro de 2016
RTE-190	Resolução ANTT nº 5.819/2018, publicada em 10 de maio de 2019
RTE-191	Resolução ANTT n° 1187/2005, publicada em 16 de novembro de 2005
RTE-192	Nota Técnica n° 190/2015/GEROR/SUINF, emitida em 20 de novembro de 2015
RTE-193	Memorando n° 1761/2013/GEINV/SUINF, emitido em 5 de novembro de 2013
RTE-194	Correspondêcia VB-GEC 0062/2010, enviada em 20 de abril de 2010
RTE-195	Notificação 0001-2010-CVTI, emitida em 20 de maio de 2010
RTE-196	Correspondência VB-GEC 0093/2010, enviada em 4 de julho de 2010
RTE-197	Correspondência VB-GEC 0122/2010, enviado em 23 de junho de 2010
RTE-198	Correspondência VB-GEC 0131/2010, emitida em 8 de julho 2010
RTE-199	Correspondência VB-GEC 0139/2010, enviada em 26 de julho de 2010
RTE-200	Ofício nº 0523/2010/GEFOR/SUINF/ANTT, emitido em 25 de outubro de 2010
RTE-201	Nota Técnica nº 014/2018/GEFIR/SUINF, emitida em 31 de agosto de 2018
RTE-202	Resolução nº 3.697/2011, publicada no Diário Oficial da União em 14 de julho de 2011
RTE-203	Resolução nº 3.619/2010, publicada no Diário Oficial da União em 15 de dezembro de 2010
RTE-204	Resolução nº 3.606/2010, publicada no Diário Oficial da União em 24 de novembro de 2010
RTE-205	Resolução DNIT nº 01/2016, publicada no Diário Oficial da União em 14 de janeiro de 2016
RTE-206	Resolução DNIT nº 01/2020 DNIT, publicada no Diário Oficial da União em 6 de janeiro de 2020
RTE-207	Correspondência VB-GEC 0939/2015, enviada em 10 de junho de 2015
RTE-208	Correspondência VB-GEC 1314/2018, enviada em 7 de dezembro de 2018
RTE-209	Resolução DNIT nº 11/2004 DNIT, publicada no Diário Oficial da União em 25 de outubro de 2004
RTE-210	Ofício n° 3643/2014/SUINF, emitido em 24 de novembro de 2014
RTE-211	Correspondência VB-GEC 2230/2014, enviada em 3 de dezembro de 2014
RTE-212	Processo nº 50500.094454-2014-84
RTE-213	Despacho SUINF, proferido em 6 de março de 2018
RTE-214	Ofício nº 0903/2018/GEFIR/SUINF/ANTT, emitido em 18 de dezembro de 2018
RTE-215	Correspondência VB-GEC-0061/2019, enviada em 12 de fevereiro de 2019
RTE-216	Portaria nº 46/2016/ARTESP, publicada no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 29 de dezembro de 2016
RTE-217	Resolução ANTT n° 2552/2008, publicada no Diário Oficial da União em 18 de fevereiro de 2008
RTE-218	Memorando Circular nº 050/2014/SUINF, emitido em 24 de setembro de 2014

RTE-219	Memorando Circular nº 024/2014/SUINF, emitido em 28 de maio de 2014
RTE-220	Parecer Técnico n° 287/2014/SUINF, emitido em 24 de setembro de 2014
RTE-221	Resolução n° 5888/2020, publicada no Diário Oficial da União em 18 de maio de 2020
RTE-222	Correspondência VB-GEC 0324/2018, enviada em 11 de abril de 2018
RTE-223	Ofício n° 398/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de agosto de 2018
RTE-224	Correspondência VB-GEC 0048/2009, enviada em 3 de dezembro de 2009
RTE-225	Ofício Circular n° 0002/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 6 de junho de 2018
RTE-226	Memorando n° 0275/2018/SUFIS, emitido em 4 de junho de 2018
RTE-227	Resolução ANTT n° 5.379/2017, publicada no Diário Oficial da União em 14 de julho de 2017
