



Advocacia-Geral da União  
Procuradoria-Geral Federal  
Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT

PROCEDIMENTO ARBITRAL Nº 64/2019/SEC7  
CENTRO DE ARBITRAGEM E MEDIAÇÃO DA CÂMARA DE COMÉRCIO BRASIL-CANADÁ – CAM-CCBC

PETIÇÃO 14 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À  
ORDEM PROCESSUAL Nº 11

---

**VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.**

(Requerente)

**Vs.**

**AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**

(Requerida)

**TRIBUNAL ARBITRAL**

Carlos Ari Vieira Sundfeld

Carlos Alberto Carmona

Paula Andrea Forgioni



1. A **AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES – ANTT**, na qualidade de Requerida no procedimento arbitral em epígrafe, representada pelos membros da Advocacia-Geral da União infra-assinados, em atendimento ao item 9, (ii), da Ordem Processual nº 11, vem expor e requerer o que se segue.

### 1. SINOPSE FÁTICA

2. Por meio da OP nº 11, datada de 4 de maio de 2021, o II. Tribunal Arbitral se manifesta sobre o pedido de concessão de tutela de urgência *inaudita altera pars* elaborado pela Requerente, constante de sua Petição 12 datada de 28 de abril de 2021, e sobre o exercício do direito ao contraditório pela Requerida.

3. No tocante ao pedido de tutela de urgência, a Requerida elaborou sua Petição 12, datada de 14 de maio de 2021, por meio da qual enfrenta os argumentos aventados pela Requerente, pugnando pelo indeferimento total desse pedido.

4. No que se refere ao exercício do direito ao contraditório, o Tribunal Arbitral concedeu à Requerida prazo até o dia 15 de junho de 2021 para se manifestar acerca do doc. RTE-486 apresentado pela Requerente e sobre os pedidos por ela formulados em sua manifestação de 16 de abril de 2021 (Petição 11 da Requerente).

5. Dentre os pedidos apresentados ou reiterados pela Requerente, o Tribunal Arbitral delimitou o objeto desta manifestação aos seguintes pleitos da Requerente:

a. *não sejam considerados como elementos de cognição do Tribunal Arbitral:*

i. *todos os novos documentos anexados à Tréplica;*

ii. *quaisquer fatos correlacionados arguidos de forma cabalmente intempestiva; e*

iii. *as alegações inovadoras em relação à [...] Resposta;*



- b. *subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral não acolha esta preliminar e entenda por considerar e admitir os documentos novos e fatos correlacionados trazidos pela ANTT apenas em sede de Tréplica, seja conferido a esses elementos a devida valoração, de forma proporcional à vulneração das garantias processuais da Requerente;*
- c. *o doc. RDA-025 seja desentranhado; e*
- d. *a Requerida seja condenada por litigância de má-fé.*

6. À vista dos pontos delimitados pelo Tribunal Arbitral na Ordem Processual nº 11, passe-se, por conseguinte, à manifestação da Requerida.

## **2. DO PEDIDO DE DESCONSIDERAÇÃO DE ELEMENTOS DE COGNIÇÃO APRESENTADOS PELA REQUERIDA NA TRÉPLICA E, SUBSIDIARIAMENTE, DA SUA DEVIDA VALORAÇÃO DE FORMA PROPORCIONAL À VULNERAÇÃO DAS GARANTIAS PROCESSUAIS DA REQUERENTE**

7. Sem adentar os pormenores das suas infundadas acusações, a Requerente sustenta que a ANTT “*apenas no final da fase postulatória decidiu por responder aos pleitos da VIABAHIA de maneira específica*”. Nessa toada, na rasa alegação da Requerente, não teria a Requerida se desincumbido de seu ônus processual, o que tornaria incontroverso o conteúdo de seus pleitos na Alegação Inicial. A suposta violação a garantias processuais por parte da Requerida estaria assentada no fato de que a ANTT “*deixou de impugnar de forma específica todos os pleitos da VIABAHIA apenas em sua Tréplica, trazendo diversos documentos novos, bem como fatos correlacionados*”.

8. Isso posto, esta Requerida desde logo reitera integralmente os argumentos ventilados em sua Petição 8, de 26 de fevereiro de 2021.

9. Ali, foi apresentado de forma bastante elucidativa as razões pelas quais a argumentação engendrada em sua Tréplica **não compreende inovações processuais** quanto ao exercício do contraditório. Os fatos e argumentos ali expostos, bem como os novos documentos juntados, não modificam ou subvertem o raciocínio jurídico formulado para construir a tese disposta em sua Reposta às Alegações Iniciais.

10. Nesse sentido, destacamos o seguinte excerto:



**19. A análise estrutural das peças que compõem os autos demonstram que na Resposta às Alegações Iniciais a Requerida optou por estruturar sua petição de acordo com os temas aventados pela Requerente, quais sejam, (i) impactos do baixo crescimento econômico na concessão; (ii) questões relativas ao pavimento e a passivos ambientais; (iii) outros pleitos revisionais; (iv) desconto de reequilíbrio e penalidades; (v) atos normativos expedidos pela ANTT; e (vi) pleitos de inclusão/exclusão de investimentos.**

**20. Na tréplica, por sua vez, a Requerida entendeu mais adequado, dada a extensão e abrangência da disputa, estruturar a sua petição de acordo com cada um dos “Cadernos” elaborados pela Requerente, incluídos dentro da denominada “Parte Especial” de suas Alegações Iniciais, cada um com pedidos específicos e diversos. A Parte Geral, que espelha todos os pedidos da “Parte Especial”, compreendia ainda três pedidos adicionais, apresentados genericamente.**

21. Deve-se pontuar que a mudança na forma de apresentação dos pedidos e de seus fundamentos de fato e de direito, pela Requerida, visou tão somente facilitar a leitura da petição e a identificação dos argumentos pelo Tribunal Arbitral na análise da controvérsia e formulação de sua decisão.

22. Justamente com o intuito de deixar clara a nova **forma** de apresentação de seus fundamentos, pedidos e alegações, a Requerida fez constar no capítulo 2 da sua Tréplica exatamente as questões controvertidas de fato e de direito que conformariam o objeto de sua manifestação.

23. Em razão disso, há, em tal capítulo, detalhada e completa descrição do conteúdo da Tréplica (...).

24. Não apenas a Requerida reputou conveniente, em sua Tréplica, retratar de forma mais clara o panorama da Concessão para contextualizar melhor o fundamento de fato e de direito de suas teses, como também expressamente apontou as questões relativas a cada um dos pedidos, discriminando-as de acordo com cada um dos “Cadernos” (...).

25. É certo, no entanto, que todos os temas abarcados na Tréplica já haviam sido objeto da manifestação da Requerida na Resposta às Alegações Iniciais.



Nunca é demais frisar que a nova estruturação e o recorte metodológico adotados visou tão somente facilitar a análise da controvérsia por este Tribunal, afastando a possibilidade de eventuais distorções de interpretação decorrentes da exposição fática delineada pela Requerente.

**26. As questões fáticas, isto é, (i) o amplo descumprimento contratual, (ii) o comportamento do tráfego, e (iii) as alterações propostas e esperadas pela concessionária para a revisão quinquenal, estão reproduzidas, na Resposta às Alegações Iniciais, em diversos itens, com especial destaque para os itens II.1, III.1 e III.2. Essas questões perpassam todos os pedidos componentes dos temas dos “Cadernos Especiais” da Requerente, os quais, reitera-se, estão todos contemplados em ambas as manifestações da Requerida.**

**27. As questões eminentemente jurídicas, isto é, (i) a força obrigatória dos contratos e sua compatibilidade com os conceitos de incompletude contratual e mutação dos contratos de longo prazo, (ii) o conteúdo jurídico da revisão quinquenal, (iii) a natureza do risco e sua repartição no Contrato de Concessão, e (iv) o conceito de equilíbrio econômico-financeiro e os instrumentos destinados à sua recomposição, estão refletidas, de forma dispersa, em várias partes da Resposta às Alegações Iniciais, embora sejam melhor exploradas nos itens II.2, III.2.2.1 e II.3.**

**28. Vale dizer: algumas das formulações dos fundamentos de fato e de direito e das teses jurídicas dos pedidos, embora já constassem da Resposta às Alegações Iniciais, imiscuíam-se a outros argumentos, evidentemente correlatos, mas que, à época da elaboração de tal petição, a Requerida julgou não ser necessário fossem tratadas em tópicos à parte. É o caso, por exemplo, da questão do conceito de equilíbrio econômico-financeiro e dos instrumentos destinados à sua recomposição. Esse tema é objeto de item específico na Tréplica – item 4.2.1. –, mas, na Resposta às Alegações Iniciais, foi tratado, de forma mais genérica e menos detalhada, no item III.2.2.1.**

29. Outros fundamentos e teses, embora constem em ambas as petições, como tópicos distintos, foram bastante aprofundados na Tréplica, de modo a robustecer a argumentação da ANTT. Esse aprofundamento é necessário,



e mesmo esperado, considerando que na réplica, a VIABAHIA alegou reiteradas vezes que a defesa da ANTT havia sido superficial e genérica. Nada mais normal que, após tal provocação, a tréplica explorasse de forma mais minudente os tópicos já tratados na resposta inicial.

11. Ao fim dessa detalhada exposição acerca da composição de suas petições, a Requerida concluiu:

33. O escrutínio de cada um dos elementos necessários para a construção de teses jurídicas – e.g., a identificação e interpretação da norma, de sua abrangência e finalidade e sua repercussão no mundo fático – não pode se confundir com a apresentação de tese nova, que consistiria em utilizar premissas até então não apresentadas, para alcançar novas conclusões. Em ambas as suas petições de defesa, a ANTT apresenta, de forma bastante sistemática, todos os elementos de suas teses jurídicas, expandindo-os, como cediço, na Tréplica.

34. Além disso, **ainda que a Requerida possa ter destacado questões diversas relacionadas a cada uma de suas teses, fato é que tais questões apenas reforçam as teses iniciais de que as situações narradas pela Requerente ou não se subsumem às hipóteses contratuais que fundamentariam o seu direito a reequilíbrio, ou, se enquadradas, não teriam sido devidamente formalizadas à luz dos procedimentos considerados adequados para tanto, ou, ainda, já teriam sido objeto de reequilíbrio promovido pela própria ANTT.**

12. É oportuno lembrar que o item 5.1 do Termo de Arbitragem limita o desenvolvimento e fundamentação dos pedidos e causas de pedir, mas não impede a inclusão de elementos dissertativos que visam ao convencimento e à elucidação de fatos, quando não se modificam os fundamentos e pedidos arguidos na fase postulatória da arbitragem, e que mantenham relação com a linha argumentativa ali construída. Embora, como afirmado acima, na Tréplica a Requerida reorganize os fatos, fundamentos e pedidos da sua Resposta, a apresentação de informações, ainda não houvessem sido particularmente identificadas na Resposta, desde que concernentes à causa de pedir e aos pedidos, também não seria defesa.

13. Não há, portanto, impedimento ou restrição ao desenvolvimento e aprofundamento de teses ao longo da fase postulatória do processo. Esse desenvolvimento e aprofundamento,



ressalta-se, compreende a apresentação de documentos novos na Tréplica, a indicação de novos elementos no que diz respeito à evidenciação de ações, omissões ou fatos relacionados aos pedidos da Requerente, e até mesmo a estabelecer vínculos entre esses novos elementos para explicar como se afetam. O que é vedado após as peças iniciais da fase postulatória é o desenvolvimento e fundamentação dos pedidos e causas de pedir, ou, em outras palavras, a inovação das pretensões apresentadas.

14. Trata-se de imanente dinâmica processual, por meio da qual as partes visam a representar a realidade da forma como entendem pertinente e a partir de suas perspectivas, que são por definição distintas. O que não se deve fazer é apresentar elementos fáticos determinantes da causa de pedir e pedido, de forma extemporânea, forjar elementos que não existem ou deturpar as suas verdadeiras características, de modo a ludibriar terceiros.

15. No caso específico da VIABAHIA, essa dinâmica é erigida a um importante aspecto do procedimento, sobretudo porque o objeto do processo é bastante extenso e diz respeito a momentos distintos e variados de um projeto de concessão.

16. Não por outro motivo que a própria Requerente, no Termo de Arbitragem, ao aduzir os seus pedidos, expressamente destaca que se reserva ***“desde já ao direito de desenvolver, complementar, especificar, detalhar, quantificar e fundamentar cada um de seus pedidos e causas de pedir em suas manifestações”***. Nessa mesma linha, a Requerente aduz no Termo de Arbitragem, no item 5.4.24, que *“[D]entre os temas que são objeto das tutelas pretendidas abaixo pela Requerente, destacam-se, ilustrativamente, os seguintes, dentre outros, cujos respectivos pedidos e causas de pedir serão desenvolvidos, complementados, especificados, detalhados, quantificados e fundamentados no curso desta arbitragem”*.

17. Assim, valendo-se da própria pretensão da Requerente, é claro que na Tréplica - assim como facultado à VIABAHIA *no curso desta arbitragem* - também é facultado à Requerida desenvolver, complementar, especificar e detalhar seus fundamentos. Não há qualquer limite legal ou procedimental que vede ou condicione o exercício desse direito processual.

18. Destarte, é inequívoco que para o exercício do contraditório e ampla defesa da Requerida todos os pontos arguidos pela Requerente devem poder ser combatidos, considerando os desenvolvimentos, complementações, especificações, quantificações e fundamentações por ela apresentados ao longo do procedimento.



19. Em síntese, a Tréplica simplesmente aprofunda o debate já posto em causa, certamente com novos argumentos – não haveria como ser diferente – para refutar os – também novos – argumentos trazidos na Réplica pela concessionária.

20. Mais absurdo ainda é sustentar que alegações aventadas na Tréplica seriam intempestivas, visto que, respeitada a relação entre causa de pedir e pedido quanto aos pleitos objeto do litígio, não há óbice a alegações possíveis de serem suscitadas na Tréplica. Conforme apontado acima, os fundamentos lógico-jurídicos formulados pela ANTT são os mesmos daqueles formulados na Resposta às Alegações Iniciais, apenas organizados de forma diferente em sua última petição postulatória, de modo a tornar mais sistemática a relação entre os fundamentos fáticos e jurídicos e os pedidos defendidos pela Requerente.

21. Tanto à Requerente como à Requerida é permitido comprovar o quanto alegado em suas manifestações postulatórias, nos limites do Termo de Arbitragem – cujos termos, conforme demonstrado acima, não enrijeça o procedimento -, com o objetivo de levar ao conhecimento do Tribunal Arbitral todos os elementos que possam levar a revelação e busca pela verdade.

22. O que parecer querer fazer a VIABAHIA é justamente suprimir o direito ao contraditório da Requerida, sustentando um absurdo pedido para que as alegações da Requerida na Tréplica sejam, *prima facie*, elididos, sob o argumento de que teria havido inovação. Veja, ainda, que fosse efetivamente vedada o aprofundamento do debate proposto na Tréplica – o que, pelo Termo de Arbitragem, não é – ainda assim, o Tribunal Arbitral oportunizou o exercício do contraditório pela Requerente por meio da Ordem Processual nº 7.

23. Não há, portanto, quaisquer prejuízos ao contraditório e ampla defesa à Requerente, uma vez que o próprio Tribunal Arbitral lhe concedeu prazo para manifestação específica sobre o conteúdo dos documentos apresentados na Tréplica. É natural que assim seja em um processo arbitral extremamente complexo e com um objeto sobremaneira amplo e genérico.

24. Todavia, conforme restará abaixo demonstrado, todas as supostas “inovações” da ANTT dizem respeito tão somente a questões fáticas ou jurídicas que visam robustecer a causa de pedir já delineada em sua Resposta às Alegações Iniciais. Além disso, não há qualquer elemento que poderia surpreender a Requerente, prejudicando-lhe o exercício de seus direitos e garantias processuais.

25. A verdade é que a Requerente não logrou demonstrar a existência do direito postulado, motivo pelo qual agora busca subterfúgios para tentar lograr êxito sem se incumbir de seu ônus



de prova. A manifestação apresentada - e seus frágeis pleitos – afigura-se como uma mais nova tentativa da Requerente de desqualificar a prova apresentada pela ANTT para tentar obscurecer sua contumaz postura de inadimplemento contratual incontrovertidamente reconhecida nos presentes autos.

26. Em que pese o exposto acima, para afastar de uma vez por todas a pretensão ora apresentada, passa-se, à título exemplificativo, a uma análise acerca daqueles itens que a Requerente expressamente aponta como sendo inovações da ANTT:

#### **CRISE ECONÔMICA**

- a. *Previsibilidade da dissolução da economia nacional em 2008:*

Argumento já exposto no item III.1.2. da Resposta às Alegações Iniciais.

#### **IMPACTOS DA LEI Nº 13.101/2015 À CONCESSÃO**

- b. *Revisão da metodologia de cálculo dos impactos da Lei nº 13.103, de 2015, à Concessão, e sua aplicação definitiva na 10ª Revisão ordinária e 13ª Revisão Extraordinária:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item III.2.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **PASSIVOS AMBIENTAIS NÃO VERIFICADOS EM APROFUNDADA AUDITORIA AMBIENTAL**

- c. *A maioria dos passivos pelos quais a VIABAHIA solicita reequilíbrio corresponde a obrigações previstas no PER:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item IV.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- d. *A VIABAHIA não comprovou que os passivos, cujo reequilíbrio está sendo solicitado, não poderiam ser detectados ou previstos em uma aprofundada auditoria ambiental:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item IV.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.



- e. *O estudo realizado pela V&S Ambiental, em 2010, não foi embasado nas normas do DNIT, como exige o PER:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item IV.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- f. *A VIABAHIA não comprovou que os passivos ambientais não foram gerados por sua própria ação, omissão ou negligência:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item IV.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **REMANEJAMENTO DE ADUTORAS DA EMBASA IDENTIFICADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO**

- g. *Não há direito a reequilíbrio se a concessionária não incorreu efetivamente em despesas em razão do evento de desequilíbrio, uma vez que o remanejamento das adutoras não foi finalizado:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item IV.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- h. *A interrupção das obras não está relacionada à realização da revisão quinquenal:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item IV.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- i. *A VIABAHIA não apresentou o projeto executivo da obra que será realizada:*

Trata-se de uma especificação, para tratar da obra que seria realizada, em linha com o argumento já exposto no item IV.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido

#### **IMPACTOS DA CRISE DOS CAMINHONEIROS À CONCESSÃO**

- j. *Há uma relação de hierarquia entre as cláusulas 19.1.2.(ix), supostamente mais específica, e 19.1.3.(iv), que se alega mais geral:*

Argumento já exposto no item V.2. da Resposta às Alegações Iniciais.



- k. *Houve a prestação do serviço público, porém em menor escala:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item V.2 da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **ATRASO NA ABERTURA DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO**

- l. *As praças de pedágio não integraram o escopo da Vistoria dos Trabalhos Iniciais:*

Trata-se de uma compreensão equivocada do argumento exposto no item 5.3.3.,II, da Tréplica.

- m. *A VIABAHIA não apresentou a memória de cálculo para a contabilização dos dias de atraso:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item V.3.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- n. *O parágrafo 1º do art. 15 da Resolução ANTT 1.187/2005 revela que o prazo para análise não pode ser de 15 dias:*

Argumento já exposto no item V.3.2. da Resposta às Alegações Iniciais.

- o. *A VIABAHIA não pretendia executar as praças de pedágio nos 2 primeiros meses da Concessão:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item V.3.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- p. *A maior parte das obras de praça de pedágio é realizada dentro da faixa de domínio, “dispensando a necessidade de que todas as áreas a serem desapropriadas estejam disponíveis no início da obra”:*

Trata-se de um detalhamento ao argumento já exposto no item V.3.1. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **CUSTOS ADICIONAIS DECORRENTES DA PASSAGEM DE CARGAS ESPECIAIS NAS RODOVIAS CONCEDIDAS À VIABAHIA**



- q. *A VIABAHIA não cumpriu o rito contratual previsto na cláusula 20.2 para submissão de pedidos de reequilíbrio financeiro:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item V.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **ALTERAÇÃO UNILATERAL DO SISTEMA DE PESAGEM DE VEÍCULOS**

- r. *Reconhecimento expresso de que houve erro seu ao negar o reequilíbrio econômico-financeiro em via administrativa:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item V.6. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido, conforme expostos no item 5.3.6. da Tréplica.

#### **A INCORRETA APLICAÇÃO DO DESCONTO DE REEQUILÍBRIO**

- s. *A Requerente pretende a alteração da metodologia de aplicação do Desconto de Reequilíbrio apenas para as obras não obrigatórias, excluindo as obras condicionadas:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item VI.1.2. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- t. *Repassa à Requerente o ônus para demonstrar que, a despeito dos documentos apresentados nesta arbitragem pela Requerente, não reconheceu a adequação e a necessidade de revisão da metodologia de apuração do Desconto de Reequilíbrio:*

Trata-se de uma compreensão equivocada do argumento exposto no item 5.4.1.,I, da Tréplica.

#### **NULIDADE DOS AUTOS DE INFRAÇÃO**

- u. *Em relação ao AI n° 5027, a penalidade aplicável à VIABAHIA está devidamente estipulada no referido auto de infração:*

Trata-se de um detalhamento ao argumento já exposto no item VI.3.2. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.



- v. *Em relação ao AI n° 5082, a ANTT analisou as alegações da VIABAHIA por meio do RDA-193:*

Trata-se de um detalhamento ao argumento já exposto no item VI.3.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **INAPLICABILIDADE DE ATOS NORMATIVOS EMITIDOS PELA ANTT - USO INDEVIDO DE PORTARIAS E DE OFÍCIO CIRCULAR**

- w. *A VIABAHIA não demonstrou a ocorrência de despesas adicionais, além daquelas com treinamento de pessoal, que integram o risco ordinário:*

Trata-se de uma complementação ao argumento já exposto no item VII.3. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- x. *O anteprojeto nada mais é que uma etapa para a elaboração do projeto executivo:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.4. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- y. *A Portaria n° 216/2019/SUINF/ANTT decorre de atualização dos procedimento de execução das atividades administrativas e regulatórias, a partir da modificação da Portaria SUINF n° 034/2015:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.6. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **INAPLICABILIDADE DE ATOS NORMATIVOS EMITIDOS PELA ANTT – A GRAVE ILEGALIDADE DA RESOLUÇÃO N° 5.859/2019**

- z. *Foi realizada a Análise de Impacto Regulatório:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.8.2. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- aa. *Apresentou todos os fundamentos para edição da Resolução n° 5.859, de 2019:*



Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.8.2. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- bb. *As novas restrições impostas às concessionárias são benéficas às concessões e aplicáveis somente aos novos investimentos inseridos no âmbito de discricionariedade da ANTT, com base no parágrafo único do art. 8º da Resolução nº 5.859/2019:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.8.1. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

- cc. *A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro ocorre na medida em que as obras são executadas:*

Trata-se de um aprofundamento do argumento já exposto no item VII.8. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **INCLUSÃO E EXCLUSÃO DE INVESTIMENTOS DO PER**

- dd. *Há incongruência entre a presente demanda apresentada na arbitragem e os pleitos submetidos em via administrativa:*

Trata-se de uma compreensão equivocada do argumento exposto no item 5.6.4., da Tréplica. De todo o modo, o entendimento ali constante apenas aprofunda o argumento já exposto no item VIII da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.

#### **IMPLANTAÇÃO DE DISPOSITIVO DE RETORNO NO KM 560+800 DA BR-324/BA, EM TERRA NOVA/BA**

- ee. *A ausência de caráter urgente da inclusão deste investimento estaria comprovada, uma vez que a VIABAHIA teria solicitado a prorrogação do prazo para apresentação do projeto executivo:*

Trata-se de um detalhamento do argumento já exposto no item VIII.15. da Resposta às Alegações Iniciais, que não modifica a causa de pedir e o pedido.



27. Isso posto, é cristalino que não há qualquer “inovação” quanto à causa de pedir e ao pedido apresentado pela Requerente em sua Resposta às Alegações Iniciais, mas sim o desenvolvimento da linha argumentativa da Requerida a partir da especificação, aprofundamento, detalhamento ou complementação de elementos fáticos ou jurídicos pertinentes ao objeto do litígio.

28. Especificamente sobre a produção de provas, tampouco há disposição no Termo de Arbitragem que limite temporalmente ou de acordo com qualquer outro critério a apresentação de documentos ou mesmo o requerimento de qualquer prova.

29. Não existe, por isso, qualquer fundamento normativo que ampare o pedido da Requerente para que sejam desconsiderados os elementos de cognição, sejam eles os mencionados documentos novos, fatos arguidos na Tréplica ou mesmo as especificações delineadas.

30. Não obstante o exposto acima, a Requerente ainda alude a pedidos novos apresentados pela Requerida em sua Tréplica, quais sejam, (i) extinção do pedido relacionado às alterações promovidas pela Lei dos Caminhoneiros, e (ii) condenação da Requerente por litigância de má-fé no tocante ao pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em função das atividades executadas pela VIABAHIA quanto à passagem de carga especial pelas rodovias.

31. Ambos os pedidos foram formulados pela Requerida única e exclusivamente motivados pelas alegações apresentadas pela Requerente em sua Réplica. Ou seja, decorrem, determinadamente, dos elementos arguidos na Réplica – a ser enfrentados, portanto, em tréplica.

32. Sobre o primeiro pedido, a Requerida identificou que na Réplica a Requerente não apresentou quaisquer elementos que infirmavam a sua argumentação engendrada na Resposta às Alegações Iniciais. Assim, a partir desse momento, considerou inexistir controvérsia a ser solucionada pelo Tribunal Arbitral, em razão da qual se presume a ausência de interesse de agir, o que impõe a extinção do pleito. A impossibilidade de apontar divergência em relação à Resposta às Alegações Iniciais é o ponto fulcral que impôs à Requerida que pugnasse pela extinção do processo quanto a esse pedido específico.

33. O segundo pedido está relacionado à apresentação de dados completamente falsos pela VIABAHIA, conforme identificado pela ANTT na ocasião da apresentação da Tréplica. Esse pedido não envolve uma discussão meritória sobre o objeto do litígio, mas sim uma discussão sobre o



comportamento da Requerente no âmbito do processo, que se utiliza de manobras ardilosas para tentar fundamentar um direito que sabe ser inexistente. A Requerente ainda teve a oportunidade de se manifestar sobre o tema, de modo que não há qualquer prejuízo às suas garantias processuais.

34. De tudo isso, vê-se a fragilidade e incoerência do alegado pedido *subsidiário* de que *seja conferido a esses elementos a devida valoração, de forma proporcional à vulneração das garantias processuais da Requerente*. É fato incontroverso que o *i*. Tribunal abriu prazo específico à Requerente para apreciação e manifestação dos documentos juntados pela Requerida. É cediço que enquanto não encerrada a fase de produção de provas – e aqui especificamente a prova documental, é conatural ao procedimento a juntada de documentos pelas Partes, com subsequente abertura de prazo à outra parte, em respeito ao seu direito ao contraditório.

35. Ademais, é evidente que o Tribunal Arbitral atribuirá a devida valoração aos documentos e fatos correlacionados, em ambas as petições das duas partes – e nas demais que seguirão -, na medida em que é parte inexorável do exercício de seu livre convencimento acerca dos fatos. Competirá ao Tribunal Arbitral, portanto, ponderar acerca do exercício do contraditório e da conduta das partes no exercício de seus direitos processuais, de acordo com as oportunidades que lhes foram concedidas para se manifestarem sobre os documentos e fatos apresentados ao longo do processo arbitral.