RTE-228	Ofício nº 4986/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 31 de maio de 2019
RTE-229	Correspondência VB-GEC 0576/2019, enviada em 1 de julho de 2019
RTE-230	Correspondência VB-GEC 0577/2019, enviada em 1 de julho de 2019
RTE-231	Correspondência VB-GEC 0578/2019, enviada em 1 de julho de 2019
RTE-232	Correspondência VB-GEC 0579/2019, enviada em 1 de julho de 2019
RTE-233	Correspondência VB-GEC 1101/2019, enviada em 18 de novembro de 2019
RTE-234	Nota Técnica n° 4509/2019/GEFIR/SUINF, emitida em 19 de dezembro de 2019
RTE-235	Extrato da celebração do Convênio n° 001/2011 entre a VIABAHIA e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, publicado no Diário Oficial da União em 13 de janeiro de 2011
RTE-236	Convênio n° 001/2011 celebrado entre a VIABAHIA e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal, em 12 de janeiro de 2011
RTE-237	Ofício n° 1860/2010-GAB/10ªSRPRF, emitido em 20 de setembro de 2010
RTE-238	Termo de Entrega, celebrado entre VIABAHIA e a Décima Superintendência da Polícia Rodoviária Federal, em 3 de fevereiro de 2011
RTE-239	Nota Técnica nº 23/2012/GEINV/SUINF, emitida em 10 de outubro de 2012
RTE-240	Nota Técnica nº 001/2018/SUINF, emitida em 18 de janeiro de 2018
RTE-241	Memorando nº 36/2018/SUINF, emitido em 22 de janeiro de 2018
RTE-242	Voto DSL 041/2018, proferido em 25 de janeiro de 2018
RTE-243	Despacho nº 511/2018/SUINF, proferido em 16 de novembro de 2018
RTE-244	Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, proferido em 16 de janeiro de 2019
RTE-245	Parecer n° 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, emitido em 5 de julho de 2019
RTE-246	Anexo Contratual nº 5 - Desconto de Reequilíbrio
RTE-247	Correspondência VB-GEC 0981/2018, enviada em 18 de setembro de 2018
RTE-248	Correspondência VB-GEC 0910/2017, enviada em 21 de agosto de 2017
RTE-249	Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 19 de abril de 2018
RTE-250	Ofício n° 0471/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 10 de setembro de 2018
RTE-251	Processo nº 50501.3275462018-70
RTE-252	Parecer Técnico n° 0263/2017/GEFOR/SUINF, emitido em 1 de setembro de 2017

RTE-253	Correspondência VB-GEC 1147/2017, enviada em 13 de outubro de 2017
RTE-254	Parecer Técnico nº 0289/2017/GEFOR/SUINF, emitido em 26 de outubro 2017
RTE-255	Correspondência VB-GEC 1215/2017, enviada em 26 de outubro de 2017
RTE-256	Relatórios referentes ao levantamento defectométrico e do afundamento em trilha de roda, elaborados pela Pavesys Engenharia, em 25 de outubro de 2017
RTE-257	Correspondência VB-GEC 0246/2018, enviada em 23 de março de 2018
RTE-258	Correspondência VB-GEC 0883/2018, enviada em 21 de agosto de 2018
RTE-259	Correspondência VB-GEC 0985/2018, enviada em 25 de setembro de 2018
RTE-260	Relatório Técnico-Operacional Físico Financeiro, datado de agosto de 2014
RTE-261	Memória de Cálculo e do Boletim de Medição referente às obras no subtrecho 15
RTE-262	Cópia dos autos da Medida Cautelar Pré-Arbitral n° 1033023-70.2019.4.01.3400
RTE-263	Resolução ANTT nº 5.083/2016, publicada no Diário Oficial da União em 2 de maio de 2016
RTE-264	Processo Administrativo Sancionador n° 50500.107335/2012-37