36. Ante o exposto, é curial a total impertinência e descabimento do pleito apresentado pela Requerente, devendo o *i*. Tribunal afastá-lo, de pronto, pelas razões apresentadas.

### **3. DO DOCUMENTO RDA-025**

37. Com relação ao doc. RDA-025, a Requerida pleiteou o seu desentranhamento do processo, sob argumento de que *“mesmo credenciada, a Requerente não está autorizada a ter acesso à integralidade dos autos do TC 010.222/2019-7, no tocante a certos documentos que permanecem sigilosos, sendo os atos produzidos nesta desconhecidos pela VIABAHIA, que, por não ser parte do referido procedimento, sequer teve oportunidade de se manifestar naqueles autos sobre as alegações constantes do Relatório de Fiscalização”*.



38. Continua a Requerente afirmando que há dezenas de documentos que constam do relatório que estão revestidos por sigilo, *“impedindo a rastreabilidade dos dados apresentados pelo TCU e, conseqüentemente, a integral análise da VIABAHIA sobre os fatos que lhe são imputados”*.

39. Além disso, a Requerente argumenta que o RDA-025 foi produzido em total desrespeito ao princípio do contraditório, uma vez que na ocasião em que juntou o RDA-025, a Requerente não tinha acesso a seu inteiro teor.

40. Em linhas iniciais, registra-se que a matéria relacionada ao Relatório do TCU (RDA025) já foi objeto de manifestação pela Requerida nas respostas apresentadas as OP n°s 4, 7 e 9.

41. Na resposta à OP n° 7, a Requerida pontuou que o Relatório de Fiscalização do TCU, à época de sua juntada, configurava como sigiloso para terceiros interessados, na medida em que não havia ainda o pronunciamento da autoridade superior responsável acerca da proposta de encaminhamento contida em seu teor.

42. Ocorre que, em nova consulta ao “Conecta-TCU”, observou-se que o Relatório de Fiscalização n° 124/2019 – ao qual, corresponde, na integralidade, ao doc. RDA-025 – afigurava-se, na data de 26 de fevereiro de 2021, como documento público, conforme extrato de peças (RDA-226). Além disso, desde então os advogados da Requerente constam como credenciados aos autos do processo do TCU, não havendo restrições à sua utilização no presente procedimento. Por esse motivo, após instada pelo Tribunal Arbitral na OP n°9, a Requerida informou que poderia ser levantado o sigilo do RDA-025.

43. Pois bem, muito embora alguns dos anexos do Relatório estejam sobre sigilo, este documento, em si, é público, e, portanto, pode ser livremente acessado pelas partes habilitadas nos autos (reforça-se que o RDA-025 compreende somente o relatório e não seus anexos). Se, porventura, a Requerente crê ter havido violação a seus direitos com a retirada do sigilo pelo TCU do RDA-025, cabe tão somente a ela expressar junto a Corte de Contas os fundamentos pelos quais entende que o documento não poderia ser classificado como público.

44. De todo modo, nos parece que, ainda que o relatório possa fazer menção a documentos sigilosos, se o TCU o considerou público, isso significa que ali, no corpo do relatório, não há informações que sejam sigilosas, ainda que os documentos ali referidos contenham informações dessa natureza.



45. A partir do momento em que assim definiu o TCU, não há impedimentos de ordem legal que recaem sobre a faculdade de a ANTT utilizar aludido documento como meio de prova a corroborar as suas alegações. Não há que se falar, ainda, em prejuízos à Requerente, uma vez que o RDA-025 foi tornado público pela Corte de Contas, conforme se pode verificar por simples acesso ao sistema “Conecta-TCU”.

46. Cabe frisar que a Requerida também não tem acesso aos documentos sobre os quais a Corte de Contas manteve o sigilo, o que reforça o argumento quanto a ausência de prejuízo à parte Requerente. Não há quaisquer privilégios da ANTT a serem arguidos.

47. Por tais razões – mormente o levantamento de sigilo apenas após classificação do documento como público pelo TCU (caráter público), e a igualdade de meios a seu acesso entre as Partes – não procede o pleito de desentranhamento do doc. RDA-025, motivo pelo qual deve ser mantido nos autos para os fins que se pretende.

48. Nessa toada, novamente é importante reforçar que a valoração de provas deve ser feita exclusivamente pelo Tribunal Arbitral, a quem cabe *“deferir as provas úteis, necessárias e pertinentes”*. Isso posto, é o Tribunal Arbitral quem irá sopesar se aspectos como o *“caráter inquisitório”* do documento, e a *“integral análise da VIABAHIA sobre os fatos que lhe são imputados”* importam e, em que medida, à utilização do RDA-025 como meio de prova. De toda sorte, esses aspectos não são aptos a impedirem a juntada desse documento no processo arbitral pela ANTT.

49. Frise-se, ainda nesse prisma, que o grau de inexecução contratual atestado pela Corte de Contas é também demonstrado e aferido por vários outros documentos acostados aos autos.

50. Ainda sobre esse ponto, informa a Requerida que protocolou junto ao TCU, em 08 de junho de 2021, pedido de expedição de Certidão pela Corte de Contas (RDA-235), quanto ao caráter público do Relatório de Fiscalização nº 124/2019.

#### **4. DO PEDIDO DE CONDENAÇÃO DA REQUERIDA POR LITIGÂNCIA DE MÁ-FÉ**

51. O pleito de condenação da Requerida por litigância de má-fé não foi suficientemente detalhado pela Requerente, a qual o fundamenta na *“conduta processual temerária”* da ANTT, *“com inovações intempestivas em sua defesa”*. Em verdade, com argumento genérico e apenas



retórico, pretende a Requerente constranger e limitar o exercício regular do contraditório e do direito à ampla defesa da Requerida.

52. Em primeiro lugar sobre essa questão, reportamos ao item 2 desta Petição para reiterar que não há qualquer inovação na Tréplica, e tampouco novos fatos, fundamentos, pedidos ou documentos cuja apresentação possa ser considerada ilegal ou contrária ao procedimento. Na Tréplica, que é uma oportunidade de defesa da Requerida à luz da Réplica apresentada pela Requerente, houve apenas uma melhor organização e desenvolvimento dos pontos já apresentados, nos limites do quanto autorizada no Termo de Arbitragem.

53. O aprofundamento de questões envolve identificar e estabelecer novas conexões entre os elementos fáticos observáveis para melhor caracterizar os fundamentos de fato e de direito e os pedidos apresentados em suas manifestações anteriores. Não há, repisa-se, a alteração de fundamentos fáticos ou jurídicos ou dos pedidos e tampouco há o estabelecimento de novos vínculos entre esses fundamentos e os pedidos. Não há, portanto, que se falar em inovação. Mesmo porque, se a Réplica fosse mera repetição da resposta inicial e não pudesse aprofundar os temas abordados pela Requerente, seria mera oportunidade formal desprovida de sentido ou utilidade para o adequado exercício do contraditório e ampla defesa.

54. Em especial sobre a produção de provas, importante aduzir que não existem limites, legais ou procedimentais, para a juntada de documentos que comprovem o quanto alegado pela Requerida, tendo em conta o objetivo de levar ao conhecimento do Tribunal Arbitral todos os elementos que possam levar a revelação e busca pela verdade real. Ademais, o próprio Tribunal andou bem ao oportunizar às partes a apreciação de todos os documentos porventura juntados aos autos do processo.

55. Conforme já detidamente explicado pela Requerida, em Tréplica, quem inova completamente no processo em sede de Réplica é a Requerente. Não se pode olvidar o disposto no item 4.21 do Regulamento de Arbitragem do CAM-CCBC, segundo o qual as partes “*poderão alterar, modificar ou aditar os pedidos e causa de pedir até a data de assinatura do Termo de Arbitragem*”.

56. Há inovação da Requerente ao quantificar o seu pedido nas Alegações Iniciais em R\$ 1.662.006,86, e na Réplica em R\$ 4.784.409,35, cuja diferença decorre da inclusão de valores projetados para o futuro, **fundamento este que não constava de suas Alegações Iniciais**. A Requerente modifica seu pedido a partir do momento em que utiliza novos parâmetros para



quantificá-lo, relacionando-o a eventos (causa de pedir) que não foram expostos na oportunidade em que deveria tê-lo feito – Alegações Iniciais –, nos termos do que dispõe o Termo de Arbitragem.

57. Vejamos: Para afastar a alegação de inovação, a Requerente afirma que em suas Alegações Iniciais, no parágrafo 139, aduziu que “[P]ara 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”. A Requerente afirma, por absurdo, que nas Alegações Iniciais havia apurado os valores já incorridos e que ao longo da arbitragem seriam apurados os “métodos” de recomposição dos valores pleiteados.

58. Na Réplica, a Requerente incluiu em seu pedido os valores projetados para o período entre 2020 e 2035, que, nos termos do RDA-459, é uma “*estimativa dos custos diretos do processo de análise e emissão de AETs*”.

59. Ocorre que a inclusão desses valores não decorre da escolha da “*medida de recomposição*”, expressão usada nas Alegações Iniciais, mas sim da alteração da metodologia de cálculo. A Requerente tenta ludibriar os árbitros ao buscar subterfúgios para encobrir o próprio equívoco ao ignorar os valores projetados em suas Alegações Iniciais. Tentar equiparar ambos os termos é um artifício desleal, senão uma grave ofensa ao procedimento e comportamento leal que deve pautar as partes.

60. Desta forma, acreditamos que o pedido genérico e sem fundamento de condenação de litigância de má-fé formulado por parte da Requerente foi realizado apenas para tentar obscurecer o seu próprio comportamento, como uma resposta, *in desperandum*, ao bem lançado pedido de condenação por litigância de má-fé formulado anteriormente pela Requerida.

61. Assim, consoante delineado acima, a litigância de má-fé da Requerente é notória, haja vista a tentativa de fundamentar direito seu com base em fundamentos fáticos inexistentes e deliberadamente manipulados.

62. E pelas razões expostas, confia a Requerida que o Tribunal irá prontamente rechaçar o pedido de condenação por litigância de má-fé formulado pela Requerente apenas por inconformismo ao exercício regular pela ANTT do seu direito ao contraditório, tal como garantido pelo §2º do art. 20 da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1993.

## 5. DO DOCUMENTO RTE-486



63. Como anexo de sua petição 11, a VIABAHIA junta aos autos documento novo, intitulado “Nota técnica de engenharia sobre a crise econômica e solo massapê elaborada em referência à tréplica apresentada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (“ANTT”)”, de autoria de empresa privada por ela contratada, denominada Alvarez e Marsal Consultoria em Engenharia Ltda.
64. Tal documento (61 páginas), anexo da petição 11 (92 páginas), constitui em seu conjunto uma “quadréplica” da concessionária, após a tréplica da ANTT, na qual a VIABAHIA traz ao procedimento diversas alegações que tentam, sem sucesso, refutar o quanto apresentado na defesa desta Agência. Como anunciado já no início da tréplica, o objetivo da ANTT é unicamente o de esclarecer devidamente todos os atos e fatos que sejam relevantes para o julgamento da controvérsia, fornecendo ao Tribunal Arbitral elementos concretos nos quais possa fundar seu juízo cognitivo.
65. Diferentemente da concessionária, a ANTT adota aqui uma postura absolutamente direcionada ao esclarecimento da verdade, buscando desconstruir todas as inverdades que se escondem por trás da pura retórica da concessionária (e de sua linguagem desproporcionalmente grosseira e agressiva). Os dados reais e concretos apresentados de forma clara na tréplica da ANTT aparentemente surpreenderam a concessionária, que requer que o Tribunal “desconsidere” os elementos ali trazidos – pela óbvia razão de que sua presença, nestes autos, escancara o caráter abusivo dos pleitos por ela formulados.
66. Adentrando na análise do RTE-486 (Nota Técnica), de início é preciso impugnar a declaração firmada em seu parágrafo 2, que mais confunde do que esclarece. A empresa que elaborou a nota técnica em favor da VIABAHIA afirma não possuir vínculo de cunho econômico com o resultado da arbitragem, e que seu trabalho tem natureza isenta e imparcial. Fica aqui registrado requerimento da ANTT de que tal nota não seja tomada por este Tribunal como isenta e imparcial, por ser claramente fruto de uma contratação privada da concessionária (certamente mediante remuneração) com o único objetivo de conferir uma roupagem técnica às suas alegações neste procedimento.
67. A “nota técnica” apresenta seus argumentos em dois tópicos: crise econômica e solo massapê. Ao tratar da crise econômica, aborda os seguintes temas: (i) inexecuções; (ii) imprevisibilidade; (iii) elasticidade PIB-tráfego; (iv) tráfego e (v) impacto. Sobre o solo massapê, a “nota técnica” aborda pontos específicos da tréplica, que serão aqui analisados.



## CRISE ECONÔMICA

### Inexecuções

68. A “nota técnica” apresentada pela concessionária inicia sua exposição afirmando que “a ANTT reviu sua análise sobre os índices de inexecuções”, que “não houve qualquer comentário da ANTT sobre os argumentos apresentados no Parecer a respeito das duas obras ainda não executadas pela VIABAHIA”, sustenta que não tem nenhum benefício financeiro com a inexecução das obras, pois seriam reprogramadas no cronograma e a diferença reverteria à modicidade tarifária. Questiona o gráfico apresentado pela ANTT, na tréplica, que demonstra a receita bruta auferida pela concessionária, apresentando um gráfico que demonstraria a receita em razão da extensão da rodovia.

69. Vemos que muito pouco foi dito pela concessionária sobre os dados sobre as inexecuções contratuais apresentados pela ANTT em tréplica, sendo este silêncio digno de nota. Nada disse para explicar sua enorme inexecução contratual nos primeiros 6 anos da concessão, quando o tráfego verificado na rodovia (e conseqüentemente as receitas da concessionária) foram substancialmente superiores aos projetos e previstos no plano de negócios da própria VIABAHIA. Isso muito antes de qualquer crise econômica. Nada disse sobre o Termo de Ajustamento de Conduta que precisou firmar em 2014 (também descumprido) para evitar a caducidade da concessão. Como dissemos na tréplica:

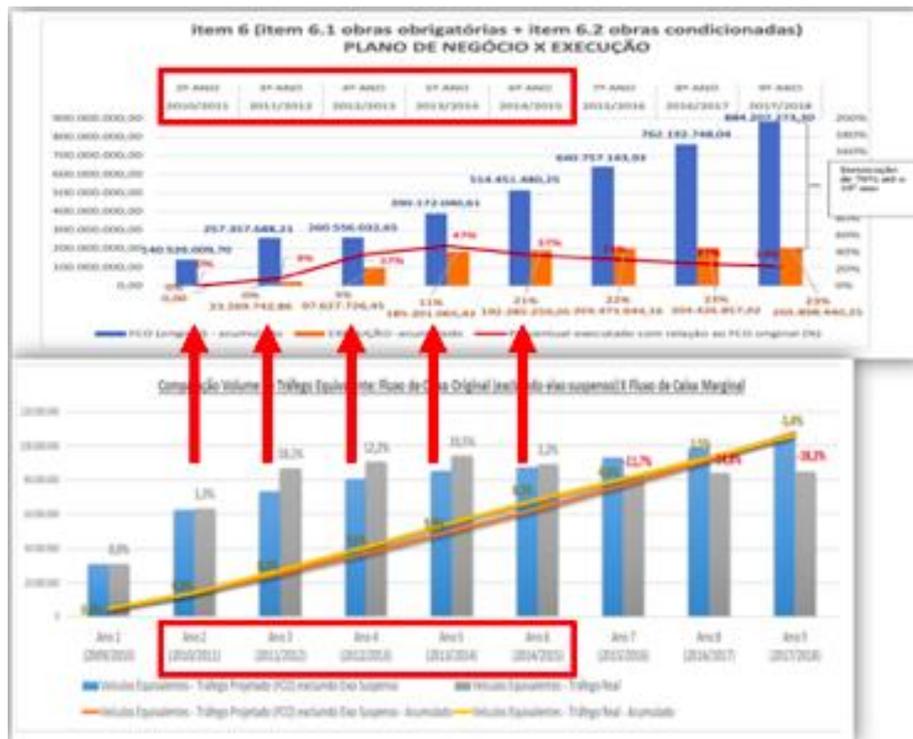
70. “Já em 2014, início do contrato, o descumprimento era tamanho que, para se evitar a abertura prematura de um processo de caducidade, que resultaria na extinção da concessão, foi necessária a celebração de um termo de ajustamento de conduta pela concessionária, o qual foi também descumprido. Isso tudo antes de qualquer crise econômica no país. Em 2014, o tráfego da concessão vinha superando, ano a ano, todas as projeções elaboradas pela própria concessionária.”

71. Nada disse a concessionária sobre a inexecução de 100% das obras obrigatórias no 2º ano da concessão (2011) e 91% no 3º ano da concessão (2012), ou sobre os 100% de inexecução das duplicações condicionadas desde o 5º ano da concessão (2014) que permanecem 100% não executadas até o presente. Isso tudo antes de qualquer crise econômica e com o tráfego muito acima do projetado em seu plano de negócios.

72. Este é um ponto chave da presente arbitragem. A concessionária atribui seus descumprimentos à crise econômica e à não realização da revisão quinquenal em 2014, sendo ambos os argumentos absolutamente insubsistentes. Como demonstrado de forma muito clara e objetiva na tréplica, a concessionária já descumpria o contrato muito antes da crise econômica



e, em 2014, data prevista para a primeira revisão quinquenal, já apresentava enorme índices de inadimplemento contratual. Trazemos abaixo, apenas para ilustrar o que está em discussão, os gráficos de inexecução da concessionária (acima) e de volume de tráfego (abaixo), alinhados para que fique claro que as inexecuções já ocorriam muito antes da crise econômica, mesmo quando o volume de tráfego era bastante superior às projeções (os gráficos são os mesmos já trazidos na tréplica da ANTT



73. Vemos que apenas em 2017/2018 as curvas de tráfego real e projetado se invertem, e mesmo assim com uma diferença de apenas 1,4% entre elas, variação absolutamente normal em um contrato de longo prazo.

74. Como vimos, no tema de inexecuções, mais importa o que a concessionária deixou de falar do que o que disse, o que apenas reforça a premissa adotada pela defesa da ANTT: apresentar os fatos da forma mais clara e objetiva possível, permitindo que o Tribunal tome conhecimento pleno da matéria debatida.

75. Passaremos a analisar especificamente o que foi trazido pela concessionária no RTE-486 acerca das inexecuções.

76. **Em primeiro lugar**, a Requerente afirma que a “ANTT reviu sua análise no que se referia aos índices de inexecuções”.

77. Como demonstrado de forma clara na Tréplica, **não houve nenhuma “revisão”** mas sim uma explicação detalhada das diferenças nos números de execução contratual trazidos pela



ANTT e pela ViaBahia, visto que são dados com recortes diferentes. Vejamos transcrição da Tréplica.

### 3.1.3. Fatos objetivos sobre as inexecuções – alegação de contrato não cumprido – linha temporal da concessão

O primeiro ponto a se esclarecer aqui é o porquê de termos números de execução contratual tão diversos apresentados pela ANTT e pela concessionária. Enquanto a ANTT demonstrou que a requerente tem uma média de inexecução de 93,95% nos últimos 9 anos, em sua defesa a concessionária defende uma execução de 79,5% no ano 10.

A diferença de percentuais decorre do artifício da concessionária no recorte de suas obrigações, tendo centrado sua análise apenas no item 6.1 (obras obrigatórias) do contrato (que possui obrigações com valores inferiores) e nada dizendo sobre o item 6.2 (obras condicionadas), no qual tem 100% de inexecução até o momento. Ademais, a concessionária oculta sua ampla inexecução ao apontar apenas para o acumulado no ano 10, o que não permite visualizar a série de inexecuções contratuais nos 3 (três) primeiros anos, inclusive quando o tráfego equivalente foi superior à expectativa prevista no Plano de Negócios ou pólipo comercial.

Os dados anteriormente apresentados pela ANTT e criticados pela VIABAHIA referem-se às inexecuções anuais não acumuladas, considerando inclusive os investimentos posteriormente incluídos no Contrato de Concessão, extraindo-se os investimentos previstos no TAC. O que nos importa, ao falar de inexecução sistemática e reiterada do contrato, é analisar o comportamento da concessionária ano a ano, para cada obrigação assumida. Ao olharmos apenas para o acumulado no ano 10, como pretende a concessionária, não podemos ver que obras previstas para o ano 4 foram concluídas apenas neste ano 10, escondendo grandes inadimplementos contratuais.

78. O que se vê é que mesmo diante do detalhamento sobre a execução contratual trazido na Tréplica, e que expôs o inadimplemento contratual, a concessionária insiste em continuar fazendo um recorte tendencioso de suas obrigações, omitindo: (i) a inexecução contratual do item 6.1 ocorrida nos 3 (três) primeiros anos de concessão, quando o tráfego real superava o previsto, e (ii) a inexecução total do item 6.2, que, por sinal, corresponde a 70% do valor do item 6 (lembrando que o item 6 é a soma do 6.1 e 6.2).

79. Este recorte tendencioso e que mais confunde que esclarece, traz somente a afirmação de que:

Revisão Ordinária ("R.O.") e Revisão Extraordinária ("R.E."). Segundo a própria ANTT<sup>3</sup>, "[f]oram executados, até o 10º ano 79,45% (R\$ 215,07 milhões) do valor total previsto – no fluxo de caixa original (FCO) para o item 6.1."

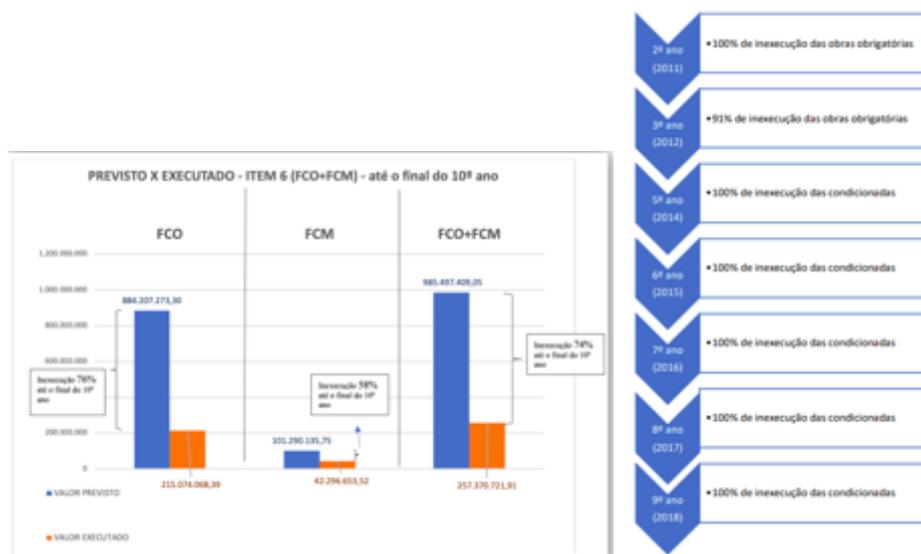
80. Mas, em resumo, o fato trazido na Tréplica é:

Desse valor, foi executado até o 10º ano o valor de R\$ 257.370.721,91 (26%), o que corresponde a uma inexecução no valor de R\$ 728.126.687,14, ou seja, 74% de inexecução contratual do item 6. Ressaltamos ainda que, mesmo no FCM, ou seja, obras incluídas no item 6, a



81. Por esse motivo, faz-se necessário trazer novamente algumas figuras relevantes, que detalham os descumprimentos contratuais e comprovam sua magnitude que, como já afirmado, **não foi contestada pela Requerente.**

82. Importante ressaltar que todas as informações e fundamentações dos descumprimentos, inclusive das obras de recuperação, estão devidamente detalhadas no item 3.1 na Tréplica apresentada pela ANTT, inclusive com a apresentação de fotos que possibilitam a visualização do estado da rodovia.



Fonte: Tréplica da ANTT

83. D Em segundo lugar, a concessionária se insurge quanto à afirmação da ANTT de que o alto percentual de inexecução contratual, e ainda a postergação e diluição dos investimentos previstos para o item 6.1, resulta em benefícios financeiros ilegais. Segundo a VIABAHIA, as sucessivas reprogramações do valor dos investimentos que não foram executados, previstos no seu plano de negócio, seriam suficientes para evitar benefício financeiro à Concessionária.

84. Primeiramente, frisamos que, por óbvio, é realizado, anualmente, o devido reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato concessão decorrente das inexecuções apuradas, considerando a metodologia estabelecida no contrato, a saber: reprogramação no fluxo de caixa ao longo do tempo para as obras obrigatórias e aplicação do desconto de reequilíbrio para as obras condicionadas.

85. Entretanto, sobre as obras classificadas como obrigatórias, a Requerente oportunamente ocultou que o impacto na tarifa decorrente da reprogramação do valor de investimento inexecutado no fluxo de caixa é diluído pelo prazo remanescente da concessão, ou seja, não é concentrado no ano subsequente à ocorrência da inexecução. O referido procedimento, por si só, já garante um ganho financeiro à Concessionária, pois “as supressões financeiras” por sua inexecução são diluídas ao longo do tempo restante do contrato de concessão. Assim, pode-se concluir que o usuário, além de não receber o



benefício da obra, só recebe a compensação total na tarifa pela inexecução anual ao final do Contrato de Concessão.

86. De maneira simplista, isso faz com que a concessionária que deixou de executar um valor X de investimento em obras no ano, apenas receba o consequente impacto de redução na tarifa de pedágio no montante de  $x/15$  por ano (considerando que a concessão estaria no 10º ano e com 25 anos de prazo total). Restando evidente os ganhos auferidos do parcelamento na aplicação do valor pelo período restante de concessão, não sendo necessário conhecer muito de matemática financeira.

87. Em outros termos, a metodologia determina que a TIR não alavancada (equilíbrio entre receitas e despesas), prevista no contrato, seja mantida inalterada ao longo do contrato. A questão é que o desconto concentrado no ano diminui a TIR do acionista da concessionária de forma imediata. Inversamente, o desconto diluído nos anos remanescentes – metodologia contratual- gera distorções em forma de benefícios/receitas às concessionárias, mesmo sem a contraprestação dos investimentos. Deste modo, a metodologia adotada pela ANTT, prevista no Contrato da VIABAHIA, para o cálculo de reequilíbrio tarifário decorrente das inexecuções verificadas, faz com que desconto aplicado na TBP seja proporcionalmente inferior ao investimento não executado, gerando benefícios financeiros à Requerente.

88. Além disso, é importante lembrar que, para atender às obrigações estabelecidas no Plano de Exploração de Rodovias – PER, nos anos iniciais, as Concessionárias necessitam aportar recursos próprios ou de terceiros (obtidos junto ao mercado financeiro ou bancos), que serão liquidados, posteriormente, com os lucros líquidos gerados pela cobrança de pedágio.

89. Assim, com a postergação na aplicação dos investimentos, as saídas de recursos do fluxo de caixa de capital da concessionária são postergadas e, conseqüentemente, os aportes de recursos próprios ou de terceiros (financiamentos) para a realização do investimento são adiados. Esta manobra implica em uma redução do custo financeiro do financiamento, e possibilita à Concessionária utilizar os recursos gerados pela atividade operacional para dar suporte ao investimento, o que se revela ser outro benefício indireto auferido pela Concessionária decorrente das inexecuções.