RTE-265	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.003945/2014-27
RTE-266	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.004387/2014-17
RTE-267	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.004386/2014-72
RTE-268	Correspondência VB-GEC 0813/2012, enviada em 2 de outubro de 2012
RTE-269	Ofício n° 317/2012/COINF/URBA, emitido em 15 de outubro de 2012
RTE-270	Resolução ANTT nº 2.665/2008, publicada no Diário Ofical da União em 25 de abril de 2008
RTE-271	Resolução ANTT n° 4.071/2013, publicada no Diário Ofical da União em 24 de julho de 2013
RTE-272	Decisão nº 115/2019/SUINF, proferida em 23 de julho de 2019
RTE-273	Resolução ANTT n° 5810/2018, publicada no Diário Ofical da União em 8 de maio de 2018
RTE-274	Resolução ANTT n° 442/2004, publicada no Diário Ofical da União em 17 de fevereiro de 2004
RTE-275	Decisão nº 36/2015/GEFOR/SUINF, proferida em 15 de janeiro de 2015
RTE-276	Decisão nº 113/2019/SUINF, proferida em 23 de julho de 2019
RTE-277	Decisão nº 110/2019/SUINF, proferida em 8 de julho de 2019
RTE-278	Portaria ANTT nº 227/2020, publicada no Diário Oficial da União em 22 de maio de 2020
RTE-279	Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT e Anexos, publicada no Diário Oficial da União em 3 de setembro de 2018
RTE-280	Resolução ANTT n° 5.232/2016, publicada no Diário Oficial da União em 16 de dezembro de 2016
RTE-281	Ofício Circular n° 015/2018/GEENG/SUINF, emitido em 4 de setembro de 2018
RTE-282	Correspondência VB-GEC 0156/2019, enviada em 15 de fevereiro de 2019
RTE-283	Nota Técnica n° 1770/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR, emitida em 17 de junho de 2019
RTE-284	Ofício n° 8328/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 25 de julho de 2019

RTE-285	PGR, PAE e Relatório de Acompanhamento Ambiental, os quais sempre foram fiscalizados pelo IBAMA
RTE-286	Correspondência CT-052/2018, enviada pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em 20 de dezembro de 2018
RTE-287	Ofício Circular nº 005/2019/GEENG/SUINF, emitido em 15 de fevereiro de 2019
RTE-288	Portaria nº 028/2019/SUINF/ANTT e Anexos, publicada no Diário Oficial da União em 8 de fevereiro de 2019
RTE-289	Portaria n° 216/2019/SUINF/ANTT, publicada no Diário Oficial da União em 5 de julho de2019
RTE-290	Correspondência VB-GEC 1120/2019, enviada em 3 de dezembro de 2019
RTE-291	Ofício Circular nº 0011/2018/SUINF, emitido em 16 de novembro de 2018
RTE-292	Correspondência VB-GEC 0750/2019, enviada em 30 de agosto de 2019
RTE-293	Ofício SEI nº 12209/2020/GEENG/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 3 de julho de 2020
RTE-294	Acórdão nº 1922/2011 do Tribunal de Contas da União, proferido em 27 de julho de 2011
RTE-295	Ofício nº CT-054/2019, enviado pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em 17 de dezembro de 2019
RTE-296	Aviso de Audiência Pública n° 05/2019 da ANTT, publicado no Diário Oficial da União em 24 de maio de 2019
RTE-297	Resolução ANTT nº 3.651/2011, publicada no Diário Oficial em 12 de abril de 2011
RTE-298	Correspondência VB-GEC 025/2018, enviada em 5 de janeiro de 2018