90. Como a geração de caixa das atividades operacionais é crescente ao longo dos anos da concessão, ao adiarmos a implantação de investimentos, reduzimos a necessidade de aporte de capital, pois, parte dos recursos necessários será oriunda dos pagamentos de pedágios pelos próprios usuários.

91. Neste mesmo sentido, se manifestou o TCU no âmbito do TC 010.482/2016-4:

57. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelo uso do fluxo de caixa não

alavancado, diante de inexecuções dos investimentos, nos moldes feitos pela ANTT atualmente majora a TIR alavancada. Esse efeito é ainda maior quando o ajuste da TBP é definitivo, ou seja, o desconto na receita de pedágio é diluído pelo prazo remanescente da concessão.

59. Em que pese os cálculos matemáticos feitos pela ANTT atualmente levem à manutenção da TIR não alavancada, a diluição dos efeitos das inexecuções ao longo de todo o prazo contratual estimula ainda mais a inexecução de obras quando comparada à concentração desses efeitos no ano subsequente da constatação da inexecução.

Fonte: instrução técnica – TC 010.482/2016-4



46. Concorde com a análise da SeinfraRodovias de que, quando a ANTT utiliza a Taxa Interna de Retorno não alavancada para o cálculo da Tarifa Básica de Pedágio a ser reajustada e desloca os investimentos para datas posteriores às previstas no Plano de Negócios, devido à não execução dos investimentos pela concessionária naquelas datas anteriormente acordadas, a concessionária se beneficia de tal metodologia. Afinal, a empresa continua auferindo receitas com a cobrança do pedágio e tem reduzida suas despesas ao não realizar ou postergar os investimentos inicialmente previstos no Plano de Negócios.

47. Adicionalmente, em razão desse saldo positivo no fluxo de caixa, diminui-se a necessidade de a concessionária realizar operações de crédito (empréstimos) junto a credores, o que minoraria ainda mais suas despesas, visto que decrescem também os gastos com os pagamentos dos juros relacionados a esses empréstimos. Em consequência disso, aumenta-se a Taxa Interna de Retorno alavancada do contrato, que é a taxa que interessa à concessionária.

48. Conforme consta das instruções da unidade técnica (peças 96 e 127):  
peça 96, subitem 170:

(...) ao postergar investimentos e corrigir o valor pela TIR desalavancada, há como consequência uma majoração da TIR alavancada (TIR do fluxo de caixa do acionista) para qualquer nível de inexecução e a qualquer tempo, devido justamente ao efeito da alavancagem financeira. Esse impacto é ainda maior quando há inexecuções no início do contrato devido ao efeito exponencial do capital no tempo.

Peça 127, subitem 52:

52. Esse aspecto é especialmente grave, já que, pela ótica da concessionária, ela é recompensada pela sua inoperância e pelo não cumprimento do calendário pactuado. Ademais, a manutenção de cronogramas com prazos de execução comprometidos gera taxas de retorno maiores ao consórcio, já que considerável porção dos investimentos passa a ser financiada pelos usuários quando deveriam ser financiados por aporte da concessionária, mediante empréstimos de terceiros.

Fonte: VOTO – TC 010.482/2016-4

175. Nessa linha, a TIR não alavancada (equilíbrio entre receitas e despesas), prevista no contrato, independentemente da forma de desconto – concentrada ou diluída, será mantida inalterada ao longo do contrato. A diferença é que o desconto concentrado diminui a TIR do acionista da concessionária de forma imediata e incentiva ao cumprimento do contrato. Inversamente, o desconto diluído incentiva o mecanismo perverso de se gerar distorções em forma de benefícios/receitas às concessionárias contratadas, mesmo sem a contraprestação dos investimentos previstos e não executados. A situação configura enriquecimento sem causa das concessionárias e deve ser corrigida.

(...)

270. Contrariamente ao asseverado pela ABCR, a ausência de previsão de mecanismos para coibir o retardamento nos investimentos gera um aumento artificial da TIR em favor das concessionárias, na medida em que auferem receitas sem o correspondente investimento nas obras previstas no cronograma. Por sua vez, a ausência de compensação financeira imediata/desconto concentrado configura incentivo perverso à inexecução dos investimentos, eis que se mostra mais vantajoso financeiramente não cumprir o cronograma ajustado.

Fonte: Parecer MPTCU – TC 010.482/2016-4

92. No âmbito do TC 010.482/2016-4 (Relatório Preliminar de Fiscalização), o TCU realizou simulações do fluxo de caixa de financiamento, para um contrato de concessão similar ao da Requerente - cuja metodologia utilizada para calcular o impacto tarifário referente à inexecução é a mesma - com o intuito de se analisar a sensibilidade da TIR alavancada frente a revisões projetadas para diversos níveis de inexecução constantes ano a ano de obras e investimentos. Sua conclusão foi ao encontro das justificativas trazidas pela ANTT no presente documento de que a inadimplência da Concessionária gera valor para seus acionistas, isto é, proporciona benefícios financeiros à Concessionária.

93. Embora o processo do TCU refira-se à avaliação de uma outra concessionária, a metodologia utilizada é idêntica à utilizada no contrato da Requerente. Isto posto, o resultado das simulações realizadas por aquele tribunal, em adição às justificativas aqui expostas, é comprovação fática de que há sim benefícios financeiros com a reprogramação de obras



decorrentes de inexecuções, mesmo já computando o impacto negativo na tarifa decorrente da postergação no fluxo de caixa.

94. Ressaltamos que apenas resta à ANTT a adoção da referida metodologia de diluição do impacto da inexecução pelos anos remanescentes porque está prevista no Contrato de Concessão da 2ª etapa de concessões. Não obstante, conforme já explanado na Tréplica, com o objetivo de reduzir esses “benefícios financeiros com as inexecuções”, foram realizados aprimoramentos nos novos contratos de concessão, decorrentes da evolução regulatória, do Fator D ou desconto de Reequilíbrio – DR para todas as obras, não havendo mais, para os contratos da 3ª e 4ª etapa de concessão, a utilização da metodologia de reprogramação de obras por meio dos fluxos de caixa.

95. Ademais, no que se refere às obras condicionadas, pelos mesmos motivos expostos anteriormente, também existem ganhos auferidos decorrentes da recorrente inexecução, visto que, considerando a metodologia contratual, como já explanado na Tréplica, é realizada a diluição do reequilíbrio em todos os anos restantes de concessão, não sendo aplicado esse percentual de desconto pela inexecução concentrado em apenas 1 (um) ano, como ocorre com a 3ª etapa. Vejamos comparação (já trazida na Tréplica) com os contratos da 4ª etapa.

ANO CONCESSÃO	Desconto de Reequilíbrio aplicado- Duplicação Condicionada - VIABAHIA	Desconto de Reequilíbrio aplicado- Duplicação 4ª etapa	CAT (Resolução nº 5.850/2019)	Diferença
até 5º ano	0,40%	12,04%	1,5044	30 x
até 6º ano	0,63%	19,61%	1,6379	31 x
até 7º ano	0,88%	28,29%	1,7857	32 x
até 8º ano	1,15%	38,12%	1,9498	33 x
até 9º ano	1,17%	39,92%	2,1326	34 x
até 10º ano	1,25%	43,82%	2,3371	35 x

Fonte: Tréplica ANTT

96. Do exposto, restam evidentes as diversas formas das quais se utiliza a **Concessionária auferir** ganhos decorrentes das inexecuções contratuais, tanto para (i) as obras condicionadas, com a diluição do Fator D pelos anos remanescentes e ainda com (ii) as obras obrigatórias com o deslocamento temporal dos investimentos no fluxo de caixa, porém, com o desconto projetado e diluído na TBP para o restante do período de concessão. Sem contar ainda com os benefícios auferidos com a redução do custo financeiro do financiamento.

97. **Quanto à última questão trazida** sobre as receitas operacionais. informações apresentadas na Tréplica tiveram por fundamento demonstrar a receita operacional em valores brutos da VIABAHIA frente às outras concessões. De qualquer modo, cabe pontuar que o gráfico trazido pela Requerente sobre a receita operacional por quilômetro (receita dividida pela extensão da rodovia) não é um indicador legítimo, visto que muitas dessas rodovias estão



duplicadas em boa parte dos trechos. Uma forma mais objetiva de realizar tal comparação seria considerar a extensão em pista simples das rodovias, o que alteraria significativamente o resultado apresentado pela Requerente – que não realizou absolutamente nem um quilômetro das duplicações condicionadas previstas em contrato e vencidas desde 2014.

98. De qualquer modo, os referidos dados não são relevantes para a fundamentação e conclusão trazida pela ANTT na Tréplica.

### Imprevisibilidade

99. Neste tópico, a concessionária inicia sua exposição tentando afastar a aplicação do precedente arbitral do caso Galvão (Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF), no qual o Tribunal Arbitral reconheceu expressamente que crise econômica não constitui evento de força maior, nos termos do contrato de concessão. Contrato de concessão que, nesse aspecto, é exatamente o mesmo assinado com a VIABAHIA.

100. A concessionária, na “nota técnica”, sustenta que a discussão não é idêntica, pois “a cláusula de revisão quinquenal prevista no contrato da VIABAHIA não é encontrada em nenhum outro contrato de concessão sob gestão da ANTT” e que os contratos VIABAHIA e Galvão “foram assinados em momentos bem diferentes em relação ao cenário econômico que levou à crise de 2-15/2016).

101. Nenhum desses argumentos se sustenta diante de um simples fato: o precedente arbitral do caso Galvão analisa a mesma crise econômica que a VIABAHIA sustenta constituir força maior, neste procedimento, e conclui, à luz das mesmas cláusulas contratuais, que não constitui força maior. Vejamos o que diz a VIABAHIA em suas alegações iniciais:

61. Além disso, a superveniência e magnitude da crise econômica e seus nefastos efeitos à demanda da Concessão foram totalmente irresistíveis e inevitáveis, o que, igualmente, mitiga qualquer alegação de rigidez na distribuição original do risco relativo à variação da demanda à VIABAHIA. Isso porque, como expressamente excepcionado pela Cláusula 19.1.3.(iv) do Contrato, os efeitos advindos de atos de força maior extraordinária não seguráveis, estão excluídos da esfera de risco da Requerente, conforme a matriz que consta de seu Contrato:

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)

102. Vejamos agora o que disse o Tribunal Arbitral no precedente citado, referindo-se à exata mesma crise econômica que é aqui apontada pela VIABAHIA como causa de todos os seus descumprimentos contratuais:



286. O caput do art. 393 do Código Civil deixa claro que, mesmo que determinado evento se caracterize em tese como caso fortuito ou força maior, os contratantes podem assumir para si o risco de sua ocorrência. Afirma a codificação, nesse sentido, que “[o] devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado.”

287. O que a REQUERENTE alega no caso concreto é que a crise econômica gerou a não obtenção do financiamento, a qual, por sua vez, teria gerado impossibilidade de cumprimento das obrigações ou onerosidade excessiva para o seu cumprimento (desequilíbrio contratual). Ora, o impacto sobre o Contrato não deriva da crise econômica, mas sim da não obtenção do financiamento, risco que, conforme já visto, as PARTES expressamente atribuíram à Concessionária em seu instrumento contratual (cláusulas 26.1 e 21.4 do Contrato). A alegação de caso fortuito ou força maior não merece, portanto, prosperar no caso concreto.

103. Aplica-se ao presente caso precisamente o mesmo raciocínio: a VIABAHIA alega que a crise econômica gerou redução do tráfego na rodovia, o que teria impossibilitado o cumprimento de suas obrigações, ou desequilíbrio contratual. O impacto sobre o contrato não deriva da crise econômica, mas sim da redução do volume de tráfego (nem isso é totalmente verdade, no caso VIABAHIA), e este risco foi expressamente alocado à concessionária no contrato de concessão. Vejamos o que diz a cláusula 19.1.2 (i):

“19.1 Alocação de Riscos

19.1.1 A Concessionária é **integral e exclusivamente** responsável por todos os riscos relacionados à Concessão, à exceção dos riscos indicados na subcláusula 19.1.3.

19.1.2 A Concessionária é responsável, **inclusive, mas sem limitação**, pelos seguintes riscos:

(i) **volume de tráfego em desacordo com as projeções** da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na subcláusula 20.5.4;

[...]

104. O risco de variação do volume de tráfego em desacordo com suas projeções é o primeiro risco assumido de forma exclusiva pela concessionária no contrato de concessão, não podendo ela alegar que sua ocorrência desequilibra o contrato de concessão. O precedente arbitral do caso Galvão se aplica de forma integral. Não foi a crise econômica que impactou o contrato, mas a variação de tráfego (segundo alega a concessionária) e essa variação constitui risco assumido expressamente por ela no contrato, de forma exclusiva. Não há, assim, configuração da crise econômica como evento de força maior apto a abalar o equilíbrio contratual.



105. Nesse contexto, as alegações da concessionária de que o precedente não se aplica por ter ela um contrato com cláusula de revisão quinquenal diferente das demais, ou que os contratos foram assinados em momentos diferentes não constituem elementos de distinção para fins de afastamento do julgado anterior. A cláusula de revisão quinquenal, aqui, é irrelevante, pois a concessionária alega que a crise constitui força maior e isso é indiferente para fins da revisão quinquenal.

106. Quanto ao momento de assinatura, pode-se dizer o mesmo: não tem qualquer relevância. Ou melhor, a consideração do momento da assinatura do contrato da VIABAHIA apenas reforça a argumentação desta Agência. Na figura 4 trazida pela Requerente, o Contrato da Viabahia foi assinado, segundo ela, em torno de **4 anos antes do início da crise econômica**. Ora, por óbvio, o cenário ocorrido no contrato da Requerente é muito melhor que o do Contrato da Galvão, que iniciou a concessão pouco tempo antes da crise econômica.

107. Como é sabido, o contrato de concessão com a VIABAHIA previa a concentração de investimentos nos anos iniciais (2010 a 2012), momento **anterior à crise econômica**, que somente se iniciou – considerando a informação da Requerente – em abril de 2014. No entanto, mesmo assim inexecuções contratuais de grande magnitude também foram verificadas nesse período.

108. Conforme muito bem detalhado na Tréplica, o cronograma original do contrato de concessão concentrava 94,5% dos investimentos previstos para o item 6.1, no valor de R\$ 257,36 milhões, nos 2º e 3º anos de concessão (outubro de 2010 a outubro de 2012), **muito antes da crise econômica**. Mesmo assim, houve **ampla inexecução** nos referidos anos: **100% no 2º ano e 91,4% no 3º ano**, correspondendo a um valor inexecutado de 233,51 milhões até o 3º ano de concessão (**91% de inexecução acumulada**). Trazemos alguns trechos da Tréplica:

fique ainda mais evidente que os descumprimentos nada tiveram a ver com qualquer crise econômica ou desequilíbrio contratual, pois ocorreram em anos nos quais a concessionária teve receita bastante acima da prevista em seu Plano de Negócios, dado o volume de tráfego maior do projetado no período.

Os percentuais de inexecução apresentados – que não diferem significativamente dos dados apresentados pela própria concessionária – podem ser considerados como percentuais de execução aceitáveis para um contrato que se encontra no 10º ano de concessão? Entendemos que não, especialmente considerando o ganho adicional auferido pela concessionária com o volume de tráfego superior ao seu Plano de Negócios nos primeiros anos de Concessão e considerando que esse amplo inadimplemento teve início muito antes da crise econômica apontada como justificativa pela concessionária.

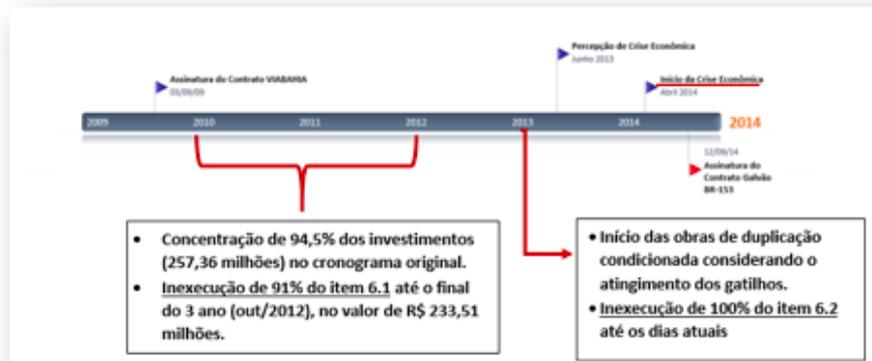
109. Do mesmo modo ocorre com a Revisão Quinquenal. Vejamos trechos da Tréplica:



A leitura do argumento nos faz crer que foi ele transplantado de processo completamente diferente do presente, dada sua absoluta incongruência com todos os fatos aqui demonstrados. A concessionária que teve 100% de inexecução das obras obrigatórias no ano 2 da concessão (2010/2011); mais de 85% de inexecução das obras obrigatórias no ano 3 (2011/2012); que teve 100% de inexecução das obras condicionadas no ano 5 (2013/2014); 100% de inexecução das obras condicionadas no ano 6 (2014/2015), alegar exceção de contrato não cumprido com a ANTT em razão da não realização de uma revisão quinzenal ao final do ano 5, quando a esta altura já apresentava mais de 50% de inexecução contratual?

Isso tudo ocorreu muito antes de qualquer crise econômica que, segundo a concessionária, afetou gravemente o volume de tráfego e consequentemente suas receitas. Os descumprimentos da concessionária são muito anteriores à justificativa que fornece ao Tribunal Arbitral para esses descumprimentos, que apenas permaneceram, no período de crise apontado, exatamente como eram antes.

110. Do exposto, entendemos que, no caso da ViaBahia, **é ainda mais evidente que a crise econômica não foi a responsável por seus amplos descumprimentos contratuais**, bastando observar rapidamente o próprio esquema trazido pela Requerente, concatenando-o com o cronograma originalmente previsto e suas inexecuções:



111. Observando o caso VIABAHIA e o precedente do caso Galvão, vemos que a crise econômica discutida é a mesma, assim como são as mesmas as cláusulas contratuais, de modo que o enquadramento do evento concreto nas regras contratuais segue a mesma lógica de subsunção fato-norma, tanto em um caso quanto no outro.

112. Em seguida à discussão sobre o precedente arbitral da Galvão, a concessionária volta a insistir no argumento da imprevisibilidade da crise, baseado na variação do PIB brasileiro.

113. Como já destacamos de forma exaustiva na tréplica, a discussão sobre a variação do PIB para sustentar direito a reequilíbrio contratual é inócua, pois para eventos já ocorridos no passado (a exemplo da alegada crise econômica), podemos analisar diretamente seu impacto



no contrato de concessão, observando a variação do tráfego, por exemplo, muito mais precisa que a análise do PIB que apenas indiretamente pode impactar no contrato. Em outras palavras: se a crise econômica impactou o contrato, olhemos para este impacto, não para o impacto da crise no PIB, para a partir disso tentar presumir um impacto contratual.

114. A concessionária insiste na discussão do impacto da crise no PIB pois já demonstramos, na tréplica, que o impacto da crise no volume de tráfego foi mínimo no contrato de concessão ora discutido. Mesmo assim a VIABAHIA novamente retomou a mesma discussão sobre o impacto da crise no PIB. Para não nos alongarmos no assunto, visto que estes já foram bem fundamentados e discutidos tanto na Tréplica da ANTT quanto na Réplica da Concessionária, **reiteramos que não se discute a existência da crise econômica e, sim, o eventual impacto à concessão.**

115. Os gráficos do IBGE apresentados na Tréplica tiveram como objetivo somente rebater a argumentação da Requerente quanto a qualquer imprevisibilidade de flutuações econômicas e, especialmente, quanto à afirmação de que o período de realização do leilão era um ciclo de ascensão econômica. Em outras palavras, os gráficos tiveram como propósito comprovar: (i) primeiro, a existência e previsibilidade de flutuações na economia brasileira e, (ii) em segundo lugar, que, no momento da realização do leilão, já existia acentuada queda do PIB, assim como no momento da assinatura do contrato de concessão. Ambos os fatos são verificáveis visualmente nos gráficos.

116. Vejamos algumas breves transcrições da Tréplica:



Contudo, é perceptível novo ciclo de desaceleração da economia brasileira a partir de 3º trimestre de 2008, contradizendo o argumento da Requerente de que o ciclo no período da realização da licitação era um ciclo de ascensão econômica. Na data de realização do Leilão (início de 2009), o PIB já demonstrava tendência de queda, conforme claramente percebe-se no gráfico disponibilizado no site do IBGE.

Assim, **é infundada a alegação da Requerente de que eventuais flutuações da economia brasileira são totalmente imprevisíveis**, especialmente no caso concreto, visto que no período que antecede a realização do Leilão o PIB já apresentava acentuada queda. De qualquer forma, o que vamos esclarecer mais a frente é que, mesmo com a queda do PIB, o impacto na concessão da VIABAHIA não está inserido na aléa extraordinária do Contrato.

Como já dissemos acima, **aqui pouco importa a discussão sobre se a queda do PIB influencia mais ou menos o tráfego as receitas da concessão, pois podemos olhar para trás e podemos apurar exatamente como esse impacto aconteceu**. Assim, os fatos que aqui traremos demonstrarão claramente que a alegada crise econômica não afetou o tráfego da concessão de forma significativa – pelo contrário, o impacto foi mínimo – e não se pode constatar qualquer desvio das projeções elaboradas pela própria concessionária em seu Plano de Negócios.

Na resposta às alegações iniciais, a ANTT afirmou que “[c]onsiderado o volume de tráfego equivalente acumulado, a diferença foi mínima, o tráfego real foi apenas 1,36% (um inteiro e trinta e seis centésimos por cento) inferior ao tráfego projetado”, fato que derruba qualquer pretensão da concessionária de alegar a ocorrência de fato extraordinário. Uma variação de 1,36% é desprezível em um projeto desse porte. Trouxemos graficamente, na resposta às

Curiosamente, nada diz a réplica sobre os fatos apontados pela ANTT, de forma muito objetiva: **o tráfego projetado da rodovia não foi afetado significativamente pela crise econômica**. A afirmação desta Agência é suficiente para tornar insubsistentes praticamente todos os pleitos formulados pela concessionária, pois se não houve um impacto efetivo da crise econômica sobre a concessão, não há sequer hipótese para se discutir desequilíbrio contratual e consequentemente qualquer direito relacionado com recomposição desse equilíbrio.

O impacto de uma crise econômica não pode ser analisado in abstracto, a partir de uma análise genérica do mercado. Isso porque, fatos em si eventualmente previsíveis ou imprevisíveis podem provocar diferentes impactos, no caso concreto, a depender da situação específica em que ele incide. Dessa forma, a ANTT não nega a existência da crise econômica vivenciada, ou tenta descaracterizar seu tamanho ou mesmo classificar a crise na economia do país, contesta tão somente os alegados impactos dessa crise no Contrato de Concessão – que é o único aspecto relevante da crise no que se discute nesses autos.

Fonte: Réplica ANTT

## Elasticidade – PIB Tráfego

117. A VIABAHIA, no RTE-486, alegando que a ANTT apresentou “um novo argumento ao questionar a relação entre PIB e tráfego”, afirma que tal argumento contradiria “a metodologia aplicada pela própria ANTT no Estudo de Tráfego da Licitação”. Sustenta que tal estudo de tráfego, utilizado pela ANTT para a licitação, estaria embasado em uma “elasticidade-PIB” derivada de “contagens de tráfego e pesquisa de origem-destino”, para elaborar projeções de tráfego de 2005 a 2040.

118. A argumentação da concessionária é falaciosa, ao abordar questões muito diversas como se fossem a mesma. O que se discute nessa arbitragem, a partir das alegações da concessionária, é a existência ou não de desequilíbrio contratual resultante dos impactos da crise econômica vivenciada no Brasil entre 2015 e 2016. Para essa análise, olhamos **para o passado** e verificamos quais as oscilações ocorridas no volume de tráfego da concessão no período, a partir de dados reais e concretos. Conseguimos avaliar a curva de demanda da concessão e identificar como se comportou nos anos em discussão. Para isso, não importa como



a crise impactou no PIB, ou a elasticidade da demanda em relação ao PIB (pois o contrato não é baseado no PIB), mas apenas a variação do tráfego na rodovia.

119. Por outro lado, na elaboração de estudos, que buscam projetar ocorrências **no futuro**, não há elementos concretos (porque o futuro não permite verificação concreta), sendo necessário o recurso a outros dados, como as projeções de PIB e os possíveis reflexos no volume de tráfego da concessão.

120. O que vimos dizendo ao longo desta arbitragem é que, na discussão posta, o pleito da concessionária é de reequilíbrio contratual, cabendo a ela demonstrar tanto *a ocorrência* de um evento cujo risco tenha sido alocado ao Poder Concedente quanto *os impactos concretos* desse evento de risco no seu contrato de concessão específico. Não sustentamos inexistir relação do PIB com o tráfego, mas que essa relação é irrelevante quando olhamos para o passado, pois nesse caso podemos nos valer de dados reais e concretos, não projeções.

121. Por óbvio, a metodologia utilizada na ANTT de utilização do PIB para projeção do tráfego nos estudos de novas concessões não se aplica em casos concretos de contratos já firmados. Por esse motivo, considera-se o PIB como um balizador para evitar grandes distorções. Em vista disto, os estudos são indicativos e o risco de tráfego é alocado ao privado. Entretanto, é evidente que, no caso concreto, quando podemos avaliar o passado e quantificar efetivamente o tráfego, o lógico e justo é considerar os dados reais de forma a obter **o impacto real no tráfego da concessão**, independente da evolução do PIB. Desse modo, não há contradição nas alegações da ANTT, visto que são circunstâncias diferentes. Seria um contrassenso que o usuário fosse onerado por um reequilíbrio decorrente de alteração do PIB, mesmo quando o mesmo não tenha impactado, comprovadamente, a concessão no caso concreto (tráfego real) e, ainda, considerando que o risco de tráfego está alocado ao privado. Este pleito da Requerente é despropositado, visto que, além de alterar a matriz de risco contratual, promove ganhos indevidos à Concessionária, pagos pelos usuários da rodovia.

122. Desta forma, ratificamos a afirmação de que não há relação direta e imediata entre variações de PIB e tráfego, sendo esta relação aproximada e utilizada apenas para projeções futuras – não para a avaliação de impactos passados. Se essa relação fosse direta e imediata, nunca haveria variação entre tráfego real e projetado, quando as projeções de PIB se concretizassem.

123. Porém, como é de amplo conhecimento, mesmo sem crise econômica, o tráfego pode variar significativamente em função de diversos fatores, como por exemplo: fechamento de uma rota existente ou abertura de uma nova rota, melhora ou piora do trecho de uma rota existente, modificações socioeconômicas de uma determinada região do trecho, mudanças demográficas



ou dos meios de transporte de determinada região, alteração dos mercados de produção agrícola ou industrial, variação dos custos de transporte por modo de transporte, entre outros diversos fatores.

124. Considerar, ou não, todos ou parte desses fatores, que podem impactar o tráfego futuro, depende do apetite ao risco do privado ao elaborar sua proposta. Fato é que projetar um tráfego futuro não é uma tarefa simples. O Manual de Estudo de Tráfego do DNIT traz diversas metodologias para redução do risco de variação do tráfego previsto. Veja transcrição a seguir

#### **8.6 PROJEÇÃO DO TRÁFEGO COM BASE EM SÉRIES HISTÓRICAS**

Os modelos de tráfego utilizam normalmente para previsão de uma situação futura, variáveis como população, emprego, renda, frota de veículos, etc. Entretanto, quando se dispõe de uma série de dados de tráfego em uma via, pode-se determinar a função que mais se aproxima da variação constatada através dos anos e adotá-la como base para a previsão do tráfego futuro. Procura-se encaixar os valores conhecidos em uma função de ocorrência usual nos estudos de tráfego.

A projeção através da análise das séries históricas se baseia em extrapolação de tendências e apresenta como principal limitação o fato de isolar a evolução do tráfego, não considerando a influência de outras variáveis intervenientes. Três procedimentos são comuns nesses casos: a utilização de curvas representando uma progressão aritmética, uma progressão geométrica ou exponencial e de curvas do tipo logístico. Normalmente, utiliza-se a variação exponencial, por ser a mais provável para períodos curtos ou de média duração.

Fonte: Manual de estudos de tráfego - Publicação IPR – 723 - DNIT

125. A Licitante poderia ter utilizado qualquer uma delas, ou outras à sua escolha, para elaborar sua proposta. É claro que não usou a metodologia utilizada nos estudos, visto que os dados de sua proposta (plano de negócio) estão diferentes, o que é perfeitamente natural, já que os estudos são meramente indicativos. Além disso, novamente, a Requerente traz os mesmos dados do PIB já apresentados na Réplica e devidamente refutados pela ANTT em sua Tréplica, portanto, não apresentaremos novamente todas as argumentações, sob pena de nos tornarmos repetitivos.

126. Não obstante, cabe apenas um adendo sobre a afirmação da Requerente transcrita a seguir sobre o gráfico 2, retirado do site do IBGE, trazido na Tréplica e replicado na Nota Técnica da Viabahia ora apresentada:

37. Os dados do PIB nacional publicados pelo IBGE mostram claramente que, diferente do indicado pela ANTT, não houve queda significativa do PIB de 2010 a 2013 e que sequer houve queda. O PIB nacional a preços correntes no final de 2009 era de R\$ 3.333.039.355,28 e no final de 2013 de R\$ 5.331.618.999,99.

127. Vejamos novamente o gráfico mencionado:



128. A queda do PIB entre 2010 e 2013 é evidente no gráfico, indicada aqui com uma reta descendente entre as duas datas. Fácil visualizar no gráfico que houve sim quedas e recuperações que, mais uma vez, atestam as flutuações ocorridas na economia brasileira, observadas, no gráfico, desde 1996. Assim sendo, ratificamos toda argumentação apresentada na Tréplica da ANTT.

### Tráfego

129. Este é um ponto de grande importância nas alegações trazidas pela concessionária, pois colocam em dúvida os dados de tráfego na rodovia, informados de forma cuidadosa e detalhada pela ANTT na tréplica apresentada. A compreensão do comportamento do tráfego observado na rodovia é fundamental para a compreensão do litígio e, conseqüentemente, para sua solução, razão pela qual todos os pontos levantados pela concessionária serão aqui esclarecidos.

130. Na tréplica, a ANTT apresentou dois dados essenciais: o volume de *tráfego projetado*, ou seja, o que a concessionária traçou como sua expectativa no momento do leilão, e o *tráfego real*, aquele que realmente se verificou, nos 5 primeiros anos da concessão. Sustentou que:

- a. o *tráfego real* foi superior ao *tráfego projetado* ano após ano, do primeiro ao sexto ano de concessão (2015) (considerando-se os anos individualmente), e
- b. o *tráfego real acumulado* foi superior ao *tráfego projetado acumulado* até o ano 9 da concessão (2018), quando a diferença entre as curvas foi de 1,4%.

131. Esses números foram claramente demonstrados na tréplica por um gráfico, que segue replicado abaixo:



Gráfico 11: Comparação Volume de Tráfego Equivalente: FCD (excluindo eixo suspenso) x FCM - Fonte: NOTA TÉCNICA SEI Nº 4044/2020/GT - ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR (RDA-031)

132. Na “nota técnica” RTE-486, a VIABAHIA faz uma afirmação seriamente equivocada: disse que nos primeiros anos da concessão (2009 a 2013) o tráfego real acumulado não superou o previsto no plano de negócios. Para sustentar sua afirmação, apresentou a seguinte tabela:

Veículos Equivalentes	Ano 01 2009/2010	Ano 02 2010/2011	Ano 03 2011/2012	Ano 04 2012/2013
Plano de Negócios Acumulado	31.082.118	93.704.126	167.249.303	248.007.355
Real Acumulado	-	57.783.578	143.278.411	232.358.254
Diferença	-31.082.118	-35.920.548	-23.970.893	-15.649.101

Tabela 3 - Comparativo Veículos Equivalentes Acumulados

133. Curiosamente, a mesma empresa contratada para a elaboração da “nota técnica” que ora se analisa, apresentou **dados totalmente diversos** em seu anterior “parecer técnico”, juntado aos autos pela concessionária como RTE-87, como se observa abaixo:

Veículos Equivalentes	Ano 01	Ano 02	Ano 03	Ano 04	Ano 05
Licitação	-	54.132.976	80.057.275	83.127.290	86.259.355
Plano de Negócios	-	39.680.435	73.545.177	80.758.052	85.247.787
Realizado	-	57.783.578	85.494.833	89.079.844	92.483.705

Tabela 7 - Veículos Equivalentes Ano Concessão

134. Percebe-se aqui uma **evidente manipulação dos dados pela concessionária**, com a única intenção de confundir este Tribunal e impedir sua compreensão sobre o que de fato aconteceu na rodovia. Pela tabela acima, **trazida pela própria concessionária** juntamente com suas alegações iniciais, percebe-se de forma absolutamente clara que:



- a. No ano 2 (2011) o tráfego realizado foi maior que o projetado no plano de negócios da concessionária;
- b. No ano 3 (2012) o tráfego realizado foi maior que o projetado no plano de negócios da concessionária;
- c. No ano 4 (2013) o tráfego realizado foi maior que o projetado no plano de negócios da concessionária;
- d. No ano 5 (2014) o tráfego realizado foi maior que o projetado no plano de negócios da concessionária

135. O descompromisso da VIABAHIA com a verdade é tanto que passa a negar, sem qualquer cerimônia, afirmações que ela mesma fez nos autos. Vejamos o que disse a VIABAHIA sobre o tráfego nos primeiros anos da concessão, o que inclusive fundamenta seu pedido de indenização pela “perda de uma chance”, motivada pela “*frustração da legítima expectativa de crescimento do volume de tráfego*”. Segue abaixo a transcrição do parágrafo 99 do RTE-087, onde a Requerente afirma a superação do tráfego:

99. Avaliando-se os dados de tráfego planejados e realizados, verifica-se que, do início da concessão em 2009 até o início de 2014, ou seja, antes do início da recessão econômica, o tráfego na rodovia se encontrava acima dos estudos de tráfego elaborados na etapa de licitação, ou seja, apresentava-se um cenário de expectativa concreta de taxa de crescimento superior ao previsto no Plano de Negócios.

FONTE: RTE-087 – Requerente

136. Como pode agora afirmar que o tráfego real acumulado dos primeiros anos não foi superior ao projetado? Aqui está a manipulação: na tabela trazida no RTE-486, a concessionária não expurgou os valores projetados no ano 1 da concessão, período em que não houve cobrança de pedágio por não ter ela própria concluído os trabalhos iniciais no prazo de 6 meses previstos em contrato. A concessionária usa seu descumprimento contratual para se beneficiar, não retirando da tabela os valores projetados no ano 1 que não existiram. Veja-se que, na tabela anterior, o ano 1 apresenta valores zerados, pois não se poderia considerar que o real foi diferente do projetado se o real não existiu, e não existiu porque a concessionária não cumpriu suas obrigações no prazo fixado em contrato, e não pelas razões de eventual crise econômica.

- A própria concessionária sabia que não poderia utilizar valores projetados para o ano 1, pois não houve início da cobrança de pedágio por não ter ela concluído os trabalhos iniciais no prazo contratual de 6 meses. Porém agora, nesta recente “nota técnica”, simplesmente os



valores apareceram, para confundir a compreensão deste Tribunal sobre os fatos. Valores projetados para o ano 1 não podem ser considerados aqui em nenhuma hipótese, pois o atraso na abertura das praças decorreu de culpa da concessionária (e, para sermos extremamente precisos aqui, também de uma pequena parcela de culpa reconhecida pela ANTT e já reequilibrada, ou seja, a ANTT já pagou à concessionária por essa parcela de atraso no qual reconheceu que teve culpa, o que leva os valores do ano 1 necessariamente para zero).

- A manutenção do valor projetado no ano 1, como realizado na tabela mais recente, é inadmissível e distorce completamente os demais valores, pois a concessionária não apresenta mais os valores individuais, mas apenas o acumulado, de modo que a inclusão indevida dos valores do ano 1 impactam em todos os outros campos da tabela. Essa manutenção indevida torna falsos todos os dados apresentados nas demais tabelas da “nota técnica”, como as tabelas 4 e 5. Este tipo de comportamento precisa ser repreendido fortemente por este Tribunal Arbitral, por seu caráter acintoso e desleal.
- A concessionária alega, de forma genérica e sem qualquer aprofundamento argumentativo, que “diversos pontos técnicos relativos ao impacto da crise econômica no tráfego não foram abordados pela ANTT”, citando: (i) a origem do tráfego real considerado no ano 1 e ano 2, quando as praças de pedágio ainda não estavam em operação; (ii) a utilização de tráfego modificado e não o projetado no momento da assinatura do contrato; (iii) a não inclusão do tráfego real do ano 10; (iv) a não avaliação do impacto da crise no tráfego acumulado de toda a concessão. Vejamos cada um desses pontos.

#### *Sobre a origem do tráfego nos anos 1 e 2*

137. Segundo a ViaBahia, o tráfego equivalente real ocorrido no ano 2 foi de 57.783.578 e no ano 1 foi 0,00 (vide tabela 3 do RTE-486), enquanto apresentamos, na Tréplica, o valor de 63.422.221 para o ano 2 e 31.082.118 para o ano 1. Esta questão impacta sobremaneira o resultado da comparação entre o tráfego projetado e o tráfego real e é onde está a grande divergência nos dados entre a ANTT e a ViaBahia.

138. Conforme já apresentado anteriormente, os dados de tráfego utilizados pela ANTT, na Tréplica, **foram obtidos dos fluxos de caixa original e marginais que compõem a tarifa de pedágio**, referente à 9ª RO e 12ª RE, dados estes informados pela própria ViaBahia regularmente.



FLUXO DE CAIXA ORIGINAL X TRÁFEGO REAL - VIABAHIA						
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6
	20.04.2010	20.10.2010	20.10.2011	20.10.2012	20.10.2013	20.10.2014
<b>Total</b>	19.10.2010	19.10.2011	19.10.2012	19.10.2013	19.10.2014	19.10.2015
Veículos Equivalentes - FCO	31.082.118	62.622.008	73.545.177	80.758.052	85.247.787	89.520.444
<b>Veículos Equivalentes - FCO - Acumulado</b>	<b>31.082.118</b>	<b>93.704.126</b>	<b>167.249.303</b>	<b>248.007.355</b>	<b>333.255.142</b>	<b>422.775.587</b>
Veículos Equivalentes - Tráfego real	31.082.118	62.622.008	86.822.295	90.592.286	94.236.957	89.229.387
<b>Veículos Equivalentes - Tráfego real - Acumulado</b>	<b>31.082.118</b>	<b>94.590.340</b>	<b>181.332.634</b>	<b>271.924.920</b>	<b>366.141.877</b>	<b>455.371.263</b>
% Eixos suspensos	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,43%

Fonte: FLUXO DE CAIXA ORIGINAL X TRÁFEGO REAL - anexo da

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4044/2020/GT - ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR (RDA-031)

139. Primeiramente, trazemos a seguir imagem da planilha da Revisão 09 (9º R.O e 12ª R.E), citada pela Requerente no RTE-486, utilizada para apresentação dos dados da ANTT na Tréplica, confirmando que os dados utilizados pela ANTT para a avaliação são os que efetivamente compõem a tarifa de pedágio:

FCO:

FCO:

Tráfego									
Fluxo de Caixa Original									
Salvar FCO	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
<b>Total - BR 324</b>									
Automóvel, caminhonete e furgão	1,0	7.707.998	15.976.630	16.663.777	17.295.652	17.942.532	18.723.432	19.573.463	20.451.332
Caminhão leve, ônibus, caminhão	2,0	1.953.739	2.439.054	2.804.690	2.954.693	3.102.713	3.254.560	3.400.568	3.554.521
Caminhão, caminhão-trator, cam	3,0	614.121	1.287.125	1.457.990	1.534.031	1.610.411	1.688.984	1.764.820	1.850.890
Caminhão com reboque, caminh	4,0	42.442	90.641	113.431	121.309	127.631	133.389	139.588	146.738
Caminhão com reboque, caminh	5,0	412.928	881.861	1.103.588	1.180.232	1.241.744	1.297.764	1.357.784	1.427.635
Caminhão com reboque, caminh	6,0	150.427	321.256	402.030	429.951	452.359	472.767	494.632	520.078
Caminhão com reboque, caminh	7,0	108.395	231.323	289.485	309.590	325.725	340.420	356.164	374.487
Caminhão com reboque, caminh	8,0	111	236	295	318	332	347	363	382
Caminhão com reboque, caminh	9,0	6.742	14.389	18.099	19.270	20.275	21.189	22.169	23.390
Automóvel com semi-reboque e	1,5	195.380	394.244	400.770	415.967	431.524	450.395	470.749	491.861
Automóvel com reboque e camir	2,0	28.849	59.795	62.367	64.732	67.153	70.076	73.260	76.546
Motocicletas, motocicletas e bicicl	0,5	470.844	975.870	1.019.079	1.056.663	1.096.232	1.142.444	1.192.112	1.244.095
<b>Total Anual</b>		10.891.696	22.462.434	24.334.342	25.382.405	26.418.632	27.595.679	28.845.642	30.171.775
Veículos Equivalentes		16.405.675	34.350.148	38.456.380	40.399.063	42.207.506	44.121.734	46.126.277	48.325.560
Frustração de Receitas	-1,0	1.618.094	0	0	899.737	0	-762	0	0
% Eixos Suspensos	✖	0%	0%	0%	0%	0%	2%	4%	4,23%
Eixos Suspensos	-1,0	0	0	0	0	1.071.822	1.747.917	2.664.060	2.268.467
<b>Total Anual de Veículos Equivalentes</b>		14.787.581	34.350.148	38.456.380	39.498.327	42.207.506	43.050.674	44.380.360	46.251.500
<b>Total - BR 116</b>									
Automóvel, caminhonete e furgão	1,0	1.568.036	3.238.836	3.566.453	3.830.795	4.148.401	4.443.062	4.854.065	5.268.735
Caminhão leve, ônibus, caminhão	2,0	379.796	714.072	1.000.194	1.130.476	1.217.475	1.292.493	1.380.732	1.505.966
Caminhão, caminhão-trator, cam	3,0	798.307	1.496.190	1.907.718	2.150.214	2.321.524	2.469.839	2.652.158	2.925.148
Caminhão com reboque, caminh	4,0	198.366	381.131	474.189	552.782	588.319	617.405	707.626	759.775
Caminhão com reboque, caminh	5,0	867.348	1.667.258	2.082.374	2.428.226	2.593.722	2.711.207	3.106.516	3.335.733
Caminhão com reboque, caminh	6,0	486.790	935.790	1.167.704	1.381.547	1.448.817	1.520.336	1.742.129	1.870.636
Caminhão com reboque, caminh	7,0	228.297	458.948	547.438	638.299	679.225	712.759	816.758	877.000
Caminhão com reboque, caminh	8,0	539	1.021	1.170	1.195	1.449	1.524	1.758	1.884
Caminhão com reboque, caminh	9,0	10.829	20.607	25.891	30.182	32.123	33.710	38.636	44.884
Automóvel com semi-reboque e	1,5	24.956	50.932	55.705	60.709	64.303	69.279	78.329	83.090
Automóvel com reboque e camir	2,0	10.821	22.091	23.950	25.915	27.531	29.795	34.072	36.146
Motocicletas, motocicletas e bicicl	0,5	250.067	510.168	555.050	605.186	641.289	690.163	780.448	829.421
<b>Total Anual</b>		4.843.833	9.475.038	11.408.717	12.935.687	13.794.368	14.591.569	16.293.228	17.535.025
Veículos Equivalentes		14.676.443	29.271.959	35.088.797	40.399.989	43.040.281	45.299.710	51.142.921	55.136.766
Frustração de Receitas	-1,0	1.850.732	0	0	0	0	0	0	0
% Eixos Suspensos	✖	0%	0%	0%	0%	0%	2%	4%	5%
Eixos Suspensos	-1,0	0	0	0	0	1.100.745	2.137.070	2.544.627	2.790.106
<b>Total Anual de Veículos Equivalentes</b>		12.825.711	29.271.959	35.088.797	40.399.989	43.040.281	44.297.964	49.005.751	52.536.119

FCM:



Leão de Caixa Marginal										
Salvar FCM										
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9	
<b>Total - BR 324</b>										
Automóvel, caminhonete e furgão	1,0	7.707.890	15.976.630	18.207.578	18.749.063	19.736.276	18.869.915	19.560.687	18.664.208	18.655.762
Caminhão leve, ônibus, caminhão	2,0	1.163.739	2.439.054	2.044.997	2.040.825	2.059.367	2.010.679	2.094.459	2.691.204	2.134.505
Caminhão, caminhão-tractor, cam	3,0	614.121	1.287.125	1.662.254	1.655.805	1.659.620	1.364.537	1.146.559	1.101.258	1.114.413
Caminhão com reboque, caminh	4,0	42.442	90.641	174.258	193.076	214.285	428.640	597.899	629.642	634.198
Caminhão com reboque, caminh	5,0	412.928	891.861	688.720	699.072	672.108	579.888	473.088	472.096	477.560
Caminhão com reboque, caminh	6,0	150.427	321.256	643.632	714.869	805.773	686.560	483.581	510.573	518.646
Caminhão com reboque, caminh	7,0	308.376	231.323	334.053	312.470	288.344	259.145	195.073	229.064	221.155
Caminhão com reboque, caminh	8,0	111	236	6.570	7.667	5.790	5.608	6.428	8.723	11.292
Caminhão com reboque, caminh	9,0	6.742	14.399	127.016	147.679	192.768	179.464	129.404	110.707	219.321
Automóvel com semi-reboque e	1,5	195.300	384.244	51.931	48.954	51.443	54.359	56.844	59.712	60.167
Automóvel com reboque e camir	2,0	20.849	59.795	10.844	12.805	11.443	12.079	13.129	16.321	16.750
Motocicletas, motonetas e bicicl	0,5	470.644	975.870	526.915	525.415	551.717	556.005	582.638	571.096	587.253
<b>Total Anual</b>		<b>14.605.675</b>	<b>34.350.148</b>	<b>39.180.875</b>	<b>39.399.650</b>	<b>42.061.767</b>	<b>39.576.902</b>	<b>36.772.248</b>	<b>37.801.429</b>	<b>38.331.892</b>
Veículos Equivalentes		14.605.675	34.350.148	39.180.875	39.399.650	42.061.767	39.576.902	36.772.248	37.801.429	38.331.892
% Frustração de Receitas	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Frustração de Receitas		0	0	0	894.992	0	-804	0	0	0
<b>Total Anual de Veículos Equivalentes</b>		<b>14.605.675</b>	<b>34.350.148</b>	<b>39.180.875</b>	<b>39.399.650</b>	<b>42.061.767</b>	<b>39.576.902</b>	<b>36.772.248</b>	<b>37.801.429</b>	<b>38.331.892</b>
<b>Total - BR 316</b>										
Automóvel, caminhonete e furgão	1	1.588.016	3.375.329	3.976.017	4.297.326	4.713.437	4.767.813	4.636.791	4.620.672	4.493.764
Caminhão leve, ônibus, caminhão	2	379.796	733.633	891.981	912.896	934.841	1.019.815	1.101.007	1.121.186	1.100.613
Caminhão, caminhão-tractor, cam	3	798.207	1.529.772	2.506.343	2.520.872	2.437.943	2.129.560	1.954.624	1.793.806	1.775.223
Caminhão com reboque, caminh	4	198.268	392.309	730.027	791.797	801.431	1.189.456	1.341.502	1.408.559	1.452.215
Caminhão com reboque, caminh	5	867.148	1.785.902	2.182.985	2.170.321	2.071.780	1.792.602	1.556.037	1.579.366	1.594.237
Caminhão com reboque, caminh	6	496.790	963.126	2.216.676	2.427.174	2.683.596	2.471.024	2.117.249	2.144.555	2.195.571
Caminhão com reboque, caminh	7	228.297	451.673	723.747	708.471	683.220	552.296	518.731	528.063	499.725
Caminhão com reboque, caminh	8	539	1.055	12.004	11.995	8.695	13.608	15.276	18.953	18.539
Caminhão com reboque, caminh	9	10.829	21.418	222.878	309.006	408.805	414.452	381.091	423.736	457.542
Automóvel com semi-reboque e	1,5	24.956	52.163	55.770	57.109	61.893	65.909	64.431	64.335	64.500
Automóvel com reboque e camir	2,0	10.621	22.681	19.163	11.256	13.884	16.254	16.941	17.085	17.139
Motocicletas, motonetas e bicicl	0,5	250.067	524.306	195.767	167.371	160.939	161.824	176.207	167.951	170.095
<b>Total Anual</b>		<b>14.676.443</b>	<b>29.079.073</b>	<b>47.638.420</b>	<b>50.297.643</b>	<b>52.105.190</b>	<b>49.653.309</b>	<b>45.654.156</b>	<b>46.464.425</b>	<b>46.932.871</b>
Veículos Equivalentes		14.676.443	29.079.073	47.638.420	50.297.643	52.105.190	49.653.309	45.654.156	46.464.425	46.932.871
% Frustração de Receitas	%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Frustração de Receitas		0	0	0	894.992	0	-804	0	0	0
<b>Total Anual de Veículos Equivalentes</b>		<b>14.676.443</b>	<b>29.079.073</b>	<b>47.638.420</b>	<b>50.297.643</b>	<b>52.105.190</b>	<b>49.653.309</b>	<b>45.654.156</b>	<b>46.464.425</b>	<b>46.932.871</b>
<b>TOTAL BR-324-BR-116</b>										
Veículos Equivalentes- FCO		<b>31.082.118</b>	<b>62.622.008</b>	<b>73.545.177</b>	<b>80.758.052</b>	<b>85.247.787</b>	<b>89.520.444</b>	<b>97.271.098</b>	<b>103.462.326</b>	<b>109.194.729</b>
(PLANO DE NEGÓCIO)										
<b>TOTAL BR-324-BR-116</b>										
Veículos Equivalentes-FCM		<b>31.082.118</b>	<b>62.622.295</b>	<b>90.592.286</b>	<b>94.216.957</b>	<b>89.229.387</b>	<b>82.426.404</b>	<b>84.265.854</b>	<b>85.164.763</b>	
(REAL)										

Fonte: fluxo de caixa (FCO) - 9º RO E 12º TRÁFEGO PREVISTO NO PLANO DE NEGÓCIO

140. No que se refere ao ano 2, não sabemos onde a Requerente obteve o valor apresentado. Já quanto ao ano 1, a Requerente afirma que as praças de pedágio não estavam em operação.

141. Resgataremos o histórico do início da cobrança de pedágio e comprovaremos que, para a correta avaliação do impacto da crise econômica, ou precisamos incluir os dados de tráfego real do ano 1 ou excluir esses dados do tráfego projetado no plano de negócio, ou seja, ou consideramos o real como igual ao projetado ou zeramos ambos, com objetivo de evitar a superestimativa do resultado da análise do impacto da crise econômica em benefício da Concessionária, visto sua consideração em duplicidade.

142. O Contrato de Concessão previu que a cobrança de pedágio somente poderia ocorrer após a conclusão dos trabalhos iniciais que, no PER, assim como no plano de negócio da ViaBahia, tinha previsão de conclusão para 6 (seis) meses após o início da Concessão.

## 16 Tarifa de Pedágio

### 16.1 Início da Cobrança

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 subcláusula 11.8.



Fonte: Contrato de Concessão

2.1.1.1. Trabalhos Iniciais

Os Trabalhos Iniciais compreendem as obras e serviços emergenciais nas pistas e demais elementos do Sistema Rodoviário que a Concessionária deverá executar imediatamente após a Data da Assunção até o 6º (sexto) mês do Prazo da Concessão, conforme os Parâmetros de Desempenho e especificações técnicas mínimas estabelecidos na Seção II.

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, condicionada à aceitação dos trabalhos e autorização de início de cobrança pela ANTT, ressalvado o previsto na subcláusula 16.1.7 do Contrato de Concessão.

143.

Fonte: PER

144. A concessão teve início em 20/10/2009 e, pelo cronograma previsto no PER, os trabalhos iniciais deveriam estar concluídos até **18/04/2010**, para início imediato da cobrança do pedágio. Por esse motivo, o tráfego referente a esses 6 (seis) meses foi considerado no plano de negócios pela ViaBahia. Entretanto, a cobrança de pedágio iniciou somente em 07/12/2010, nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, em 27/12/2010, na praça P2 e, em 31/07/2011, na praça P1.

145. Como já demonstrado na tréplica, no (Processo 50500.018404/2010-77, pp. 16-21), que tratou do recebimento dos Trabalhos Iniciais, consta que, em 20/04/2010, a concessionária encaminhou correspondência à ANTT, solicitando vistoria das intervenções realizadas durante o primeiro ano de concessão. A comissão de vistoria percorreu o trecho concedido em maio do mesmo ano e observou, entre outros, existência de buracos na pista de rolamento, falta de regularização dos acostamentos em grandes extensões da rodovia e ausência de dispositivos de segurança em entradas e saídas de obras de arte especiais. Assim, **a comissão afirmou em 20/05/2010 que, após a 1ª vistoria, os trabalhos iniciais ainda não tinham sido concluídos pela concessionária.**

146. Ou seja, **por sua culpa**, a Concessionária atrasou o início da cobrança de pedágio visto que não conseguiu concluir os trabalhos iniciais. No entanto, os dias de atraso não considerados como responsabilidade da ViaBahia foram devidamente reequilibrados, com impacto na TBP em 1,1536%, o que pode ser verificado por meio dos documentos citados a seguir:

Nota	Técnica.	Nº	<a href="https://portal.antt.gov.br/documents/359170/6b37e55d-ac7f-58e9-a287-c41f9a71bede">https://portal.antt.gov.br/documents/359170/6b37e55d-ac7f-58e9-a287-c41f9a71bede</a>
190/2015/GEROR/SUINF (item 4.2.7)			
Nota	Técnica.	Nº	<a href="https://portal.antt.gov.br/documents/359170/84cde21c-639f-149e-ea86-ac3e18e7d17a">https://portal.antt.gov.br/documents/359170/84cde21c-639f-149e-ea86-ac3e18e7d17a</a>
221/2016/GEROR/SUINF (item 4.2.4)			



<https://portal.ant>

Nota Técnica. SEI Nº

363/2019/GEREF/SUINF (item 5.2.5)

[t.gov.br/documents/359170/f12401c9-c374-a954-7969-d0d2283ebcd1](https://portal.ant.t.gov.br/documents/359170/f12401c9-c374-a954-7969-d0d2283ebcd1)

147. Pois bem, a não obtenção de tráfego real no 1º ano de concessão decorre do atraso na cobrança de pedágio que, ou foi responsabilidade da Requerente, ou o impacto do atraso no tráfego já foi devidamente reequilibrado. Um parêntese: precisamente pelo motivo exposto, os fluxos de caixa (FCO e FCM) que compõem a tarifa de pedágio não consideram como zero, no ano 1, o tráfego real e sim igualam o tráfego real ao tráfego projetado.