RTE-299	Ofício nº 0056/2018/COINF/URBA , emitido em 27 de março de 2018
RTE-300	Ofício n° 18507/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 20 de dezembro de 2019
RTE-301	Ofício nº 921/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 20 de dezembro de 2018
RTE-302	Ofício n° 0509/2012/COINF/URBA, emitido em 26 de dezembro de 2012
RTE-303	Ofício n° 1990/2014/GEINV/SUINF, emitido em 22 de dezembro de 2014
RTE-304	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
RTE-305	Ofícios n° 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
RTE-306	Parecer Técnico 0091/2019/GEENG/SUINF, emitido em 1 de fevereiro de 2019
RTE-307	Nota Técnica n° 08/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 26 de março de 2019
RTE-308	Nota Técnica nº 925/2019/GEFIR/SUINF, emitida em 29 de abril de 2019
RTE-309	Ofício nº 0814/2019/GEENG/SUINF, emitido em 3 de dezembro de 2019
RTE-310	Ofício Circular nº 0005/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 16 de março de 2018
RTE-311	Ofício Circular nº 0009/2018/GEFOR/SUINF, emitido em 7 de maio de 2018
RTE-312	Ofício Circular nº 0020/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 10 de outubro de 2018
RTE-313	Ofício Circular nº 0023/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 5 de novembro de 2018

RTE-314	Correspondência VB-GEC 1295/2018, enviada em 30 de novembro de 2018
RTE-315	Correspondência VB-GEC 1299/2018, enviada em 3 de dezembro de 2018
RTE-316	Correspondência VB-GEC 1366/2018, enviada em 18 de dezembro de 2018
RTE-317	Correspondência VB-GEC 0341/2019, enviada em 8 de abril de 2019
RTE-318	Ofício Circular n° 274/2019/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 10 de maio de 2019
RTE-319	Ofício Circular n° 266/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 13 de maio de 2019
RTE-320	Correspondência VB-GEC 0492/2019, enviada em 31 de maio de 2019
RTE-321	Ofício nº 5122/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, enviada em 3 de junho de 2019
RTE-322	Correspondência VB-GEC 0560/2019, enviada em 26 de junho de 2019
RTE-323	Correspondência VB-GEC 1486/2016, enviada em 2 de dezembro de 2016
RTE-324	Ofício n° 0428/2017/GEINV/SUINF, emitido em 6 de junho de 2017
RTE-325	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
RTE-326	Ofícios n° 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
RTE-327	Ofício SEI nº 12387/2020/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 7 de julho de 2020
RTE-328	Voto n° 62/2020 do Diretor Davi Barreto, proferido em 26 de maio de 2020
RTE-329	Ofício n° 01/2013 da Associação Rural Nossa Senhora da Piedade enviado em 13 de março de 2013
RTE-330	Ofício n° 70/2013/COINF/URBA, emitido em 13 de março de 2013
RTE-331	Correspondência VB-GEC 0318/2013, enviada em 19 de março de 2013
RTE-332	Ofício n° 2042/2013/GEINV/SUINF, emitido em 29 de agosto de 2013
RTE-333	Correspondência VB-GEC 1080/2013, enviada em 5 de setembro de 2013
RTE-334	Ofício n° 2210/2013/GEINV/SUINF, emitido em 27 de setembro de 2013
RTE-335	Ofício n° 2232/2013/GEINV/SUINF, emitido em 2 de outubro de 2013
RTE-336	Correspondência VB-GEC 0307/2014, enviada em 20 de fevereiro de 2014