148. É incontestável, assim, que essa redução de tráfego real no ano 1 com relação ao tráfego projetado (plano de negócio) não decorreu da crise econômica.

149. A avaliação de queda do tráfego realizada pela ANTT e apresentada na Tréplica teve como objetivo quantificar o impacto da crise econômica no tráfego da concessão. Dado que é notório que a redução do tráfego no ano 1 não foi decorrente da crise econômica, é imprescindível que essa redução no tráfego (de responsabilidade da Concessionária ou já reequilibrada na tarifa) seja expurgada do cálculo.

150. Esta supressão pode ser realizada de duas formas: (i) da forma realizada pela ANTT, considerando o tráfego real no ano 1 igual ao projetado; (ii) desconsiderando o 1º ano de concessão da análise. A escolha pela primeira hipótese teve como fundamento adotar exatamente o retratado nos fluxos de caixa (FCM) que compõem a tarifa de pedágio, evitando assim questionamentos adicionais.

151. Na hipótese de adoção da segunda forma de cálculo, desconsiderando o 1º ano de concessão da análise, o resultado não se alteraria significativamente. Realizamos um exercício e chegaríamos a um impacto de queda do tráfego, até o ano 9, de 1,42%, muito similar ao percentual de 1,36% apresentado na Tréplica. Veja tabela a seguir:

Comparação Fluxo de Caixa Original (incluindo eixo suspenso) x Fluxo de Caixa Marginal (Volume de Tráfego Equivalente)											
Tipo	Ano 1 (2009/2010)	Ano 2 (2010/2011)	Ano 3 (2011/2012)	Ano 4 (2012/2013)	Ano 5 (2013/2014)	Ano 6 (2014/2015)	Ano 7 (2015/2016)	Ano 8 (2016/2017)	Ano 9 (2017/2018)	Acumulado	Diferença
Veículos Equivalentes - Tráfego Projetado (FCO) incluindo Eixo Suspenso	62.622.008	73.945.177	80.758.052	85.247.787	87.347.877	93.386.110	98.855.838	104.136.138		659.896.806	
Veículos Equivalentes - Tráfego Projetado (FCO) incluindo Eixo Suspenso - Acumulado	62.622.008	136.567.185	216.925.237	302.173.024	389.520.901	482.907.011	581.760.650	685.896.806			
Veículos Equivalentes - Tráfego Real	63.426.221	66.822.295	90.590.288	94.238.957	89.229.387	82.438.804	84.265.854	85.284.763		676.146.185	1,42%
Veículos Equivalentes - Tráfego Real - Acumulado	63.426.221	130.250.516	240.842.804	335.081.761	424.311.148	506.750.052	590.985.406	676.146.185			

*Sobre a utilização de "tráfego modificado"*

152. No seu segundo questionamento, a concessionária afirma que a ANTT utilizou um tráfego modificado e não o projetado no momento da assinatura do contrato. Trata-se



novamente de um artifício argumentativo para confundir a compreensão deste Tribunal, o que evitaremos com os esclarecimentos que seguem.

153. O que a concessionária denomina como *tráfego modificado*, contrapondo ao *tráfego projetado no momento da assinatura do contrato*, nada mais é que o próprio tráfego projetado no momento da assinatura do contrato descontado dos volumes que foram recompostos na tarifa pela ANTT, ou seja, o tráfego não ocorreu, mas a Agência recompôs a perda correspondente no fluxo de caixa da concessionária, o que resulta necessariamente na supressão desse volume nas projeções. E isso se deu por uma razão simples: em 2015 foi publicada a Lei 13.103/2015 (lei dos caminhoneiros) que instituiu isenção da cobrança de pedágios por eixos suspensos de veículos trafegando vazios. Tal isenção, inexistente no momento da licitação (e que por isso não foi considerada nas projeções originais) constituiu risco alocado ao Poder Concedente, o que levou a ANTT a reequilibrar integralmente seu impacto no contrato de concessão.

154. Toda a perda de receita decorrente da isenção do pedágio em razão dessa lei foi objeto de recomposição de equilíbrio em favor da concessionária (tudo já explicado na tréplica). Em outras palavras, significa dizer que a concessionária perdeu esse tráfego real mas recebeu os valores correspondentes, o que neutraliza seus efeitos no fluxo de caixa. A concessionária compensou a perda de volume de tráfego em razão da isenção cobrando tarifa de pedágio majorada dos demais veículos não isentos, razão pela qual esse volume real que não se concretizou precisa, necessariamente, ser subtraído do tráfego projetado no momento da licitação.

155. Vejamos aqui a questão a partir dos dados reais, extraídos diretamente **dos fluxos de caixa original e marginais que compõem a tarifa de pedágio**, referentes à 9ª RO e 12ª RE, dados estes informados pela ViaBahia regularmente e auditados pela ANTT.

FLUXO DE CAIXA ORIGINAL X TRÁFEGO REAL - VIABAHIA						
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6
	20.04.2010	20.10.2010	20.10.2011	20.10.2012	20.10.2013	20.10.2014
<b>Total</b>	19.10.2010	19.10.2011	19.10.2012	19.10.2013	19.10.2014	19.10.2015
Veículos Equivalentes - FCO	31.082.118	62.622.000	73.545.177	80.750.052	85.247.787	83.520.444
Veículos Equivalentes - FCO - Acumulado	31.082.118	93.704.126	167.249.303	248.007.355	333.255.142	422.775.587
Veículos Equivalentes - Tráfego real	31.082.118	63.428.221	86.622.295	90.532.286	94.216.957	89.229.387
<b>Veículos Equivalentes - Tráfego real - Acumulado</b>	<b>31.082.118</b>	<b>94.510.340</b>	<b>181.132.634</b>	<b>271.664.920</b>	<b>365.881.877</b>	<b>455.111.263</b>
% Encargamento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fonte: FLUXO DE CAIXA ORIGINAL X TRÁFEGO REAL - VIABAHIA - anexo da

NOTA TÉCNICA SEI Nº 4044/2020/GT - ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR (RDA-031)

156. A questão foi descrita na tréplica da ANTT, nos seguintes termos:



Não podemos esquecer também que quando da elaboração dos estudos de viabilidade que embasaram a licitação, a Lei 13.103/2015 ("Lei dos Caminhoneiros") não estava em vigor, isto é, os eixos suspensos de veículos pesados que circulam vazios foram considerados como receita de pedágio no fluxo de caixa original da concessão (FCD). Com a edição da citada Lei que isentou o pagamento de pedágio referente ao eixo suspenso em veículos pesados que trafegam vazios, os contratos de concessão foram prontamente reequilibrados pela ANTT, de forma a não ocasionar prejuízos às concessionárias, inclusive à VIABAHIA.

Nesse contexto, é fundamental a realização de uma análise que extraia do tráfego real, medido e reequilibrado ano a ano, o impacto referente à isenção dos eixos suspensos dos estudos de viabilidade, de forma a compará-los em bases iguais, e assim apresentar os dados reais. Assim, a comparação realizada no Gráfico 11 reequilibra a perda de receita em função da isenção dos veículos pesados que trafegam vazios e com eixos suspensos, anulando seus efeitos dos percentuais apresentados.

157. Deste modo, a partir de 2015, o impacto de perda de receita, decorrente da isenção dos eixos suspensos prevista na Lei dos Caminhoneiros, foi extraído da análise realizada pela ANTT na Tréplica, visto que (i) não decorreu da crise econômica e (ii) já foi devidamente reequilibrada.

158. Esclarecemos que o referido reequilíbrio contratual foi promovido com o aumento da tarifa de pedágio decorrente **da exclusão, do fluxo de caixa original** (plano de negócio), da receita derivada dos veículos equivalentes sob eixos suspensos, que efetivamente tiveram isenção da tarifa resultante da Lei. O que foi exatamente realizado pela ANTT na sua avaliação trazida no gráfico 11 da Tréplica, apresentado novamente nos próximos parágrafos.

159. Ora, a avaliação trazida pela ANTT procura demonstrar o impacto da crise econômica no tráfego da concessão. Se já sabemos que parte deste impacto não decorreu da crise econômica, e sim da perda de tráfego equivalente à isenção dos eixos suspensos determinada por Lei, é evidente que esses dados devem ser extraídos da análise, sob pena de trazer dados superestimados no que diz respeito à crise econômica. Ainda mais necessário quando esta perda de receita já foi devidamente reequilibrada na tarifa de pedágio.

160. As Notas Técnicas nº 215/2020/GEREF/SUINF e nº 221/2016/GEROR/SUINF, que promoveram o referido reequilíbrio, podem ser obtidos nos seguintes links:

- a. <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/2da7f83a-f681-e52e-7b1b-538a3e99de91>
- o <https://portal.antt.gov.br/documents/359170/84cde21c-639f-149e-ea86-ac3e18e7d17a>

161. Pelos motivos expostos, dos dados do tráfego projetado (plano de negócio), foi extraído o número de veículos equivalentes de eixos suspensos, já reequilibrados, chegando-se ao resultado apresentado na Tréplica de perda de tráfego de -1,36% até o final do ano 9, o qual ratificamos e pedimos vênha para replicar:

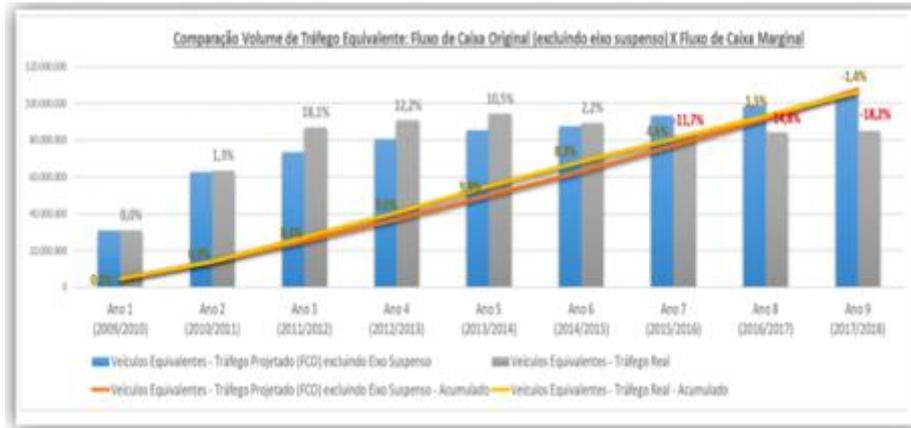


Gráfico 11: Comparação Volume de Tráfego Equivalente: FCO (excluindo eixo suspenso) x FCM - Fonte: NOTA TÉCNICA SEI Nº 4044/2020/GT - ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR (RDA-031)

O gráfico acima é o mais importante elemento que demonstra a improcedência total dos pleitos de reequilíbrio contratual formulados pela concessionária. Ao se observar o gráfico de tráfego real, sobreposto ao tráfego projetado, é impossível concluir pela existência de qualquer evento extraordinário, ou que tenha impactado de forma extraordinária o Contrato de Concessão. As linhas se mantêm próximas uma da outra ao longo de todo o período da concessão, resultando, ao final do ano 9, em uma divergência de meros 1,4%, o que é insignificante para um contrato desse porte. Não se pode ainda desconsiderar que o contrato tem prazo de vigência de 25 anos, sendo necessário considerar que oscilações para mais ou para menos são absolutamente normais e esperadas ao longo desse período.

Fonte: Tréplica ANTT

162. De qualquer modo, também foi analisado pela ANTT, à época, e consta nos autos do procedimento arbitral, o impacto total no tráfego equivalente até o ano 9- referente ao somatório decorrente da crise econômica e da isenção dos eixos suspensos decorrentes da Lei dos Caminhoneiros - e seu resultado ainda é significativamente baixo (perda de -3,48% acumulado), não alterando a conclusão e as argumentações trazidas pela ANTT na Tréplica. Veja transcrição a seguir:

Tipo	Ano 1 (2009/2010)	Ano 2 (2010/2011)	Ano 3 (2011/2012)	Ano 4 (2012/2013)	Ano 5 (2013/2014)	Ano 6 (2014/2015)	Ano 7 (2015/2016)	Ano 8 (2016/2017)	Ano 9 (2017/2018)	Acumulado	Diferença
Veículos Equivalentes - Tráfego Projetado (FCO)	31.082.118	62.622.608	73.545.177	80.758.052	85.247.787	89.520.444	97.273.098	101.442.326	109.154.729	732.703.739,19	
Veículos Equivalentes - Tráfego Real (FCM)	31.082.118	61.428.223	86.822.295	90.592.286	94.216.957	89.229.187	82.426.404	84.265.854	83.164.783	707.238.283,78	-4,8%
Veículos Equivalentes - Tráfego Real (FCM) - Acumulado	31.082.118	94.555.340	181.332.634	271.924.920	366.141.877	455.371.263	537.797.667	622.063.521	707.238.284		
Eixo Suspenso	0	0	0	0	0	2.172.567	3.884.988	4.606.667	5.058.372	15.722.835	1,15%

Fonte: Tréplica - NOTA TÉCNICA SEI Nº 4044/2020/GT - ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR

Anexo da

(RDA-031)

Isenção já reequilibrada



163. De maneira aproximada, para clarear a questão, o que foi realizado é aproximadamente o mesmo que considerar, na análise, os dados de tráfego do plano de negócio, chegar ao percentual de perda ou acréscimo de tráfego decorrente da crise econômica E da isenção da Lei dos Caminheiros e, posteriormente, extrair o percentual referente à perda decorrente da isenção da lei, já devidamente reequilibrada. Ou seja, observando a planilha anterior, seria extrair do percentual total de perda de tráfego ocorrido até o ano 9 de 3,48%, o percentual de 2,15% referente à perda decorrente da isenção dos eixos suspenso até o ano 9.

164. Do exposto, **ratificamos os dados e análises trazidas pela ANTT na Tréplica**, e esclarecemos adicionalmente que **não houve modificação no tráfego projeto**, mas sim a retirada de valores de perda de tráfego do percentual total de perda que não tem nenhuma relação com a crise econômica e, especialmente, que já se encontram devidamente reequilibrado no Contrato de Concessão, exatamente da forma que é realizada nos fluxos de caixa que compõem a tarifa de pedágio.

165. A utilização do tráfego modificado, portanto, é não apenas correta como necessária, pois a utilização dos valores projetados no momento da assinatura do contrato traria distorção decorrente da isenção dos eixos suspensos, cujo impacto foi integralmente recomposto em favor da concessionária por meio de incremento tarifário. O tráfego projetado que a concessionária afirma ser *modificado* nada mais é que o próprio tráfego projetado original, subtraindo-se o impacto da lei dos caminhoneiros, que foi neutralizado via aumento de tarifa

*Sobre a não inclusão do tráfego real no ano 10*

166. Os dados de tráfego do ano 10 não foram apresentados na avaliação da ANTT, visto que, à época da Tréplica, os últimos dados de tráfego real constantes dos fluxos de caixas aprovados por meio de revisão tarifária eram referentes ao 9º ano de concessão.

167. De qualquer modo, a linha de argumentação da ANTT dispensa a avaliação dos dados até o ano 10. O que a ANTT argumenta é que, se a crise econômica impactou o tráfego e ocasionou os grandes descumprimentos contratuais, conforme alegado pela Requerente, por que os referidos descumprimentos ocorreram antes mesmo da existência da crise e quando o tráfego real superava sua expectativa (plano de negócio)? Veja transcrição da Tréplica:



Como falar em impacto extraordinário, quando, no auge da crise econômica (2014/2015), o tráfego acumulado real superava em quase 10% o tráfego projetado no Plano de Negócios, e, mesmo assim, a Concessionária já apresentava 100% de inexecução das obras condicionadas?



Fonte: Tréplica

168. De qualquer modo, a título de conhecimento, poderão ser incluídos os dados referentes ao ano 10 nas avaliações apresentadas pela ANTT anteriormente, após a aprovação pela Diretoria da próxima revisão tarifária.

#### *Sobre a avaliação do impacto da crise no tráfego acumulado de toda a concessão*

169. Este ponto apresenta dificuldades de compreensão de seu sentido, pois parece sugerir a concessionária que eventual cálculo de reequilíbrio contratual em razão da crise econômica deveria considerar o tráfego acumulado futuro – algo que nem sequer existe ainda. Estaria a concessionária buscando reequilíbrio contratual baseado em suposições de como se comportará o tráfego no futuro? Reequilíbrio por eventos que ainda nem ocorreram?

170. Como já sustentado na tréplica, quaisquer pleitos de reequilíbrio contratual apenas podem se basear em eventos e seus impactos concretos no contrato de concessão, não em suposições do que poderá vir a ocorrer no futuro. Qualquer tentativa de recomposição de equilíbrio para o futuro consistiria na completa eliminação do risco de tráfego e na garantia de recebimento de valores baseados em futurologia, o que não é admitido pelo contrato de concessão. Lembramos aqui que o risco de variação do tráfego é alocado expressa e exclusivamente à concessionária no contrato de concessão, o que é incompatível com qualquer tentativa de garantir tráfego futuro.

171. Segundo a ViaBahia, um estudo de tráfego elaborado por ela própria teria concluído que ao final da concessão, no ano 25, o tráfego equivalente acumulado seria 35% inferior ao previsto



no seu plano de negócios, o que evidenciaria o desequilíbrio ocasionado pela crise econômica. Prossegue alegando – e aqui novamente usa técnica de confusão de conceitos – que a ANTT “reconheceu uma nova projeção de tráfego para o cálculo do fluxo de caixa marginal (FCM)” e estaria “reconhecendo assim que os efeitos da crise não poderiam mais ser revertidos”. Mostraremos a seguir os absurdos contidos nessas afirmações.

172. O primeiro esclarecimento necessário aqui é algo já dito inúmeras vezes, mas que a concessionária insiste em ignorar. No contrato assinado, a VIABAHIA assumiu expressamente o risco de tráfego, ou seja, de que o volume de tráfego da rodovia fosse maior ou menor que suas projeções. Como conclusão lógica, temos que a concessionária não possui **nenhum direito ou garantia a qualquer volume de tráfego**. Este constitui não apenas um risco da concessionária, mas o principal risco alocado a ela no contrato de concessão, de forma clara e expressa.

173. O segundo esclarecimento necessário é que a ocorrência de variações no volume de tráfego é algo absolutamente normal e esperado em contratos de concessão de longo prazo. Dessa forma, não se tem como saber como o tráfego se comportará no futuro, mesmo que sejam realizados estudos e projetadas demandas, não há nenhuma garantia de que tais previsões se concretizarão. Os estudos de tráfego e as projeções realizadas no momento da licitação são apenas indicativos, não há garantia de que ocorrerá o previsto, razão pela qual cabe unicamente à concessionária realizar suas próprias projeções considerando as possibilidades de oscilação ao longo do contrato.

174. Nesse sentido, o “estudo de tráfego” realizado no curso do processo, pela concessionária, nenhuma relevância possui na discussão de reequilíbrio contratual, pois eventos futuros e incertos não são reequilibráveis. Vimos que a concessionária afirma que, em sua projeção, o tráfego ao final da concessão será 35% inferior ao que esperava no início do contrato, e pede reequilíbrio contratual com base nesses dados. Há aqui ao menos dois problemas graves de incompatibilidade do pleito com o contrato firmado: 1) se o contrato for reequilibrado com base nessa nova “projeção”, a ANTT estaria assumindo o risco de tráfego, que é da concessionária e, 2) se o tráfego futuro *real* for acima dessa projeção (que naturalmente é inclinada a um valor menor, já que a concessionária tem interesse em maximizar seus ganhos neste pleito de reequilíbrio) a concessionária irá beneficiar-se indevidamente dessa majoração, salvo se o reequilíbrio fosse corrigido ano a ano, de acordo com o tráfego real, comparado com a projeção, porém tal medida implicaria na anulação do risco de tráfego e na garantia de um volume fixo, o que novamente viola a cláusula contratual de risco alocado à concessionária.



175. Para entendermos melhor esse ponto, entremos aqui na discussão trazida pela concessionária sobre as projeções utilizadas pela ANTT nos Fluxos de Caixa Marginal. Vejamos o que disse a concessionária no RTE-486:

*54. Ainda sobre a alegação da ANTT de que os volumes de tráfego estão em linha com as projeções, a própria ANTT já reconheceu uma nova projeção de tráfego para o cálculo do Fluxo de Caixa Marginal ("FCM")<sup>55</sup>. Durante o processo da 7ª R.O., 10ª R.E. e Reajuste da TBP, em Nota Técnica de 09 de novembro de 2017<sup>56</sup> a ANTT foi contra um pleito apresentado pela VIABAHIA para alteração da curva de tráfego e taxa de crescimento do FCM com o argumento de que "as informações de tráfego real existentes ainda são insuficientes para configurar um cenário com uma taxa de crescimento menor do que a taxa de crescimento proposta nos Fluxos de Caixa Marginais, uma vez que os efeitos da crise podem ser revertidos nos próximos anos." Curiosamente, logo na R.O. e R.E. seguintes, a ANTT aprovou a utilização de uma nova projeção de tráfego para o FCM, reconhecendo assim que os efeitos da crise não poderiam mais ser revertidos.*

176. Para revelar a falácia do argumento da concessionária, vejamos novamente os conceitos de fluxo de caixa original (FCO) e fluxo de caixa marginal (FCM), tudo já tratado na réplica apresentada.

177. No momento da contratação, o contrato original firmado entre as partes traz em seu conteúdo uma série de obrigações a serem cumpridas e define, naquele momento, a remuneração devida à concessionária em contrapartida a essas obrigações. Como a remuneração ocorre por tarifa de pedágio cobrada do usuário da rodovia, e resulta de um processo de leilão, o contrato tem início com um fluxo de caixa original, que se refere às obrigações originais, remuneradas via tarifa. Agrega-se a este contexto a cláusula de alocação de riscos, cabendo à concessionária assumir as consequências dos riscos que assumiu e executar as obrigações com a tarifa acordada.

178. Como o FCO se baseia no contrato de concessão original, o risco de tráfego é da concessionária e quaisquer variações devem ser por ela suportados. E aqui no FCO está a maior parte das obrigações que a concessionária vem descumprindo neste contrato de concessão. Sendo o risco de tráfego da concessionária no FCO, não há nele qualquer impacto de projeções de tráfego, pois sendo esse tráfego de risco da concessionária, as obrigações contratuais devem ser executadas tendo como contrapartida a tarifa acordada no leilão, e isso vale por todo o contrato.

179. Ao longo da execução do contrato, porém, diversos eventos podem ocorrer impactando o acordo inicial, trazendo ao contrato elementos que dele não constavam originalmente. Podemos citar como principal exemplo a inclusão de novas obrigações para a concessionária. A situação aqui se difere essencialmente daquela tratada acima. Uma obra original do contrato deve ser executada com base na tarifa de leilão, enquanto uma obra *nova*, adicionada ao



contrato ao longo de sua execução, precisa ser remunerada em valores atualizados, já que não está abrangida pela tarifa de leilão.

180. Quando ocorre a inclusão de uma obrigação nova, portanto, a ANTT calcula o *valor* dessa obrigação e aumenta a tarifa de pedágio no valor correspondente. Porém, como esse valor na tarifa não é cobrado de uma só vez, mas diluído ao longo de todo o período restante da concessão, cada vez que isso acontece é criado um fluxo de caixa marginal – FCM, para separar tais valores daqueles que compõem o fluxo de caixa original da concessão – FCO.

181. A inclusão de uma nova obrigação no contrato resulta em um aumento da tarifa de pedágio no valor correspondente, diluído até o final do contrato. Mas como não se sabe o volume de tráfego que ocorrerá nos anos futuros, esse valor precisa ser corrigido ano a ano, de acordo com o tráfego real verificado na rodovia. Conforme disposto na subcláusula 20.5.4 do Contrato de Concessão e no artigo 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, o tráfego projetado nos fluxos de caixa marginais deve ser substituído anualmente pelo tráfego real (do FCM) do ano anterior, o que é realizado nas revisões ordinárias.

182. Tomemos aqui como exemplo o investimento incluído no contrato da VIABAHIA na 9ª Revisão Extraordinária, que consistia na execução de 5 “Dispositivos de Interseção no Anel Viário de Vitória da Conquista/BA” (pg. 39 da tréplica) – que nunca foram executados. O valor dessas obrigações novas foi de aproximadamente 55 milhões de reais. Este valor é inserido na tarifa de pedágio de forma diluída até o fim da concessão, criando-se um fluxo de caixa marginal (no caso, o FCM-4). Para que tal valor seja pago via tarifa, é necessário que a ANTT faça uma projeção do tráfego futuro, para calcular qual o incremento de tarifa será necessário para a remuneração deste valor exato. Ano após ano, a cada revisão tarifária, o volume de tráfego que haviam sido projetados inicialmente é corrigido de acordo com o volume de tráfego real, garantindo que a concessionária terá recebido, ao final do contrato, o exato valor da obrigação adicionada. Por essa razão os FCMs do contrato precisam se basear em uma projeção de tráfego futuro, projeção esta que pode ser atualizada ao longo da execução, evitando um afastamento significativo dos valores projetados e valores reais, verificados a cada ano, e reduzindo, assim, os ajustes necessários.

183. A grande diferença, portanto, entre o FCO e o FCM é que neste último o valor a ser recebido pela concessionária é garantido, ou seja, todo o risco de variação de tráfego é da ANTT e os valores são reajustados de acordo com o tráfego real, ano a ano. No FCO, por outro lado, o risco de tráfego é exclusivamente da concessionária, razão pela qual não se fala em projeções de tráfego para ele. Enquanto no FCM a ANTT precisa fazer uma projeção de tráfego para



calcular a remuneração pelo investimento novo, e ir corrigindo ano a ano de acordo com o real, no FCO a flutuação do tráfego é risco unicamente da concessionária.

184. Sendo assim, ao trazer referência às projeções utilizadas pela ANTT nos FCMs e pretender que tais projeções sejam referência para o FCO, a concessionária confunde situações completamente diversas, buscando – como já demonstrado ao longo de todo este processo – a anulação do risco de tráfego que assumiu contratualmente, tentando assegurar um determinado volume de tráfego ao longo de toda a concessão.

185. As projeções de tráfego utilizadas pela ANTT nos FCM são variáveis e oscilam de acordo com as alterações contextuais que ocorrem ao longo da execução do contrato. Se as premissas utilizadas nas projeções se distanciam da realidade, ao longo dos anos, essas projeções são revistas, para mais ou para menos, considerando que os valores a serem remunerados à concessionária são fixos e precisam ser ajustados. Situação completamente diferente do FCO, onde os valores não são fixos e as projeções de tráfego apenas interessam à concessionária. Se há uma crise econômica que afete as projeções realizadas antes dela, no FCM, a ANTT promoverá ajustes, e fará o mesmo se nos anos seguintes a economia se recuperar e acelerar o crescimento acima do esperado. Esses ajustes no FCM têm por finalidade unicamente garantir à concessionária a remuneração exata pelas obrigações novas, inseridas no contrato, pois aqui o risco de tráfego é assumido pela ANTT.

186. Após esta breve explicação conceitual, analisemos a afirmação abaixo, feita pela concessionária no RTE-386:

“Isto é, uma vez que os volumes de tráfego não estavam em linha com as projeções do Plano de Negócios, a ANTT reconheceu alterá-lo para o cálculo do FCM, restando pendente adequar o tráfego do FCO”.