RTE-337	Ofício n° 0999/2014/SUINF, emitido em 9 de abril de 2014
RTE-338	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
RTE-339	Ofícios n° 0054/2015/GEPRO/SUINF e 0619/2016/GEINV/SUINF, emitidos em 13 de abril de 2015 e 2 de junho de 2016
RTE-340	Correspondência VB-GEC 0972/2018, enviada em 13 de setembro de 2018
RTE-341	Ofício n° 674/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de outubro de 2018
RTE-342	Correspondência VB-GEC 0772/2019, enviada em 26 de agosto de 2019
RTE-343	Despacho da GEFIR, proferido em 25 de abril de 2020

RTE-344	Parecer Técnico n° 099/2015/COINF/URBA, emitido em 28 de maio de 2015
RTE-345	Correspondência VB-GEC 0057/2016, enviada em 18 de janeiro de 2016
RTE-346	Ofício n° 0419/2016/GEINV/SUINF, emitido em 11 de abril de 2016
RTE-347	Correspondência VB-GEC 0701/2016, enviada em 6 de junho de 2016
RTE-348	Correspondência VB-GEC 0592/2017, enviada em 21 de junho de 2017
RTE-349	Correspondência VB-GEC 0398/2019, enviada em 3 de maio de 2019
RTE-350	Correspondência VB-GEC 1202/2019, enviada em 21 de dezembro de 2019
RTE-351	Ofício n° 738/2014/GAB/10ªSRPRF/BA, emitido em 29 de maio de 2014
RTE-352	Ofício n° 107/2014/GABINP, emitido em 19 de maio de 2014
RTE-353	Ofício n° 162/2014/COINF/URBA, emitido em 11 de julho de 2014
RTE-354	Parecer Técnico n° 094/2014/COINF/URBA, emitido em 18 de julho de 2014
RTE-355	Ofício n° 0419/2016/GEINV/SUINF, emitido em 11 de abril de 2016
RTE-356	Correspondência VB-GEC 0171/2017, enviada em 2 de junho de 2017
RTE-357	Correspondência VB-GEC 0191/2011, enviada em 31 de maio de 2011
RTE-358	Ofício n° 1291/2013/GEINV/SUINF, emitido em 15 de maio de 2013
RTE-359	Correspondência VB-GEC 0210/2016, enviada em 18 de fevereiro de 2016
RTE-360	Ofício n° 474/2016/GEINV/SUINF, emitido em 2 de maio de 2016
RTE-361	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
RTE-362	Ofícios n° 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
RTE-363	Ofício GASEC nº 2026/2015, emitido em 19 de outubro de 2015
RTE-364	Ofício GASEC n° 2.051/2015, emitido em 27 de outubro de 2015
RTE-365	Correspondência VB-GEC 0066/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
RTE-366	Ofício n° 112/2016/SUINF/ANTT, emitido em 28 de janeiro de 2016
RTE-367	Correspondência VB-GEC 0153/2016, enviada em 11 de fevereiro de 2016
RTE-368	Ofício n° 0822/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 27 de maio de 2016
RTE-369	Correspondência VB-GEC 0895/2016, enviada em 14 de julho de 2016
RTE-370	Ofício n° 1280/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 25 de julho de 2016
RTE-371	Correspondência VB-GEC 1375/2016, enviada em 4 de novembro de 2016
RTE-372	Ofício n° 2131/2016/GEPRO/SUINF, emitido em 21 de novembro de 2016
RTE-373	Correspondência VB-GEC 0162/2018, enviada em 22 de fevereiro de 2018
RTE-374	Correspondência VB-GEC 0640/2018, enviada em 28 de junho de 2018
RTE-375	Correspondência VB-GEC 1024/2018, enviada em 28 de setembro de 2018
RTE-376	Correspondência VB-GEC 0908/2019, enviada em 3 de outubro de 2019
RTE-377	Ofício n° 0083/2020/GEENG/SUINF, emitido em 28 de fevereiro de 2020