187. Como vimos, a adequação das projeções no FCM decorre da necessidade de remuneração de novas obrigações pelo seu valor exato, não assumindo a concessionária o risco de variação do tráfego e conseqüentemente o risco de receber mais ou menos que o valor devido. Por outro lado, no FCO o risco de variação de tráfego é alocado expressamente à concessionária, razão pela qual não se pode falar em “adequar o tráfego do FCO”, o que equivaleria assegurar à concessionária um valor fixo, livre de riscos, em completa violação ao contrato de concessão.

188. Retomemos aqui um ponto levantado anteriormente: **o que se está em discussão é o impacto da crise econômica nos primeiros anos da Concessão e não seu impacto no futuro**, que pode, como é natural, ser diversa das projeções. Estamos falando dos próximos 15 (quinze)



anos e qualquer desequilíbrio que possa vir a ocorrer será analisado no caso concreto no momento oportuno, por óbvio, olhando retroativamente e não para o futuro.

189. É evidente que não há como afirmarmos que o impacto da crise econômica de 2015/2016 impactará a concessão nos próximos 15 anos. Há diversos fatores e incógnitas que não nos permitem realizar uma avaliação precisa no presente momento. Este ponto foi devidamente enfrentado na Tréplica da ANTT. Veja transcrição a seguir que resume a conclusão das argumentações.

Destacamos mais uma vez que os pleitos da Requerente não são apenas de reequilíbrio pela queda do tráfego nos anos de crise econômica, mas também de indenização pela não concretização do mesmo ritmo de crescimento (acima do projetado) verificado nos primeiros anos. Em um impulso criativo, a concessionária alega ter direito a indenização pela "perda de uma chance" de ver seu crescimento de tráfego ocorrendo em ritmo mais acelerado que aquele projetado em seu Plano de Negócios. Quer não apenas o que ela própria projetou quando participou da licitação, mas quer também ser indenizada por uma ilusão de crescimento em ritmo mais acelerado, trilhando uma linha argumentativa que é, no mínimo, anedótica.

190. Vemos ainda mais uma falsidade na afirmação da concessionária "a ANTT aprovou a utilização de uma nova projeção de tráfego para o FCM, reconhecendo assim que os efeitos da crise não poderiam mais ser revertidos". Como dito, a alteração das projeções do FCM decorre de alterações verificadas em suas premissas, e tanto pode reduzir quando ampliar a curva de tráfego esperada.

191. Ao discutir o tema, a ANTT, em determinado momento, considerou que essa alteração da projeção de tráfego dos fluxos de caixa marginais não era devida, visto que o cenário, à época, não era suficiente para configurar uma taxa de crescimento menor. Porém, posteriormente, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, foi proposta a alteração da taxa de crescimento das curvas de tráfego dos fluxos de caixa marginais, **mas por motivação diversa da alegada pela Requerente.**

192. Após análises de diferentes metodologias de calibração da curva de tráfego dos FCMs, a ANTT promoveu a alteração de sua taxa de crescimento motivada não pelo reconhecimento de que os efeitos da crise não poderiam ser mais revertidos, como alegado pela Requerente, **mas sim para evitar grandes impactos tarifários quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.** Como já dito, se nos próximos anos as premissas econômicas se alterarem – o que pode certamente ocorrer – haverá nova correção das projeções, o que por si só demonstra que tal atualização nada tem a ver com um reconhecimento de que os efeitos da crise são permanentes.

193. Veja parágrafo da Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, que apresentou a fundamentação para alteração da calibração da curva de tráfego.



2. A metodologia apresentada poderá ser adotada, com vistas à calibração da referida curva projetada, visando a obtenção de curva de tráfego mais aproximada da curva de tráfego real, de forma a evitar grandes impactos tarifários quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real nas praças de pedágio, quando das revisões/reajustes anuais das Concessionárias de rodovia sob responsabilidade desta Agência.

3. Este trabalho visa atender ao disposto no Art. 4º da Resolução ANTT nº 3651, de 07 de abril de 2011:

*"Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado, em etapas distintas, o procedimento a seguir: *

*I - No momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial a ser utilizado, para fins de dimensionamento da referida recomposição, considerará o tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo da concessão; e*

*II - Anualmente, por ocasião da revisão ordinária, o cálculo referido no inciso I deste artigo será revisado com vistas a substituir o tráfego projetado pelo volume real de tráfego verificado no ano anterior."*

(...)

194. Resta claro que a motivação para alteração da curva de projeção de tráfego não foi a impossibilidade de reversão do impacto da crise, como alegado pela Requerente. A SUOD inclusive na mesma Nota ressaltou justamente a incerteza em relação ao tráfego futuro:

### III. CONSIDERAÇÕES FINAIS

22. Diante da incerteza em relação ao tráfego futuro, que dependerá intrinsecamente da situação econômica do país, entendemos ser prudente que os dados deste estudo sejam revisados sempre que oportuno, de maneira que a relação entre os tráfegos projetados e os tráfegos reais, a maior ou a menor, seja sempre a mais próxima possível, de forma a não haver impactos tarifários significativos quando da substituição do tráfego projetado pelo real nas revisões tarifárias.

Fonte: NOTA TÉCNICA Nº 036/2018/GEREF/SUNF

## SOLO MASSAPÊ

195. Mais uma vez e, em complementação a tudo quanto antes já apresentado na tréplica, traremos aqui informações e dados que comprovam que a degradação do segmento de pavimento composto com subleito de “solo massapê”, bem como do restante da malha, decorreu da **falha da Requerente na realização da manutenção** (conservação e restauração),



especialmente no **atraso do tempo correto das intervenções necessárias** e ainda da **escolha da solução** e da **ordem de prioridade** para sua execução.

196. Como já muito bem fundamentado na Tréplica, a morosidade no quando intervir tem por consequência o aumento dos custos envolvidos, chegando resultar em custo até 4 (quatro) vezes maiores, principalmente se presentes algumas particularidades como alto volume de tráfego e subleito em solo massapê.

197. Solos massapê são sensíveis à presença de água e, assim, intervenções funcionais, que têm por objetivo reabilitar a superfície do pavimento, selando trincas e evitando a entrada de água, em resumo, previnem e corrigem as eventuais deficiências, prolongando sua vida útil. Pelo menos, a requerente não alega desconhecimento sobre a existência desse tipo de solo como fez anteriormente ao tentar classificá-lo como vício oculto. No entanto, agora insiste em exaltar que suas características peculiares são praticamente catastróficas e muito pior que a média nacional.

198. Oportuno lembrar que o segmento do km 545 ao 605 da BR-324/BA apresenta locais com presença, na camada de subleito, de material expansivo pertencente à Bacia sedimentar do recôncavo Baiano, conhecido popularmente no país como massapê. O segmento localiza-se entre os municípios de Simões Filho e Amélia Rodrigues, rodovia com elevado tráfego entre as cidades de Salvador e Feira de Santana e uma das principais vias de circulação e escoamento da região.

199. Apesar dos argissolos ocuparem cerca de 26,9% da área do território nacional, a Concessionária realizou um pequeno recorte para tentar sustentar sua tese. Assim, causa estranheza que apesar da bacia sedimentar do recôncavo baiano ter área aproximada de 9.800 km<sup>2</sup>, limitada ao norte pelos municípios de Alagoinhas e Feira de Santana; a oeste por Muritiba, Maragogipe e Nazaré; ao sul por Valença, Nilo Peçanha e Camamu; e a leste pelo Oceano Atlântico, segundo (Simões, 1991), a Requerente não tenha escolhido nenhum segmento dessas áreas em sua análise. Veja figura 20 obtida da réplica da Concessionária a seguir:

COD	Local	Fonte	Amostra	Pe (kPa)
S01	Petrolândia - PE	Artigo 1 - Mudanças de volume devido à variação de teor de água em um Vertissolo no Semiárido de Pernambuco	AM-1	242,00
S02	Paulista - PE	Artigo 2 - Avaliação da expansão de um solo do município de Paulista-PE melhorado com cal	AM-1	275,00
S03	Servilha - PE	Artigo 2 - Avaliação da expansão de um solo do município de Paulista-PE melhorado com cal	AM-2	193,00
S04	Ipojuca - PE	Artigo 2 - Avaliação da expansão de um solo do município de Paulista-PE melhorado com cal	AM-3	245,00
S05	Cabrobó - PE	Dissertação Msc 1 - ESTUDO DO COMPORTAMENTO GEOTÉCNICO DE UM SOLO ARGILOSO DE CABROBÓ, POTENCIALMENTE EXPANSIVO, ESTABILIZADO COM CAL	AM-5	87,00
S06	Cuiabá - MS	Artigo 4 - Estudo da Influência da Expansão do Solo nos Parâmetros Obtidos com a Curva de Compactação	Citação	20,00
S07	Pesqueira - PE	Dissertação Msc 1 - ESTUDO DO COMPORTAMENTO GEOTÉCNICO DE UM SOLO ARGILOSO DE CABROBÓ, POTENCIALMENTE EXPANSIVO, ESTABILIZADO COM CAL	AM-1	130,00
S08	Santa Maria - RS	TTC 1 - Análise e caracterização de solos expansivos na região central do Rio Grande do Sul	AM-1	178,70
S09	Santa Maria - RS	TTC 1 - Análise e caracterização de solos expansivos na região central do Rio Grande do Sul	AM-2	64,97
S10	Santa Maria - RS	TTC 1 - Análise e caracterização de solos expansivos na região central do Rio Grande do Sul	AM-3	17,50

Figura 20 - Tabela de Dados de Referência para Estudo Comparativo de Solos Expansivos - Doc. 101 do RTE-087



200. Das 10 (dez) amostras estudadas, 3 (três) localizam-se na Região Sul, 1 (uma) no Centro oeste e as demais no estado de Pernambuco e nenhuma na Bahia. Talvez a escolha das amostras tenha seguido critério específico e peculiar, não detalhado suficientemente no referido estudo.

201. A segunda teoria apresentada pela Requerente tenta justificar o “comportamento catastrófico” e peculiar do solo na região – que surgiu coincidentemente apenas durante a gestão da ViaBahia – relacionando-a a contribuição da água horizontal. Conforme mencionado anteriormente, o DNIT informou à ANTT, por meio do Memorando nº 1620/2016-GAB-SR/BA, que as ações de Manutenção na BR-324 sempre seguiram o Manual de Restauração de Pavimentos, normativo vigente à época, sem mencionar qualquer particularidade ou singularidade nas atividades de manutenção/restauração realizados pelo órgão até então, antes da concessão do trecho.

202. A tentativa de imputar ao solo massapê da referida localidade características “peculiares e específicas”, e assim tentar distanciá-lo do restante do solo similar, que ocorre de forma abundante no litoral nordestino, tem como objetivo evitar comparações com outras rodovias, como por exemplo, os segmentos da BR-101 nos estados de Pernambuco, Sergipe, Alagoas e Paraíba, que também tem segmentos de subleito de solo massapê e apresentam, guardadas as particularidades, comportamento similar.

203. Em sua inédita teoria, a Requerente alega que as maiores zonas de contribuição de água para a degradação do pavimento viriam das “*águas incidentes nos taludes e corpos de terra no entorno*” e, para isso, apresenta uma clássica figura ilustrativa que esquematiza o fluxo de água em taludes próximos a pavimentos, disposto no <http://www.ebanataw.com.br/trafegando/leitocarrocavel.php>. Vejamos a seguir onde a ilustração e segmentos de texto se inserem no contexto da explanação do seu autor, para compreendermos as partes que foram ocultadas pela VIABAHIA:



204. É possível observar que o autor claramente sustenta que a construção de uma rodovia altera as condições de evaporação da água e também do fluxo do lençol freático no solo. Em nenhum momento, o autor se refere a solo massapê ou afirma que o referido esquema de fluxo



de água ocorra indiscriminadamente em todo pavimento implantado. Muito pelo contrário, o autor salienta a necessidade de implantação de drenos durante a implantação da via ou a medida da necessidade e menciona a necessidade de utilização do normativo do DNIT, como forma de evitar problemas relacionados a percolação da água nessa seção tipo de terreno. Vejamos transcrição a seguir:



205. A condição climática no Brasil com chuvas torrenciais e abundância de terrenos argilosos exigem cuidados especiais não necessários em outros países. A NORMA DNIT/IPR-724 - Manual de Drenagem de Rodovias é comumente utilizada em projetos de implantação ou restauração de pavimentos, tanto que a própria Requerente propôs a utilização de drenos em seus projetos, baseados na referida norma. O projeto de recuperação do pavimento, apresentado pela VIABAHIA, propôs a implantação de drenos, como o exemplo da Pista Leste a seguir:

A Tabela 4.2 mostra os segmentos onde as condições críticas em termos estruturais se concentraram. O quantitativo de reparos profundos dentro desses segmentos poderá vir a sofrer uma redução significativa, caso sejam feitas correções apropriadas das suas condições de drenagem sub-superficial e/ou profunda. Nos segmentos planos e nas curvas com superelevação acentuada, deverão ser implantados drenos longitudinais profundos (largura de 15 a 20 cm e profundidade de 60 a 100 cm, situados na fronteira pista-acostamento nos segmentos planos e na parte baixa das curvas), enquanto que os segmentos em rampa deverão receber drenos transversais sub-superficiais (largura de 15 a 20 cm e profundidade de 50 cm, espaçados em 50 m e conectados a dreno longitudinal lateral profundo). A inspeção de campo dos segmentos da Tabela 4.2 levou ao plano de intervenções mostrado na Tabela 4.3.

Tabela 4.2 – Segmentos em Condição Estrutural Crítica

Início (km)	Final (km)
542	543
547	552
556	557.2
560.5	561
561.7	562.5
575	576
579	580.5

(Pista Oeste)



Tabela 4.3 – Plano para correção de drenagem

Início (km)	Final (km)	Tipo de Dreno
547.100	547.290	Dreno longitudinal profundo no bordo direito de um dos acostamentos
551.500	551.680	Dreno longitudinal profundo no bordo direito de um dos acostamentos
555.970	556.410	Drenos transversais sub-superficiais
559.940	560.470	Drenos transversais sub-superficiais

(Pista Leste)

Tabela 4.3 – Plano para Correção de Drenagem

Início (km)	Final (km)	Tipo de Dreno
542.480	542.000	Drenos transversais sub-superficiais
551.940	551.350	Drenos transversais sub-superficiais
550.330	550.190	Drenos transversais sub-superficiais
550.030	549.840	Dreno longitudinal profundo no bordo direito de um dos acostamentos
548.420	548.060	Drenos transversais sub-superficiais
547.580	547.220	Dreno longitudinal sub-superficial na fronteira pista-acostamento, na parte baixa de curvas longas e com superelevação acentuada
547.120	547.000	Drenos transversais sub-superficiais
556.940	556.480	Drenos transversais sub-superficiais
561.000	560.500	Drenos transversais sub-superficiais
562.220	561.800	Drenos transversais sub-superficiais
576.000	575.770	Implantação ou recomposição de sarjetas de pé de talude
575.080	574.990	Drenos transversais sub-superficiais
580.500	579.740	Drenos transversais sub-superficiais
579.680	579.330	Implantação ou recomposição de sarjetas de pé de talude

206. Em sua tentativa de distorcer a realidade, a concessionária chega ao extremo de afirmar (transcrição a seguir) que a contribuição da água que entra no pavimento pelas trincas é praticamente nula, sendo que quase a totalidade da água viria das laterais, percolada dos taludes. Ora, **se este fato ocorresse, a responsabilidade também seria da Concessionária, por falhas na implantação dos drenos necessários.**

67. Como é possível se inferir na imagem, a contribuição para a irrigação do subleito pela superfície do pavimento (que tem comportamento impermeável e se torna pouco permeável de acordo com o aparecimento de trincas) é mínima. A maior área de influência se encontra nos taludes e regiões periféricas, exatamente porque o solo massapê não está no corpo do

<sup>62</sup> Retirada de <http://www.ebanataw.com.br/trafegando/licitocarrocavel.php>, em 24/02/2021



pavimento (região indicada pela base drenante e capa de rolagem), mas sim abaixo do pavimento, no subleito e corpo dos aterros da rodovia.



207. Quanto à afirmação acima, oportuno lembrar que, de acordo com a página 24 do Manual de Pavimentação do DNIT, de 2006, o massapê é classificado como um **"solo argiloso, de plasticidade, expansibilidade e contratilidade elevadas, encontrado principalmente na bacia do Recôncavo Baiano"**, sendo certo que suas *"características decorrem da presença da montimorilonita"*. (grifo nosso). É sabido que não existe terreno impermeável, no entanto, afirmar que um solo massapê é mais permeável que um pavimento trincado é um contrassenso. Todo terreno é permeável e em dias de chuva permite a percolação de água pelo solo, e a maior ou menor facilidade desta percolação está relacionada a algumas características como sua permeabilidade.

208. Assim, a rede de percolação que se forma com a chuva ou lençol freático pode permanecer por longos meses e até anos dependendo da porosidade/permeabilidade do terreno. A água caminha dos pontos mais altos para os pontos mais baixos e aflora à superfície na forma de minas d'água, sempre **dando preferência aos caminhos mais fáceis**.

209. A **permeabilidade dos solos** é a propriedade relacionada à facilidade ou dificuldade de escoamento/passagem de água. Ela é expressa em forma numérica pelo coeficiente de permeabilidade. Descobrir a permeabilidade do solo permite a resolução de diversos problemas comuns na engenharia, tais como drenagem superficial, rebaixamento do nível de água subterrânea, cálculo de vazões, análise de recalques, estudos de estabilidade de taludes, etc. A permeabilidade é uma das propriedades do solo com maior faixa de variação de valores e é função de diversos fatores, dentre os quais podemos citar o índice de vazios, temperatura, estrutura do solo, grau de saturação e estratificação do terreno.

210. Em geral, se utilizam solos impermeáveis ou argilosos na **intenção de evitar ou diminuir a percolação da água**, como por exemplo para a construção de barragens de terra ou base de aterros sanitários, telhas cerâmicas e outros, devido sua facilidade de reter o fluxo da água. Enquanto solos mais arenosos são aqueles em que a água consegue penetrar com facilidade e são geralmente utilizados em drenos e filtros.

211. Logo, **mostra-se absurda a afirmação da Requerente de que o caminho mais fácil para a água é horizontalmente por um solo argiloso do que verticalmente em um pavimento trincado**, mesmo supondo que todo o segmento do pavimento em solo massapê fosse implantado apenas em seção de corte, como na figura ilustrativa que esquematiza o fluxo de água em taludes próximos a pavimentos, apresentada acima.

212. Vejamos fotos do pavimento da rodovia na BR-116 a seguir que, certamente nos auxiliarão na reflexão.



Figura 1 – Trinca FC3 ou couro de crocodilo.

Fonte: Tréplica

213. De qualquer modo, a percolação da água, seja ocorrida pelas trinças ou pelos taludes, como afirmado pela Requerente, pode ser evitada com a devida intervenção, desde a execução de obras de recuperação do pavimento, no momento apropriado e com soluções adequadas, ou com a implantação de drenos na quantidade e no momento correto. Isto quer dizer que a responsabilidade pela alegada percolação da água horizontal ou verticalmente é da própria Requerente.

214. Assim, diante de todo o exposto, ratificamos as argumentações e avaliações apresentadas na Tréplica da ANTT.

## 2ª FASE – NÃO REALIZAÇÃO DE OBRAS

215. Sobre a alegação trazida pela Requerente sobre o “histórico” de intervenções, por ela supostamente realizado, e o confronto direto com os fatos e dados de execução demonstrados pela ANTT na Tréplica, entendemos que a Requerente se fundamenta em fábulas, como vem ocorrendo desde o início do contrato de Concessão. O que mudou, apenas, foi um pouco mais de dedicação na parte teórica, mas a mesma costumeira completa ausência de comprovações de fatos que somente ela poderia provar.

216. O **histórico real de intervenções** poderia ser obtido com apenas um documento, mas para afastar qualquer dúvida, os dados apresentados pela ANTT na tréplica foram obtidos nos **diversos documentos apresentados pela própria Concessionária** ao longo de todo o **período de concessão**, em cumprimento a sua obrigação contratual, como o Planejamento Anual, Programações Mensais de Obras ou ainda nos Relatórios de Acompanhamento de Grandes Obras, sobre os quais falaremos com mais detalhes a seguir.



217. Além disso, os dados utilizados pela ANTT foram extraídos do estudo da Dynatest, encaminhado pela própria Requerente. Veja transcrição da Tréplica:

Assim, de forma a clarear o exposto, apresentaremos na Tabela 13, abaixo, o resumo das informações apresentadas pela Concessionária ViaBahia por meio de dois documentos: no período de 2010 a 2015, sinalizados com \*, do Estudo da Dynatest, e de 2015 a 2020, indicados com \*\* as informações obtidas com Relatórios de Acompanhamento das Obras. A referida tabela traz a identificação do tipo de intervenções, área executada e percentual equivalente.

A Tabela 13 permite observar que apenas a faixa mais carregada (faixa da direita) da BR-324 entre as cidades de Salvador e Feira de Santana, no segmento identificado como de solo massapê pelo estudo da Dynatest, recebeu intervenções de natureza estrutural (sem identificar a espessura recomposta), entre os anos de 2011 a 2014, isto é, apenas 61% do segmento. Logo, o referido documento não permite identificar os vultosos investimentos que a Concessionária alega ter executado.

Podemos observar que no referido período (2011 a 2013) as intervenções ocorridas (segundo estudo da Dynatest) foram realizadas de forma pontual e em pequenas extensões. Considerando que a Fase de Recuperação estrutural se estendeu até 20/10/2014, e

Fonte: Tréplica

218. É oportuna a apresentação de um pequeno, mas importante esclarecimento, quanto à fonte de informações, onde supostamente estaria lastreada a “*comprovação*” da execução do alegado quantitativo de intervenções pela Concessionária, que seriam os “**contratos e Monitoração**”, conforme transcrição a seguir:

...“*histórico de intervenções apresentado pela Concessionária, lastreado em Contratos e Monitoração, ambos (histórico de intervenções e documentos que lastreiam o histórico <sup>68</sup>) apresentados no procedimento Arbitral como Doc. 050 do RTE- 087.*

*Estes dados de contratos e do relatório de Monitoramento de 2014, contendo a área e o volume de cada tipo de intervenções performada pela VIABAHIA, demonstram altos volumes de intervenções estruturais, como a fresagem e recomposição do revestimento asfáltico, conforme segue:”*

219. Logo, segundo a VIABAHIA, praticamente todo o histórico de intervenções apresentado por ela, desde as alegações iniciais, encontra-se lastreado apenas em “**contratos**” de serviços – até então inéditos para a ANTT, e no **relatório de Monitoração de 2014**. Assim, algumas dúvidas surgem quase que imediatamente: qual o real motivo que levou a VIABAHIA a utilizar “contratos” dela com terceiros, algo até então inédito na gestão



contratual, visto que não há obrigação de apresentá-los em nenhum contrato ou normativo da ANTT e que **não há nenhuma garantia de que foram executados?**

220. Supondo, apenas por hipótese, que os contratos sejam verdadeiros e que tenham sido integralmente executados, por quais motivos a Concessionária nunca mencionou tais intervenções em seus próprios relatórios apresentados à ANTT ou solicitou autorização para sua execução (sujeito à penação por início de obra sem autorização)? Por que nossos fiscais de campo nunca teriam visto a execução das referidas obras? Qual o motivo de ter “escondido” tais intervenções até trazer para o processo arbitral?

221. **Aparentemente essas dúvidas sobre a comprovação dos dados não são apenas da ANTT, mas também da própria empresa de consultoria contratada pela VIABAHIA, autora da “nota técnica” que ora se discute, a A&M, como pode ser visto na Nota de Rodapé 68, conforme transcrição a seguir:**

*...“histórico de intervenções apresentado pela Concessionária, lastreado em Contratos e Monitoração, ambos (histórico de intervenções e documentos que lastreiam o histórico <sup>68</sup>)”*

222. A própria A&M ressalta que solicitou à ViaBahia **o levantamento de evidências que comprovassem o histórico apresentado**, visto que o único documento obtido foi um histórico de intervenções descritas no Relatório de Monitoramento de 2014, que certamente não é instrumento para isso, não garantindo sua execução, ainda mais com o grande histórico de divergência sobre o conteúdo dos relatórios entre as partes.

223. Importante ressaltar que, após análise do material apresentado, **a A&M concluiu que apenas “pequena parcela desses possuem memorial de serviços ou boletins de medição que permitam a comprovação de qual serviço foi realizado em cada trecho”**. Isto é, **não há comprovação de que tais intervenções tenham sido de fato realizadas, como alegado pela Requerente**. Veja transcrição a seguir:

<sup>68</sup>É importante ressaltar, como já feito em oportunidades anteriores, que parte considerável do histórico de intervenções é baseado na monitoração de pavimentos de 2014, que continha um histórico de intervenções realizadas até aquele ano. A A&M solicitou a VIABAHIA o levantamento de evidências que corroborassem o histórico apresentado, no entanto, após o protocolo das Alegações Iniciais, apenas identificou-se contratos de parte dessas intervenções, sendo que apenas pequena parcela destes possuem memorial de serviços ou boletins de medição que permitam a comprovação de qual serviço foi realizado em cada trecho. Assim, é importante ressaltar que, em eventual perícia para a verificação destes dados, a VIABAHIA pode não ser capaz de comprovar os dados do histórico de intervenções previamente informação à A&M.



224. Inclusive, a A&M alerta que “em eventual perícia para a verificação desses dados, a ViaBahia pode não ser capaz de comprovar os dados do histórico de intervenções”. Este é o grau de solidez das provas que a concessionária apresenta, sequer sendo capaz de convencer a própria consultoria por ela contratada de que executou tais intervenções. Como podem tantas e tão robustas intervenções, como alegado pela VIABAHIA, simplesmente sumirem, a ponto de mesmo quem as executou não ser capaz de comprová-las? De nem mesmo a realização de uma perícia ser capaz de detectar sua execução? Podemos assumir tais execuções descasadas de comprovações e apenas no campo das suposições? Por certo que não.

225. Logo, a ANTT concentrou-se em dados que comprovassem os fatos e para isso foram utilizadas informações apresentadas pela própria Concessionária ao longo de todo o período de concessão e não no teórico histórico lastreado em supostos “contratos” e no relatório de Monitoração de 2014.

226. O histórico de Intervenções realizadas, disposto no item 9 do relatório de Monitoração de 2014, não foi apresentado nos anos anteriores, isto é, nos relatórios de 2013, 2012, 2011 e 2010 (Trabalhos iniciais), que não trazem nenhum tipo de informações sobre o histórico de intervenções. No entanto, o referido histórico de intervenções, transcrito no gráfico a seguir, não se encontra refletido nos parâmetros de monitoramento, conforme disposto na Nota Informativa 400 (4734290) e tampouco no próprio estudo da Dynatest, trazido pela requerente na Réplica, demonstrando a baixa execução de intervenções de natureza estrutural no segmento, o que certamente motivou a deterioração do pavimento.



Figura 16 - Gráfico de Histórico de Intervenções - Somatório de Área e Volume Por Ano

Fonte: Réplica

227. Importante lembrar, conforme salientado anteriormente, que o estudo da Dynatest também conclui pela importância da escolha do momento correto para a realização das



intervenções, considerando a velocidade diferenciada de degradação do mesmo e ainda, a reação positiva do pavimento com a melhoria dos parâmetros de desempenho, após a realização das intervenções estruturais, conforme já explanado. Veja transcrições a seguir:

*“As figuras a seguir demonstram que houve de fato uma melhoria em todos os parâmetros de 2011 para 2014, tanto no trecho em que há o massapê quanto no que não há este tipo de solo. Tal melhoria se atribui as intervenções neste intervalo de tempo, porém com mais obras e mais severas (indicadas na cor vermelha).”*

(...)

*“Este processo não só resultou na maior necessidade de investimentos na recuperação dos trechos com massapê em relação ao que pode ser previsto pelos métodos e modelos para um pavimento rodoviário com o perfil da BR-324/BA, como indica que haverá também a necessidade de mais obras para a manutenção dos mesmos “ (grifo nosso)*

228. Logo, a ausência de intervenções, mesmo que de natureza funcional, com o objetivo de selar as trincas e impedir a entrada de água, tão prejudicial e relacionada à perda de capacidade estrutural do pavimento, **foi também indicada pela Dynatest em seu estudo, trazido pela Requerente, como fator que acelera a degradação do pavimento composto por subleito de solo massapê.** É notório que **a presença de solo massapê indica a necessidade de um planejamento de intervenções funcionais (de manutenção) mais recorrentes**, de forma a evitar um acréscimo de quantitativo na execução da recuperação estrutural.

229. No entanto, apesar de alertada pela Dynatest, **a VIABAHIA deixou de executar obras funcionais e estruturais nos 4 (quatro) primeiros anos e insiste em culpar unicamente o solo massapê**, ignorando ainda o alto volume de tráfego, que por si só, contribui para a aceleração na velocidade de degradação de todo o segmento da BR/324. **A própria figura 16 apresentada pela requerente demonstra que as maiores execuções ocorreram nos trabalhos iniciais e nos anos de 2014 e 2015:**



Figura 16 - gráfico de Histórico de Intervenções - Somatório de Área e Volume Por Ano

230. Também na figura 15 (RTE-486), apresentada pela Requerente, **resta evidente o baixo volume de execuções de natureza estrutural e funcional**, ainda mais em uma rodovia com significativo volume de tráfego, com evidente concentração de intervenções estruturais em segmentos de pequenas extensões. A maior intervenção, que teriam ocorrido nos Trabalhos Iniciais - TI e em 2014, representaria somente 35% da área e nos demais anos sempre se mostrou inferior a 6%, conforme já explanado na Tréplica da ANTT:



Figura 15 - Histórico de Intervenções - Por Ano e Tipo de Serviço - RTE-087, Pág 151 e Doc. 099

ANO CIVIL	ANO CONCESSÃO	INTERVENÇÃO	ÁREA RESTAURADA	PERCENTUAL RESTAURADO DA FAIXA DA DIREITA EM AMBAS AS PISTAS	PERCENTUAL RESTAURADO DO TOTAL DO SEGMENTO COM MASSAPÉ
2010*	TI	Fresagem e recomposição	194.155,20	45%	25%
2011*	1ª Fase de recuperação	Fresagem e recomposição	11.354,40	3%	1,5%
2012*	2ª Fase de recuperação	Fresagem e recomposição	127.674,39	30%	15%
2013*	3ª Fase de recuperação	Fresagem e recomposição	9.850,88	2%	1%
2014*	4ª Fase de recuperação	Fresagem e recomposição	113.753,58	26% ***	13%

Tabela 14 - Informações sobre o tipo de intervenções, área executada e percentual equivalente, por ano do, de 2010 a 2010, obtidos no \* Estudo da Dynatret e \*\* Relatórios de Acompanhamento das Grandes Obras.

Fonte: Tréplica



231. Assim, para tentar justificar sua baixa execução ao longo do período de concessão e, principalmente, tirar o foco de seu grande descumprimento contratual pela não execução da Fase de Recuperação, a Requerente tenta sustentar um histórico de intervenções que de fato não consegue comprovar (lembrando que o quantitativo de 2010 a 2013, trazido pela própria Requerente, no estudo da Dynatest, foi considerado pela ANTT em sua análise) e, ainda, que a redução dos parâmetros do pavimento monitorados estariam relacionados às particularidades do solo massapê e não à ausência de manutenção e intervenções no momento correto. Para isso ela apresenta a figura a seguir, recortando como justificativa a redução de 38% para 29% (diferença de aproximadamente 10%) do percentual do pavimento de solo massapê considerado excelente, em 2014, ano da maior intervenção realizada.

232. No entanto, ignora o fato de que o percentual de excelente e bom passou de 76% para 69% (diferença de aproximadamente 7%) no comparativo entre 2014 e 2015 e que nos anos de 2011, 2012 e 2013, mesmo com o baixo volume de intervenções trazidas no histórico da figura 15, a soma dos percentuais de ruim e péssimo se mantiveram constantes e próximos dos 13%, superior ao verificado em 2015.



233. Logo, o argumento da concessionária que o atingimento dos parâmetros de desempenho previstos para os trechos em solo massapê tornou-se inexecutável, gerando prejuízos com multas e descontos de reequilíbrio, comprometendo o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, guarda estreita relação com a ausência de execução de intervenções, especialmente nos primeiros anos da concessão (fase de recuperação), tanto de natureza estrutural (corretivas) como as funcionais (preventivas), conforme alertado pela Dynatest em seu estudo.

234. A figura 13 trazida pela Requerente e apresentada a seguir vai ao encontro do alerta da Dynatest e de toda a literatura sobre o tema, de que alguns dos principais defeitos nos pavimentos asfálticos flexíveis são os trincamentos e afundamentos. O primeiro pode ter origem em fenômenos como a fadiga, nos quais passagens repetidas e intermitentes de cargas originam



as trincas, que é um dano progressivo. Os afundamentos são decorrentes do mecanismo denominado deformação permanente ou plástica. Estes defeitos são originados por dois distintos modos de solicitação mecânica: flexão repetida (responsável pela fadiga do material) e compressão simples.

235. Segundo RODRIGUES, 1991; PINTO, 1991, **o trincamento é principal fator responsável pela redução no desempenho, nos níveis de serventia e de vida útil dos pavimentos rodoviários brasileiros.** A norma DNIT (005/2003 TER) define trinca em pavimentos flexíveis como: “Qualquer descontinuidade na superfície do pavimento, que conduza a aberturas de menor ou maior porte, apresentando-se sob diversas formas [...]”.

236. Por todo o exposto, a afirmação de que a discussão sobre o percentual de trincamento pavimento foi trazida ao processo arbitral de forma inédita pela ANTT e que não guarda correlação com obras realizadas é completamente despropositada! É o mesmo que desconsiderar toda a literatura sobre o tema. Nem mesmo a VIABAHIA considerou tamanho absurdo quando elaborou seus projetos executivos, visto que considerou o percentual de área trincada na aplicação das normas de dimensionamento, e quando apresentou, no presente procedimento arbitral, o estudo da Dynatest onde também afirmou a relação da área trincada com as obras realizadas. Vejamos transcrição da Tréplica.

Logo, a ausência de intervenções, mesmo que de natureza funcional, com o objetivo de selar as trincas e impedir a entrada de água, tão prejudicial e relacionada à perda de capacidade estrutural do pavimento, foi também indicada pela Dynatest em seu estudo como fator que acelera a degradação do pavimento composto por subleito de solo massapê.

Fonte: Tréplica

237. Tão importante quanto o correto dimensionamento do pavimento é o plano de manutenção após sua implantação, isto é, **a restauração dos pavimentos deve ocorrer no tempo correto**, pois um dos principais objetivos é controlar ou retardar o trincamento por reflexão, visto que trincas existentes nas camadas antigas subjacentes ao novo revestimento a ser executado condicionarão a vida de serviço deste.

238. O que resta evidente quando olhamos a figura 13 apresentada a seguir que, uma vez a Concessionária está fabulando.

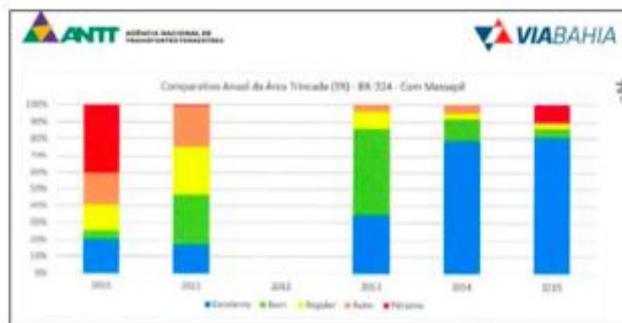


Figura 13 - Gráfico de Condição de Superfície Trincada do Pavimento Dynatest<sup>57</sup>

239. Assim, ratificamos o entendimento de que os trabalhos de manutenção (conservação e restauração) deveriam ter sido priorizados, de forma a evitar que a água penetre pelas trincas do revestimento, comprometendo a estrutura do pavimento e evitando aumento de dispêndios financeiros, o que não fez a VIABAHIA.

#### ITEM 5.2.1. - PROJETOS

240. Com o intuito de jogar nuvem de fumaça nos fatos e assim acobertar suas sucessivas omissões e falhas no cumprimento contratual, mais uma vez, como vem fazendo desde a assinatura do Contrato de Concessão em 2008, a VIABAHIA, sem apresentar nenhuma comprovação, seja por meio documentos que ela tinha a obrigação contratual de apresentar à ANTT ou mesmo com documentos de gestão contratual própria, alega “teoricamente” que teria realizado intervenções de cunho funcional e estrutural nos pavimentos.

241. Causa estranheza que a concessionária que assinou um contrato que tem como objetivo a concessão da exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias e ampliação de capacidade do sistema rodoviário, por 25 anos, não saiba e **não consiga demonstrar quando e que tipo de intervenção fez no pavimento**, que sem dúvida são os bens públicos de maior visibilidade e de maior custo financeiro.

242. Isso porque, segundo a própria Concessionária, estas *“atividades deveriam oferecer serviços de alta qualidade garantindo a segurança, conforto e fluidez do tráfego para os usuários, respeitando o meio ambiente e interagindo com a comunidade que reside ou trabalha próximo às rodovias”* (texto extraído da pagina 3 do Relatório Mensal das Principais Obras da ViaBahia de agosto de 2014 - no site da ANTT: <https://portal.antt.gov.br/via-bahia>).

243. É dever das Concessionárias prestar contas à ANTT sobre a gestão das atividades vinculadas à Concessão, permitindo o livre acesso das equipes de fiscalização, em atendimento ao disposto na Lei nº 8987/1995, transcrito a seguir:



*“Art. 30. No exercício da fiscalização, o poder concedente terá acesso aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros da concessionária.”*

244. Os direitos e obrigações da relação Poder Concedente - Concessionária estão replicados aos Contratos de Concessão, conforme detalhado a seguir.

245. Dever fiscalizador do Poder Concedente:

*“16.4 Incumbe à ANTT: b) fiscalizar, permanentemente, a exploração do Lote Rodoviário;”*

246. Dever de prestar contas da Concessionária:

*“c) prestar contas à ANTT sobre a gestão das atividades vinculadas a Concessão, compreendendo, inclusive, **os aspectos relativos a execução das obras e serviços de engenharia e de operação das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário**, na forma e na periodicidade estabelecida neste Contrato e nas Regulamentações da Agência; d) permitir aos encarregados da fiscalização da Concessão livre acesso, em qualquer época, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, assim como as obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculados à Concessão; e) prestar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT; f) prestar contas à ANTT sobre a gestão das atividades vinculadas a Concessão, compreendendo, inclusive, os aspectos relativos a execução das obras e serviços de engenharia e de operação das Rodovias que compõem o Lote Rodoviário, na forma e na periodicidade estabelecida neste Contrato e nas Regulamentações da Agência; g) permitir aos encarregados da fiscalização da Concessão **livre acesso, em qualquer época**, aos dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros, assim como as obras, aos equipamentos e às instalações integrantes ou vinculados à Concessão; h) prestar as informações que lhes forem solicitadas pela ANTT”*

247. O Contrato de Concessão e os normativos vigentes, como Súmulas, Instruções Normativas e Resoluções, disciplinam a entrega, pela concessionária, de documentos e relatórios que possibilitem a gestão do contrato de Concessão pela ANTT. Oportuno mencionar apenas os mais comuns, cujo envio e modelos estão normalizados, como os Projetos Executivos, os Relatórios Técnicos Operacional e Financeiros – RETOF, os Planejamentos Anuais- PA,



Programações Mensais de obras e Serviços, Relatórios de Acompanhamento das Principais Obras, e inúmeros outros. Veja a seguir pequeno descritivo sobre cada um deles:

- a. **Projetos Executivos:** “conjunto dos elementos necessários e suficientes à execução completa da obra, inclusive as peças, os diagramas e outros elementos elucidativos necessários à sua execução, de acordo com as normas pertinentes”. Texto extraído da Resolução nº 1187, de 09 de novembro de 2005, alterada pela Resolução nº 2554, de 14/02/2008, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT.
- b. **Relatório Técnico Econômico e Financeiros – RETOF:** relatório contendo as execuções físicas e financeiras referente a obras e serviços da Concessão. O referido documento, apresentado até o dia 20 no mês subsequente ao mês de referência, traz item específico sobre a execução de serviços de recuperação e manutenção de pavimentos.
- c. **Planejamentos Anuais:** segundo o art. 10 da Resolução nº 1187, de 09 de novembro de 2005, alterada pela Resolução nº 2554, de 14/02/2008, a Concessionária deve apresentar até o dia 20 do mês de novembro de cada ano fiscal o PA das obras e serviço que serão realizados no ano seguinte, segundo modelo predefinido. O documento que traz a descrição e cronograma de execução de obras para o ano, permitindo à equipe técnica da ANTT fiscalizar a execução contratual, além de verificar questões relacionadas a segurança (quantidade de obras em determinado trecho). Importante observar que o mesmo contempla itens referente a recuperação e manutenção do pavimento. Veja exemplo ilustrativo a seguir extraído do site da ANTT <https://portal.antt.gov.br/via-bahia>:

CONDIÇÃO	Set. 2020	Out. 2020	PREVISÃO CPQ ANOS CONCESSÃO 2019/20 a 20 20			Nov	Dez	Jan	Fev	Mar
			PREVISÃO	PREVISÃO	PREVISÃO					
			%	%	%					
3.2.1.1. Otimização de Proteção e Segurança das rodovias BA-108 e BA-109			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3.2.1.1. Plano de uma Faixa de uma Rodovia das rodovias BA-108 e BA-109			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3.2.1.1. Sistema de drenagem e obras de arte especiais BA-108 e BA-109			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3.2.1.1. Trabalhos e Estudos de Controle das rodovias BA-108 e BA-109			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3.2.1.2. Recuperação de Sistema Sólido e de Instalação			100,00%	100,00%	100,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3.2.1.3. Recuperação e Instalação de acostamentos BA-108 e BA-109			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Manutenção e Conservação de obras de arte especiais			100,00%	100,00%	100,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Manutenção e Conservação de Pavimento			100,00%	100,00%	100,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Manutenção e Conservação de Elementos de Proteção e Segurança			100,00%	100,00%	100,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
			0,00%	0,00%	0,00%	PROJETO	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Tabela 1 – Acompanhamento do PA 12º Ano – dezembro 2020 – Fonte: <https://portal.antt.gov.br/via-bahia> – consulta em 26/05/2021

- d. **Programação Mensal de Obras** – segundo o art. 12 da Resolução nº 1187, de 09 de novembro de 2005, alterada pela Resolução nº 2554, de 14/02/2008, “até o dia



*20 de cada mês, a concessionária deverá apresentar à ANTT a programação Mensal, contendo detalhamento dos trabalhos a serem executados no mês seguinte, em conformidade com o Planejamento Anual, obedecendo ao modelo constante no Anexo III desta resolução”*

**e. Relatórios Mensal de Acompanhamento das Principais Obras:** segundo a própria ViaBahia “esse documento visa a atender o envio de informações mensais solicitado pela Agência Reguladora ANTT através do Ofício Circular n.º 052/2014/SUINF – Relatório Mensal das principais obras em execução nas rodovias federais concedidas, com caráter jornalístico, contendo informações:

- i. Descrição da etapa da obra que está em andamento;*
- ii. Extensão da etapa da obra que está em andamento;*
- iii. Local da etapa da obra que está em andamento (municípios e km da rodovia);*
- iv. Quantidade de OAE’s (Obras de Arte Especiais – Pontes e Viadutos) nesta etapa da obra ou outra infraestrutura relevante;*
- v. Duração da etapa da obra que está em andamento;*
- vi. Data de início da obra;*
- vii. Quantidade de frentes de trabalho e cronograma da obra;*
- viii. Especificidades da obra;*
- ix. Descrição dos serviços que estão programados para o mês em questão;*
- x. Previsão de impacto da obra no tráfego da rodovia e planejamento da concessionária para gestão do tráfego no local;*
- xi. Descrição completa da obra;*
- xii. Cronograma completo da obra, representando em um gráfico de barras com a duração de cada etapa do projeto;*
- xiii. e Relatório fotográfico dos serviços executados no mês anterior, com a descrição do serviço.” (texto extraído da pagina 4 do Relatório Mensal das Principais Obras da ViaBahia de agosto de 2014 - no site da ANTT: [HYPERL/portal.antt.gov.br/via-bahia](https://portal.antt.gov.br/via-bahia) em 26/05/2021).*

248. Veja o disposto no Ofício Circular n.º 052/2014/SUINF, de 31/07/2014 a seguir:



Ofício-Circular nº 052 /2014/SUINF

Brasília, 31 de julho de 2014.

Às Concessionárias de Rodovias Federais Concedidas.

Assunto: Relatório Mensal das Principais obras em execução nas Rodovias Federais Concedidas.

Prezados Senhores Presidentes,

1. Com o objetivo divulgar no site da ANTT as principais obras em execução nas Rodovias Federais Concedidas, solicitamos o envio mensal de Relatório, com caráter jornalístico, contendo as seguintes informações:

- Descrição da etapa da obra que está em andamento;
- Extensão da etapa da obra que está em andamento;
- Local da etapa da obra que está em andamento (municípios e km da rodovia);
- Quantidade de OAEs nesta etapa da obra ou outra infraestrutura relevante;
- Duração da etapa da obra que está em andamento;
- Data de início da obra;
- Quantidade de frentes de trabalho e cronograma da obra;
- Especificidades da obra, como por exemplo, características do trecho, do terreno e melhorias que irá gerar;
- Descrição dos serviços que estão programados para o mês em questão;
- Previsão de impacto da obra no tráfego da rodovia e planejamento da concessionária para gestão do tráfego no local;
- Descrição completa da obra contendo: extensão total, trecho da rodovia, quantidade da obra já terminada e em operação, quantidade OAEs ou outra infraestrutura relevante e data prevista de conclusão;
- Cronograma completo da obra, representado em um gráfico de barras com a duração de cada etapa do projeto.



Supernormência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF  
SCES Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Pólo 08 – Bloco C, 1º Andar  
Brasília/DF – CEP: 70.200-003  
(61) 3410-1741

- Relatório fotográfico dos serviços executados no mês anterior, com a descrição do serviço.
2. Os respectivos Relatórios deverão ser enviados até o dia 05 de cada mês, em formato "word", para o endereço: [femanda.penteado@antt.gov.br](mailto:femanda.penteado@antt.gov.br) e [suinf@antt.gov.br](mailto:suinf@antt.gov.br).
3. Estamos à disposição para quaisquer esclarecimentos.

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE  
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

249. Oportuno esclarecer que o Ofício Circular nº 9/2012/SUINF, de 11/10/2012, direcionado apenas as concessionárias da 2ª Etapa, **não dispensou a apresentação de projetos executivos**, como tentou induzir a requerida, e sim, apenas dispensou *“provisoriamente, a análise dos projetos executivos das obras e serviços obrigatórios ...”*, mantendo a necessidade de apresentação do mesmo à gerência responsável para a devida autorização do início da obra e obrigatoriedade dos mesmos constarem no Planejamento Anual e Programação mensal. Vejamos o referido documento a seguir:



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Oásis, Páris DF,  
Brasil - DF, CEP 70.200-003  
(61) 3410.1191

Ofício Circular nº 9 /2012/SUINF

Brasília, 11 de outubro de 2012

Às Concessionárias de Rodovias da 2ª Etapa,

Assunto: **Dispensa na Análise dos Projetos Executivos – obras e serviços não obrigatórios.**

Senhor Diretores Presidentes,

1. Considerando que o PER determina a análise da ANTT somente dos projetos executivos das obras e serviços obrigatórios, informamos que a ANTT dispensará, provisoriamente, a análise dos projetos executivos das obras e serviços não obrigatórios descritos a seguir:

- Terraplenos e Estruturas de Contenção;
- Pavimento;
- Sinalização Horizontal e Dispositivos de Segurança;
- Drenagem;
- Iluminação.

2. Uma cópia do projeto executivo impressa e em via digital, juntamente com a cópia da Anotação de Responsabilidade Técnica – ART e o cronograma de execução, deverá ser apresentada, previamente, à GEINV, que autorizará o início da obra.

3. Além disso, os respectivos projetos executivos, juntamente com ART, deverão ser mantidos na obra durante toda a sua execução, podendo ser solicitado pela fiscalização de campo para consultas nos termos do art. 2º da Resolução nº 1.107/2009.

4. Assim, o presente documento não trata da dispensa de apresentação de projeto executivo das obras relacionadas e sim da dispensa de análise da Agência, lembrando que a responsabilidade civil da obra é da Concessionária e que a autorização da GEINV é indispensável para o início da obra.



Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
SCES, Trecho 03, Lote 10, Projeto Oásis, Páris DF,  
Brasil - DF, CEP 70.200-003  
(61) 3410.1191

5. Nos casos de implantação ou complementação dos dispositivos de drenagem necessários, de implantação de dispositivos de segurança e de implantação de iluminação, deverá ser apresentado estudo, que defina o tipo e as localizações dos dispositivos a implantar, que será analisado pela ANTT. O início das obras está condicionado à aprovação do estudo.

6. Cabe destacar ainda que todas as obras e serviços previstos deverão constar no planejamento anual e nas programações mensais.

7. Os projetos executivos de recuperação das obras-de-arte Especiais, Sinalização Vertical, e dos novos passivos ambientais (com orçamento) continuarão sendo analisados pela ANTT e o início das obras condicionado à Não Objeção da Agência ao projeto.

8. Cabe lembrar que as obras que forem executadas, em todo ou em parte, em desacordo com as cláusulas do Contrato de Concessão, com as Normas Aplicáveis, com o PER e com a Proposta Comercial serão rejeitados pela ANTT, nos termos descritos na Cláusula Contratual 18.14.

9. Ocorrendo este fato, a Concessionária será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, às suas expensas, no todo ou em parte, as obras e serviços pertinentes à Concessão, em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados nos prazos que forem fixados pela ANTT, conforme cláusula 18.13 do contrato, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

Atenciosamente,

VIVIANE ESSE  
Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

250. Resta claro que o quarto parágrafo do Ofício Circular nº 9/2012/SUINF, de 11/10/2012, explicitou que o objeto não tratava de dispensa de apresentação do projeto executivo das obras relacionadas e sim da dispensa de análise pela ANTT e lembrou ainda da responsabilidade civil



da concessionária pela mesma e ainda que o início da obra estava condicionado à autorização pela gerência responsável à época, com a devida apresentação do respectivo projeto executivo.

251. O Programa de Exploração Rodoviária- PER da ViaBahia faculta a análise dos projetos executivos, pela ANTT, das obras não obrigatórias, considerando que as “não obrigatórias” tem execução relacionada ao atendimento de parâmetros de desempenho e não há execução dos respectivos projetos executivos. Vejamos transcrição a seguir:

**“2.1. Obras e serviços de caráter não obrigatório.**

*2.1.1. São obras e serviços cuja execução deverá ocorrer de forma a atender aos Parâmetros de Desempenho e às especificações técnicas mínimas constantes da Seção II definidos no PER, e cujo cronograma apresentado tem caráter meramente indicativo. Compreendem as atividades relacionadas aos trabalhos iniciais, recuperação, manutenção, conservação e monitoração.*

*2.1.1.2. Recuperação.*

*Os trabalhos de Recuperação compreendem as intervenções de cunho estrutural nos pavimentos e de melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário, que deverão ser executados pela Concessionária conforme os Parâmetros de Desempenho e especificações técnicas mínimas da Seção II. Estes trabalhos deverão iniciar-se imediatamente após a conclusão dos Trabalhos Iniciais, estendendo-se no máximo até o final do 5o ano.*

252. O Contrato de Concessão referente ao Edital nº 001/2008 explicita a obrigatoriedade de envio dos projetos executivos pela Concessionária, bem como a necessidade de autorização pela ANTT para o início das obras. Veja transcrição a seguir:

**6 Projetos**

- 6.1 A Concessionária deverá elaborar e manter atualizados os projetos das obras e dos serviços da Concessão, que deverão atender integralmente ao disposto no PER.
- 6.2 A Concessionária deverá submeter os projetos para a aceitação pela ANTT antes da data do início da execução das obras e investimentos em questão, de acordo com a regulamentação vigente, de forma a assegurar o cumprimento do PER, devidamente acompanhados, quando for o caso, de estudos e pareceres de consultores independentes e das aprovações das demais autoridades competentes.
- 6.3 A ANTT poderá acompanhar a elaboração dos projetos, podendo solicitar esclarecimentos ou modificações caso entenda haver desconformidade com o estabelecido no PER ou com a regulamentação vigente.
- 6.4 A aceitação dos projetos pela ANTT, a resposta às consultas feitas pela Concessionária à ANTT e os esclarecimentos ou modificações solicitados pela ANTT à Concessionária não alterarão, de qualquer forma, a alocação de riscos prevista no Contrato.



253. No entanto, enviar projetos e ter autorização para seu início não significa sua execução, para isso, existe a verificação por parte dos fiscais de campo da ANTT e relatórios. As orientações quanto à recorrência e o conteúdo do RETOF foram enviadas à ViaBahia por meio do Ofício nº 116/2009/GEFOR/SUINF, de 21/10/2009, conforme apresentado a seguir:



254. Causa estranheza que nenhum desses documentos ou relatórios, elaborados pela própria Requerente, em cumprimento as exigências normativas ou contratuais, demonstram as alegadas intervenções de recuperação do pavimento, trazidas apenas em teoria e apenas no

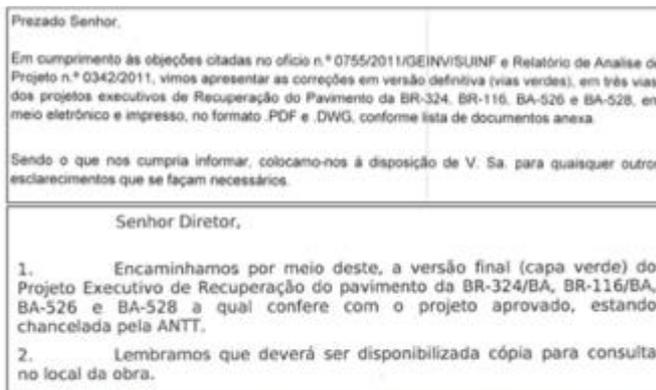


**processo arbitral.** Muito pelo contrário, toda a documentação citada demonstra a baixa execução ou execução tardia, conforme detalhado pela ANTT em sua Tréplica.