RTE-378	Requerimento do Deputado Estadual José Cerqueira de Santana Neto, apresentado em 26 de fevereiro de 2014
RTE-379	Ofício n° 0016/2014/DNM/ANTT, emitido em 3 de abril de 2014
RTE-380	Ofício n° 1505/2014/SUINF, emitido em 27 de maio de 2014
RTE-381	Correspondência VB-GEC 1071/2014, enviada em 13 de junho de 2014
RTE-382	Correspondência VB-GEC 0126/2016, enviada em 2 de fevereiro de 2016

RTE-383	Ofício n° 0454/2016/GEINV/SUINF, emitido em 18 de abril de 2016
RTE-384	Correspondência VB-GEC 0133/2017, enviada em 19 de abril de 2017
RTE-385	Ofício n° 496/2017/SUINF emitido em 10 de outubro de 2017
RTE-386	Ofício n° 0091/2018/GEINV/SUINF, emitido em 31 de janeiro de 2018
RTE-387	Correspondência VB-GEC 0160/2018, enviada em 20 de fevereiro de 2018
RTE-388	Ofício n° 1337/2018/GEENG/SUINF, emitido em 2 de outubro de 2018
RTE-389	Declaração de Compromisso da Prefeitura Municipal de Feira de Santana, assinada em 5 de outubro de 2018
RTE-390	Correspondência VB-GEC 1085/2018, enviada em 5 de outubro de 2018
RTE-391	Correspondência VB-GEC 0771/2019, enviada em 26 de agosto de 2019
RTE-392	Ofício n° 0695/2019/GEENG/SUINF, emitido em 30 de setembro de 2019
RTE-393	Correspondência VB-GEC 0430/2020, enviada em 6 de maio de 2020
RTE-394	Ofício n° 0324/2020/GEENG/SUINF, emitido em 28 de maio de 2020
RTE-395	Correspondência VB-GEC 0606/2014, enviada em 28 de abril de 2014
RTE-396	Correspondência VB-GEC 1657/2015, enviada em 14 de setembro de 2015
RTE-397	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
RTE-398	Ofícios n° 1279/2016/GEPRO/SUINF, 2187/2016/GEPRO/SUINF, 1136/2018/GEENG/SUINF, 0656/2019/GEENG/SUINF e Ofício n° 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
RTE-399	Convênio de Delegação, celebrado entre União/ANTT e VIABAHIA, em 5 de junho de 2008
RTE-400	Nota Técnica n° 35/2014/GEINV/SUINF, emitida em 22 de setembro de 2014
RTE-401	Correspondência VB-GEC 0202/2011, enviada em 2 de junho de 2011
RTE-402	Ofício n° 1957/2011/GEINV/SUINF, emitido em 10 de novembro de 2011
RTE-403	Nota Técnica n° 22/2011/GEINV/SUINF, emitida em 9 de novembro de 2011
RTE-404	Correspondência n° VB-GEC 1090/2013, enviada em 6 de setembro de 2013
RTE-405	Nota Técnica n° 30/2013/GEINV/SUINF, emitida em 4 de outubro de 2013
RTE-406	Ofício n° 1286/2014/GEINV/SUINF, emitido em 22 de agosto de 2014
RTE-407	Correspondência VB-GEC 1640/2014, enviada em 4 de setembro de 2014
RTE-408	Correspondência VB-GEC 1434/2015, enviada em 20 de agosto de 2015
RTE-409	Nota Técnica n° 052/2015/GEINV/SUINF, emitida em 13 de novembro de 2015
RTE-410	Correspondência VB-GEC 1000/2016, enviada em 22 de julho de 2016
RTE-411	Nota Técnica nº 41/2016/GEINV/SUINF, emitida em 27 de outubro de 2016
RTE-412	Correspondência VB-GEC 0696/2017, enviada em 12 de julho de 2017
RTE-413	Ofício n° 593/2017/GEINV/SUINF, emitido em 17 de julho de 2017
RTE-414	Correspondência VB-GEC 0882/2017, enviada em 17 de agosto de 2017

RTE-415	Ofício n° 849/2017/GEINV/SUINF, emitido em 22 de setembro de 2017
RTE-416	Ofício nº 391/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 22 de agosto de 2018
RTE-417	Ofício nº 215/2019/GEFIR/SUINF, emitido em 28 de fevereiro de 2019
RTE-418	Correspondência VB-GEC-0493/2019, enviada em 21 de junho de 2019
RTE-419	Portaria nº 198/2018/SUINF/ANTT, publicada no Diário Oficial da União em 18 de maio de 2018
RTE-420	Parecer Técnico n° 249/2016/GEINV/SUINF, emitido em 25 de outubro de 2016
RTE-421	Ofício n° 1199/2016/GEINV/SUINF, emitido em 30 de novembro de 2016
RTE-422	Correspondência n° VB-GEC 1488/2016, enviada em 29 de novembro de 2016
RTE-423	Ofício n° 1983/2017/GEPRO/SUINF, emitido em 11 de dezembro de 2017
RTE-424	Ofício Circular nº 002/2019/SUINF, emitido em 28 de janeiro de 2019
RTE-425	Ofício Circular nº 007/2018/SUINF, emitido em 29 de agosto de 2018
RTE-426	Correspondência VB-GEC 0300/2020, enviada em 10 de março de 2020
RTE-427	E-mail enviado por Paulo Santos (LABTRANS) à Fernanda Carteado (VIABAHIA), em 3 de julho de 2020
RTE-428	Correspondência VB-GEC 0067/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
RTE-429	Portaria n° 378/2015 do Ministério dos Transportes, publicada no Diário Oficial da União em 8 de dezembro de 2015
RTE-430	Portaria ANTT n° 46/2014, publicada no Diário Oficial da União em 24 de março de 2014
RTE-431	Ofício nº 0105/2016/GEINV/SUINF, emitido em 28 de janeiro de 2016
RTE-432	Correspondência VB-GEC 0206/2016, enviada em 24 de fevereiro de 2016
RTE-433	Guia de Redução de Acidentes com Base em Medidas de Engenharia de Baixo Custo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
RTE-434	Ofício n° 0043/2016/COINF-URBA/SUINF, emitido em 23 de fevereiro de 2016
RTE-435	Correspondência VB-GEC 0383/2018, enviada em 25 de abril de 2018
RTE-436	Ofício n° 399/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 24 de agosto de 2018
RTE-437	Correspondência VB-GEC 1042/2018, enviada em 2 de outubro de 2018
RTE-438	Correspondência VB-GEC 1309/2018, enviada em 17 de dezembro de 2018
RTE-439	Ofício n° 5125/2019/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 5 de junho de 2019
RTE-440	Correspondência VB-GEC-0567/2019, enviada em 21 de junho de 2019
RTE-441	Correspondência VB-GEC 0708/2019, enviada em 5 de agosto de 2019
RTE-442	Ofício nº 10778/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, emitido em 27 de agosto de 2019
RTE-443	Correspondência VB-GEC 0810/2019, enviada em 3 de setembro de 2019
RTE-444	Ofício n° 0705/2019/GEENG/SUINF, emtido em 1 de outubro de 2019
RTE-445	Ofício n° 0509/2012/COINF/URBA, emitido em 26 de dezembro de 2012
RTE-446	Correspondência VB-GEC 0015/2013, enviada em 8 de janeiro de 2013
RTE-447	Ofício n° 1063/2013/GEINV/SUINF, emitido em 1 de abril de 2013
RTE-448	Correspondência VB-GEC 0019/2014, enviada em 9 de janeiro de 2014
RTE-449	Ofício n° 0856/2015/GEFIR/SUINF, emitido em 12 de novembro de 2015

RTE-450	Correspodências 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
RTE-451	Ofícios n° 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
RTE-452	Ofício n° 155/15 da da Câmara Municipal de Amélia Rodrigues/BA, emitido em 23 de novembro de 2015
RTE-453	Correspondência VB-GEC 0065/2016, enviada em 13 de janeiro de 2016
RTE-454	Correspondência VB-GEC 0208/2016, enviada em 24 de fevereiro de 2016
RTE-455	Ofício n° 0442/2018/GEFIR/SUINF, emitido em 4 de setembro de 2018
RTE-456	Correspondência VB-GEC 1041/2018, enviada em 2 de outubro de 2018
Petição 7 da Requerente Réplica	
RTE-457	Parecer jurídico elaborado pela Professora Maria Sylvia Zanella Di Pietro, quanto à qualificação juíridica e efeitos ao Contrato da depressão econômica e o do solo de massapê
RTE-458	Parecer jurídico elaborado por Ernesto Tzirulnik, quanto à qualificação e efeitos da depressão econômica e o do solo de massapê no âmbito securitário
RTE-459	Relatório técnico compelementar elaborado pela Consultoria Alvarez & Marsal (Relatório Complementar A&M)
RTE-460	Parecer econômico elaborado por Bráulio Borges, quanto à particularidade da crise iniciada em 2014 e o fenômeno da histerese
RTE-461	Relatório financeiro elaborado pela KPMG Brasil, quanto aos os impactos sofridos à TIR do Contrato e a realização de investimentos pela VIABAHIA
RTE-462	Parecer jurídico elaborado pelo Professor Egon Bockmann Moreira, que detalha a ilegalidade da Resolução nº 5.859/2019
RTE-463	Quadro Sinótico Atualizado dos pleitos da VIABAHIA na arbitragem
RTE-464	Acórdão nº 683/2010 do Tribunal de Contsas da União, proferido em 7 de abril de 2010
RTE-465	Planilha de cálculo tarifário elaborada pela ANTT no âmbito do processo das 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária
RTE-466	Estudo de tráfego elaborado pela Consultoria SHD
RTE-467	Relatório de Avaliação de Conformidade Técnica de Estudos de Tráfego, Capacidade e Níveis de Serviço, elaborado pela Consultoria Minas Bahia
RTE-468	Ofício nº 0061/2019/GEENG/SUINF, emitido em 17 de janeiro de 2019
RTE-469	Histórico das licenças solicitadas pela Requerente necessárias à execução das obras
RTE-470	Ofício nº 17198-2020-GEFIR-SUROD-DIR-ANTT, emitido em 16 de setembro de 2020
RTE-471	Correspondência VB-GEC-1010/2020, enviada em 1 de outubro de 2020

RTE-472	Correspondência VB-GEC-0187/2010, enviada em 13 de setembro de 2010
RTE-473	Cópia Integral da Ação Civil Pública nº 0006049-88.2011.4.01.3304
RTE-474	Ofício Circular nº 923/2020/GEENG/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 3 de julho de 2020
RTE-475	Ofício nº 19458/2020/SUROD/DIR-ANTT, emitido em 20 de outubro de 2020
RTE-476	Voto proferido pelo Mininistro Moreira Alves no âmbito da ADIn 493-0-DF
RTE-477	Correspondência VB-GEC-0885/2020, enviada em 14 de setembro de 2020
RTE-478	Correspondência VB-GEC-0780/2020, enviada em 18 de agosto de 2020
RTE-479	Correspondência VB-GEC-1000/2020, enviada em 9 de outubro de 2020
RTE-480	Ofício nº 17594/2020/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT, enviado em 1 de outubro de 2020
RTE-481	Correspondência VB-GEC-1095/2020, enviada em 20 de outubro de 2020
RTE-482	Contrato celebrado com a empresa Kria Tecnologia, em 21 de agosto de 2020
RTE-483	Nota fiscal referente aos serviços contratados para armazenar os dados a partir da integração do sistema do Projeto SIR
RTE-484	Correspondência VB-GEC-0542/2020, eviada em 17 de junho de 2020
RTE-485	Relatório referente ao orçamento dos custos complementares relacionados às obras não orginalmente previstas no PER, cuja execução já foi aprovada pela Requerida