255. Certamente seriam analisados quaisquer documentos novos se tivessem sido apresentados à ANTT no momento oportuno, sejam eles relatórios, fotografias e/ou contratos da Concessionária com terceiros para execução de obras ou qualquer outro, que minimamente comprovassem que a Requerente executou intervenções aqui alegadas apenas em teoria. Mas, como sempre acontece com a ViaBahia, suas alegações são apenas fábulas, sem qualquer lastro de realidade.

256. A exemplo das alegações fabulosas comumente apresentadas pela Requerente, está a tentativa de convencer este Tribunal de que ela teria apresentado mais de um projeto de recuperação de pavimento durante a Fase de recuperação, conforme transcrito a seguir:

*“94. Por fim, a alegação da ANTT se mostra inverídica pois, após verificação pela Concessionária quanto aos projetos já aprovados pela Agência, identificou-se que ainda em 2011, por meio da carta VB-GEC-0289/2011 de 19/07/2011 (após projeto referido pela ANTT, de 06/05/2011) a VIABAHIA apresentou projetos para a recuperação da BR-324, que foram aprovados em 29/07/2011 pelo Ofício 1223-2011-GEINV-SUINF, conforme segue:”*



*Figura 31 - Carta de Envio e Ofício de Aprovação de Projetos para Etapa de Recuperação em Julho de 2011*

257. No entanto, ao contrário do que tenta induzir a Requerente, o Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF, de 19 de maio de 2011, e o Ofício nº 1223/2011/GEINV/SUINF, de 29 de julho de 2011, apresentados a seguir, tratam do mesmo objeto “Projeto de recuperação do pavimento da BR- 324/BA, BR-116/BA, BA-526 e BA-528” e estão dispostos no processo nº 50500.038625/2011-42. Assim, o **Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF, de 10/05/2011, parte do processo nº 50500.038625/2011-42** informou a Via Bahia quanto a Não Objeção ao projeto de Recuperação do Pavimento da BR 324/BA, BR-116 e BA 526 e 528, relativo ao item 2.1 –



**Recuperação do Pavimento do PER, encaminhado por meio da Carta VB-GEC-0153/2011 de 06/05/2011.**

258. O documento em pauta informou ainda quanto à necessidade de envio de 3 (três) vias impressas completas e atualizadas **do mesmo projeto**, em atendimento à Resolução nº 1187, de 16/11/2005, alterada pela Resolução nº 2554, de 14/02/2008.



259. Isto é, não se trata de novo projeto de recuperação da BR-324, como sugere a Requerente, e sim apenas a aprovação (por meio do Ofício nº 1223/2011/GEINV/SUINF) **após conferência da versão final (capa verde) do projeto já aprovado por meio do Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF**. O referido procedimento de verificação da versão final do projeto, após sua aprovação, é comum para todas as Concessionárias e visa garantir que eventuais ressalvas apontadas pela ANTT quando de sua primeira aprovação sejam refletidas em sua versão final, a qual será usada pela equipe de campo durante o acompanhamento e fiscalização da execução.

260. Tais procedimentos restam claros no texto dos Ofícios, apresentados com inteiro teor acima e também, na transcrição disposta na Figura 31 apresentada pela própria requerente (a seguir), tratando-se de mais uma tentativa de distorcer os fatos. Vejamos a seguir:



<p>Prezado Senhor,</p> <p>Em cumprimento às objeções citadas no ofício n.º 0755/2011/GEINV/SUINF e Relatório de Análise de Projeto n.º 0342/2011, vimos apresentar as correções em versão definitiva (vias verdes), em três vias, dos projetos executivos de Recuperação do Pavimento da BR-324, BR-116, BA-526 e BA-528, em meio eletrônico e impresso, no formato .PDF e .DWG, conforme lista de documentos anexa.</p> <p>Sendo o que nos cumpria informar, colocamo-nos à disposição de V. Sa. para quaisquer outros esclarecimentos que se façam necessários.</p>
<p>Senhor Diretor,</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Encaminhamos por meio deste, a versão final (capa verde) do Projeto Executivo de Recuperação do pavimento da BR-324/BA, BR-116/BA, BA-526 e BA-528 a qual confere com o projeto aprovado, estando cancelada pela ANTT.</li><li>2. Lembramos que deverá ser disponibilizada cópia para consulta no local da obra.</li></ol>

Figura 11 - Carta de Esboço e Ofício de Aprovação de Projetos para Etapa de Recuperação em Julho de 2011

261. Oportuno observar que **estavam previstas intervenções a serem executadas em 2011, as quais somente foram efetivadas em 2014 e 2015**, conforme demonstrado na réplica. Apesar da Concessionária alegar ter realizado grandes volumes de investimentos no referido segmento, o Projeto Executivo (2011) demonstra que boa parte das intervenções propostas eram de natureza funcional, concentradas na faixa de maior tráfego. Apenas 3 km das Faixas 2 e 1 da Pista Oeste da BR-324 – Trecho Salvador - Feira de Santana tinham previsão de intervenção estrutural com segmentos de Recapeamento em CBUQ, na espessura 7 cm.

262. Assim, o Projeto Executivo permite verificar que não estavam previstos para a Pista Leste da BR-324 – Feira de Santana Trecho a Salvador, **nenhum segmento de Recapeamento em CBUQ, ou seja, nenhuma intervenção estrutural**. A faixa 2 receberia a maior parte das intervenções com fresagem e recomposição de 3 cm e Reperfilagem, utilizando massa fina de PMQ com 3 cm, não sendo também intervenção estrutural.

263. Oportuno salientar ainda que tais intervenções são muito comuns no meio rodoviário e não apresentam nenhuma particularidade, como alegou a Concessionária e mesmo assim, apresentaram bons resultados, como afirmou a *Dynatest* em seu estudo.

264. No entanto, **agora a concessionária alega ter elaborado outros projetos, mesmo sem apresentar cópia dos mesmos à ANTT, como demanda o Contrato e regulamentos da Agência** (apenas o disposto no processo nº 50500.038625/2011-42 foi apresentado à ANTT). **Nem sequer apresentou justificativas para as supostas intervenções não terem constado em seus Planejamentos Anuais, Programações Mensais de Obras, RETOFs, Relatórios Mensais de Acompanhamento das Principais Obras ou outros documentos elaborados por ela à época, em cumprimento as obrigações contratuais, o que sugere que elas nunca ocorreram.**

265. Mais uma vez a Concessionária tenta distorcer os fatos e omitir o quantitativo insuficiente de intervenções no pavimento, quando menciona o Projeto Executivo de Recuperação do Pavimento da BR 324/BA, BR-116 e BA 526 e 528, relativo ao item 2.1 –

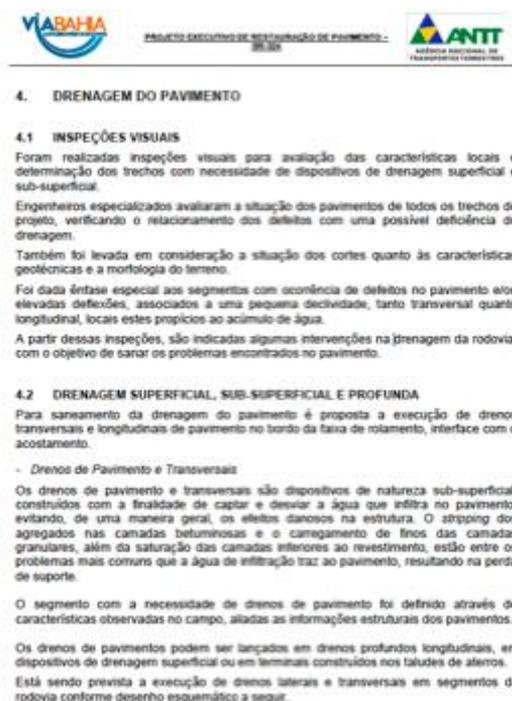


Recuperação do Pavimento do PER, para o 4º ano de concessão (2013) encaminhado por meio da Carta VB-GEC-1269/2012, de 28/12/2012, parte do processo nº 50500.125869/2012-45.

266. Lembramos aqui que o “Projeto de recuperação do pavimento da BR-324/BA, BR-116/BA, BA-526 e BA-528”, parte do processo nº 50500.038625/2011-42, aprovado por meio do Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF, de 19 de maio de 2011, tinha previsão de intervenções em 2011, que segundo documentação apresentada pela Concessionária à época, ocorreu apenas em 2014 e 2015. Assim, em 2013, antes mesmo de iniciar a execução do projeto aprovado em 2011, a concessionária reapresentou novo projeto executivo de intervenções, o qual, por óbvio, considerava as condições então atuais das rodovias e as intervenções executadas até aquele momento.

267. Não há que se falar em execução de dois projetos, pois o segundo considerou a situação atual das rodovias e o quanto ao primeiro nem havia sido iniciada a respectiva recuperação do pavimento. Ao contrário do que afirma a Requerente, o projeto executivo (2013) teve seu início autorizado por meio do Ofício nº 172/2013/GEINV/SUINF, de 17/01/2013, ainda que a execução do projeto executivo aprovado anteriormente nem tivesse sido iniciado ainda.

268. No referido projeto, mais uma vez não há qualquer tipo de menção especial ou ressalva específica quanto ao solo massapê, nem mesmo quando a projetista identificou segmentos com necessidade de implantação/reforço de dispositivos de drenagem superficial e sub-superficial ou quando realizou vários ensaios de sub-leito (volume II parte V). Veja transcrição a seguir:





**- Drenos Profundos**  
Os drenos profundos são constituídos por meio de canalizações utilizando-se tubos perfurados, envoltos por uma camada de brita, e devidamente envelopados por manta sintética.  
A necessidade de implantação dos drenos profundos normalmente é definida pela morfologia do terreno, características geológicas do solo e defeitos no pavimento que pudessem ser atribuídos a problemas de drenagem, bem como a ocorrência de materiais com excesso de umidade, na estrutura do pavimento.  
Foram indicados drenos profundos nos locais onde houvesse a necessidade de rebaixar o lençol d'água que, porventura, estaria proporcionando infiltração de água nas camadas do pavimento. Nestes locais, não foi possível detectar a presença de qualquer dispositivo que evidenciasse a existência de drenos profundos.  
Para rebaixar o lençol freático nos cortes, os drenos devem ser constituídos por material drenante, tubo perfurado e manta sintética envolvendo todo o dreno. Adicionalmente é indicado o envolvimento do tubo perfurado também com manta geotêxtil.  
Quando do seu lançamento, os drenos deverão, na transposição corâtilateral, sofrer deflexão de aproximadamente 45°, com raio de curvatura de ordem de 5 m, prolongando-se além do bordo da plataforma, de modo que o deságue se processe, no mínimo a um metro do "off set". Para proteção das saídas dos drenos, devem ser construídas bocas de saída (terminais).  
Os drenos profundos também poderão ter seu deságue em caixas de passagem ou qualquer outro dispositivo de drenagem.  
Está sendo apresentado, a seguir, os croquis esquemáticos com os detalhes construtivos dos dispositivos a serem implantados.

269. O referido documento solicitou ainda que a obra fosse inserida, em caráter definitivo, no Planejamento Anual e considerada para efeito de apropriação nos RETOFF, que seus cronogramas fossem cumpridos conforme apresentado e que fosse respeitada a fase de recuperação.

270. Isso significa que a área técnica da ANTT determinou que as obras previstas no Projeto de 2013 fossem executadas dentro da fase de Recuperação, isto é, até o 5º ano de concessão que se encerraria em outubro de 2015, o que conforme demonstrado não ocorreu. Veja o Ofício nº 172/2013/GEINV/SUINF, de 17/01/2013, a seguir



Centro de Engenharia e Investimento de Rodovias - Superintendência de Engenharia de Infraestrutura Rodoviária  
SCS, Trecho B, Lote 15, Parque Cria, Pólo III, Brasília - DF, CEP 71208-900 - Fone: (61) 3412-7911

Ofício n.º 172/2013/GEINV/SUINF

Brasília, 17 de janeiro de 2013.

Ao Senhor  
Otávio Platzek Schaer  
Diretor  
Via Bahia Concessionária de Rodovias S/A  
Av. Antônio Carlos Magalhães n.º 3244  
Edif. Empresarial Thomé de Souza - 16º Andar; Sala 1601  
41800-700 - Salvador - BA

Assunto: Autorização de início de obra de Recuperação de Pavimento da BR-324/BA e BR-116/BA - 4º ano concessão  
Referência: Processo nº 50500.125869/2012-45

Senhor Diretor,

- De acordo com as disposições do Ofício Circular nº 009/2012/SUINF de 11/10/2012, informamos a dispensa de análise do projeto de recuperação de pavimento da BR-324/BA e BR-116/BA para o 4º ano concessão, encaminhado pela Carta VB-GEC-1269/2012 de 28/12/2012.
- Desta forma, a referida obra tem seu início autorizado e os respectivos projetos executivos, juntamente com ART, deverão ser mantidos na obra durante toda a sua execução, podendo ser solicitado pela fiscalização de campo para consultas nos termos do art. 9º da Resolução n.º 1.187/2005.
- Ainda, a referida obra deverá ser inserida, em caráter definitivo, no Planejamento Anual e considerada para efeito de apropriação nos RETOFF. A execução da obra deverá ocorrer segundo Cronograma de Execução apresentado, respeitado, quando for o caso, o período previsto para a fase de Recuperação da Rodovia, conforme o Contrato de Concessão.



Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias - Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária  
SCS, Trecho 03, Lote 10, Projeto Orla, Polo 08, Brasília - DF, CEP 71208-000 - Fone (61) 3410.1741

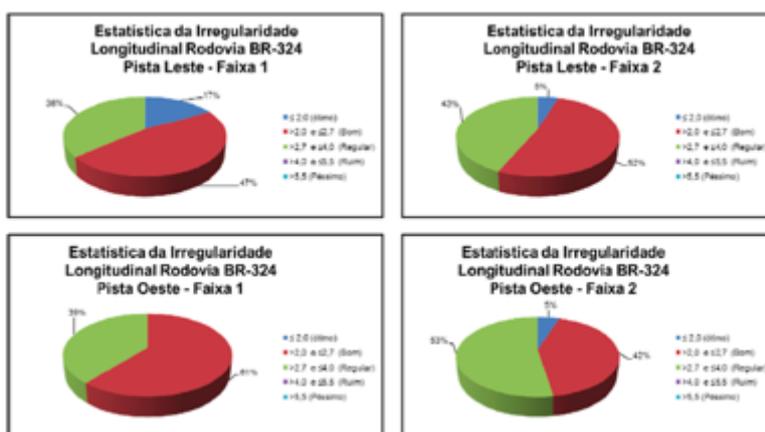
4. Lembramos ainda do disposto no Art. 7º da Resolução 1.187/2005: "O projeto as built deverá ser encaminhado à ANTT no prazo de 120 (cento e vinte) dias após a conclusão da obra."
5. Reiteramos que a responsabilidade civil da obra é da Concessionária, de maneira que as obras que forem executadas, em todo ou em parte, em desacordo com as cláusulas do Contrato de Concessão, com as Normas Aplicáveis, com o PER e com a Proposta Comercial serão rejeitados pela ANTT, nos termos descritos na Cláusula Contratual 18.14.
6. Ocorrendo este fato, a Concessionária será obrigada a reparar, corrigir, remover, reconstruir ou substituir, as suas expensas, no todo ou em parte, as obras e serviços pertinentes a Concessão, em que se verificarem vícios, defeitos ou incorreções resultantes da execução ou de materiais empregados nos prazos que forem fixados pela ANTT, conforme cláusula 18.13 do Contrato, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

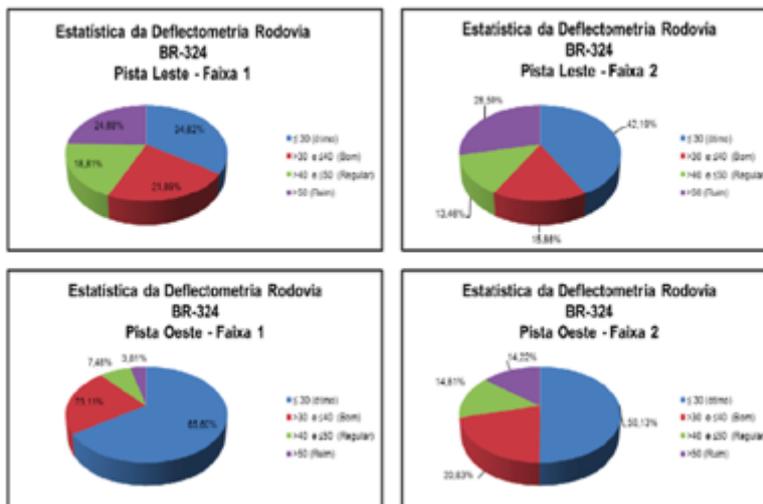
Atenciosamente,

CRISTIANO DELLA GIUSTINA  
Gerente de Engenharia e Investimentos de Rodovias

271. Especificamente sobre o pavimento das faixas externas de tráfego de cada sentido da BR-324, a projetista salienta as boas condições do pavimento, classificados como ótima ou boa em 47% dos trechos, em termos de condições de conforto (IRI). Veja transcrição e gráficos a seguir:

*"Em termos de condição de conforto, observa-se que em ambas as pistas, leste e oeste, pelo menos 47% da extensão dos trechos em estudo apresentam condição considerada ótima ou boa. Porém, nestes mesmos trechos, observa-se que em apenas 5% de extensão da faixa de rolamento 2, por qual a maioria dos veículos pesados trafegam, apresenta condição considerada ótima."*





272. Assim, também no segundo Projeto Executivo, as soluções de restauração dos pavimentos das Pistas Leste (Feira de Santana a Salvador) e Oeste (Salvador a Feira de Santana) foram bastante modestas.

273. Vejamos a seguir resumo das intervenções do pavimento propostas para Pista Oeste, dispostas no Volume II (Parte IV) do referido projeto, onde é possível observar que **não há previsão de fresagem acima de 5 cm de recomposição com CBUQ** (recuperação estrutural mais robusta), **nem tampouco reconstrução do pavimento**, conforme previsto no PER:

TRECHO i	TRECHO f	FRESAGEM 5 CM (m <sup>2</sup> )	FRESAGEM 8 CM (m <sup>2</sup> )	REP.PROF. LOC (m <sup>2</sup> )	RECONSTRUÇÃO (m <sup>2</sup> )	SELAGEM (m)
Km 561+000	Km 570+973	29.101,00	0	1557,50	0	0
Km 571+000	Km 580+979	31.673,50	0	3251,50	0	0
Km 582+000	Km 586+980	23.504,00	0	0	0	0
Km 587+000	Km 596+987	38.698,00	0	392,00	0	0
Km 597+000	Km 606+1043	18.763,50	0	0	0	0
	45 km	141.740,00	0	5.201,00	0	0

274. A referida área calculada se refere a duas faixas de rodagem com 3,5 metros cada uma e acostamento com 3 metros. Assim, a área de 141.740,00 m<sup>2</sup> de fresagem com 5 cm de



espessura, para a Pista Oeste, equivale a 31% do segmento de 45 km do segmento em pauta, o que era bastante modesto, se considerarmos a pouca execução de intervenções realizadas até aquele momento.

275. Vejamos a seguir resumo das intervenções do pavimento propostas para Pista Leste, dispostas no Volume II (Parte III), onde é possível observar que também **não há previsão de fresagem acima de 5 cm de recomposição com CBUQ, nem reconstrução do pavimento:**

TRECHO i	TRECHO f	FRESAGEM 5 CM (m <sup>2</sup> )	FRESAGEM 8 CM (m <sup>2</sup> )	REP.PROF. LOC (m <sup>2</sup> )	RECONSTRUÇÃO (m <sup>2</sup> )	SELAGEM (m)
Km 539+000	Km 546+968	30.552,00	0	700,00	0	0
Km 548+000	Km 557+957	27.431,50	0	12.736,50	0	0
Km 558+000	Km 567+979	51.771,50	0	997,50	0	0
Km 568+000	Km 579+980	52.945,50	0	980,00	0	0
Km 581+000	Km 590+980	42.062,50	0	560,00	0	0
Km 591+000	Km 602+990	40.864,50	0	595,00	0	0
	64km	245.627,50	0	16.569,00	0	0

276. A área calculada se refere a duas faixas de rodagem com 3,5 metros cada uma e acostamento com 3 metros. Assim, a área de 245.627,50 m<sup>2</sup> de fresagem com 5 cm de espessura, para a Pista Oeste, equivale a 38,4% do segmento de 64 km do segmento em pauta, o que era bastante modesto, se considerarmos a pouca execução de intervenções realizadas até aquele momento.

277. Assim, apesar da Concessionária afirmar ter realizado grandes volumes de investimentos no segmento denominado massapê, nem mesmo os referidos Projeto Executivos propuseram os alegados quantitativos. Assim, os projetos aprovados em 2011 e em 2013, implementado apenas em 2014 e 2015, demonstram que boa parte das intervenções realizadas foram de natureza funcional, concentradas na faixa de maior tráfego.

278. De qualquer modo, a apresentação de um novo projeto em 2013 apenas reforça a ausência de intervenções nos anos iniciais, demonstrada pela ANTT e pela própria Requerente, por meio do estudo da Dynatest, que teve como consequência a piora no estado do pavimento. Logo, conforme disposto anteriormente na tréplica, **a morosidade na implementação do**



**projeto Executivo aprovado, principalmente somados a existência de algumas particularidades no pavimento como alto volume de tráfego e subleito em solo massapê, sinalizam ser a causa dos problemas apontados pela concessionária.**

279. Assim, ratificamos o entendimento de que os trabalhos de manutenção/recuperação deveriam ter sido priorizados, de forma a evitar que a água penetrasse pelas trincas do revestimento, comprometendo a estrutura do pavimento e evitando aumento de dispêndios financeiros. Porém, como está claro nos documentos já juntados aos autos, a correta realização de intervenções preventivas, que buscam evitar e retardar a ocorrência de defeitos estruturais, evidentemente não ocorreu.

## 7. DA CONCLUSÃO

280. Ante todo o exposto, a Requerida entende que:

- a. A Tréplica é o momento processual que compõe a fase postulatória do procedimento, por meio da qual são desenvolvidas as linhas argumentativas relativas às causas de pedir e aos pedidos desenvolvidos e motivados na Resposta às Alegações Iniciais, em vista da dinâmica processual e inerente exercício do contraditório e ampla defesa;
- b. Não há inovação em sua Tréplica, à luz do disposto no Regulamento do CAM-CCBC e no Termo de Arbitragem, uma vez que ali não são apresentadas ou modificadas as causas de pedir e os pedidos formulados anteriormente;
- c. Não há qualquer limitação legal ou procedimental em relação à produção de provas, incluindo a juntada de documentos;
- d. À Requerente foi concedido prazo para manifestação acerca dos documentos e alegações ventiladas pela Requerida na Tréplica, inexistindo também em razão disso qualquer vulneração de garantias processuais;
- e. Os elementos de cognição do processo serão oportunamente devidamente valorados pelo Tribunal Arbitral;
- f. O documento RDA-025 é público para ambas as partes, segundo a classificação de confidencialidade constante do sítio eletrônico do TCU, e a menção a documentos sigilosos não o torna sigiloso;
- g. A natureza do processo e a relação jurídica entre o TCU e a Requerente não maculam a juntada da prova, uma vez que a sua utilidade, necessidade e pertinência serão avaliadas oportunamente pelo Tribunal Arbitral.



- h. Não há que se falar em litigância de má-fé da Requerida, uma vez que não inovou, de forma irregular, em sua Tréplica, mas sim em litigância de má-fé da Requerente, que apresentou dados falsos e alterou a causa de pedir em momento extemporâneo do processo.

281. Por todos esses fundamentos, não devem prosperar os pedidos arguidos pela Requerente em sua Petição 11, de 16 de abril de 2021, e ficam ora reiterados todos os pedidos suscitados pela Requerida em sua Tréplica e em sua Petição 8, de 26 de fevereiro de 2021.

Brasília, 15 de junho de 2021.

JONAS RODRIGUES DA SILVA JÚNIOR  
Procurador Federal

ROBERTA NEGRÃO COSTA WACHHOLZ  
Procuradora Federal

KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA  
Procurador Federal

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO  
Procuradora-Geral da ANTT

MILTON CARVALHO GOMES  
Procurador Federal



## LISTA DE DOCUMENTOS

RESPOSTA AO REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM	
<b>RDA-001</b>	Contrato de Concessão
<b>RDA-002</b>	1º, 2º e 3º termos aditivos contratuais
<b>RDA-003</b>	Programa de Exploração da Rodovia - PER
MANIFESTAÇÃO DE 18/02/2020 SOBRE REVOGAÇÃO DAS LIMINARES	
<b>RDA-004</b>	Editais de Concessão nº 001/2008
<b>RDA-005</b>	Portaria PGF nº 911, de 10 de dezembro de 2018
<b>RDA-006</b>	Sentença proferida na ACP nº 1000238-14.2017.4.01.3307
<b>RDA-007</b>	Sentença proferida na ACP nº 6049-88.2011.4.01.3304
<b>RDA-008</b>	Sentença proferida na ACP nº 8290-50.2016.4.01.3307
<b>RDA-009</b>	Decisão proferida na ACP nº 1002166-29.4.01.3307
<b>RDA-010</b>	Resolução ANTT nº 675/2004
<b>RDA-011</b> <b>(RDA - 093)</b>	Resolução ANTT nº 5.859/2019
<b>RDA-012</b>	Ofício SEI 18477/2019/GEFIR/SUINF/DIR/ANTT
<b>RDA-013</b>	Carta VB-GEC-1191/2019
<b>RDA-014</b>	Carta VB-GEC-1192/2019
<b>RDA-015</b>	Acórdão TCU nº 2190
<b>RDA-016</b>	Acórdão TCU nº 2061
<b>RDA-017</b>	Segunda decisão proferida na ação cautelar nº 1023220-63.2019.4.01.3400
<b>RDA-018</b>	Nota técnica SEI nº 97/2020/GEFIR/SUINF/DIR
<b>RDA-019</b>	Termo de Ajuste de Conduta – TAC
PETIÇÃO 1 - MANIFESTAÇÃO DE 17.04.2020 SOBRE A ORDEM PROCESSUAL Nº 03	
<b>RDA-020</b>	Carta VIABAHIA VB_GEC_0358_2020__Suspensao_de_prazos__AI_5657
<b>RDA-021</b>	Carta VIABAHIA VB_GEC_0364_2020__Suspensao_de_prazos__AI_05656
<b>RDA-022</b>	Resolução ANTT n. 5.878, de 2020
<b>RDA-023</b>	Decreto Legislativo nº 06, de 2020
PETIÇÃO 2- MANIFESTAÇÃO SOBRE A COMPETÊNCIA DO TRIBUNAL ARBITRAL E REVOGAÇÃO DAS LIMINARES	
<b>RDA-024</b>	Processo Administrativo 50500.138330-2017-61 - cláusula arbitral
<b>RDA-025</b>	Relatório de Fiscalização do TCU (TC 010.222/2019-7) - SIGILOSO
<b>RDA-026</b> <b>(RDA - 123)</b>	Nota Técnica nº 223-2017-GEROR-SUINF
<b>RDA-027</b>	Contestação ANTT – Processo nº 1033023-70.2019.4.01.3400



<b>PETIÇÃO 3 - MANIFESTAÇÃO SOBRE OP Nº 04</b>	
<b>RDA-028</b>	Petição 2 da Requerida – Versão pública.pdf
<b>PETIÇÃO 4 - RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS</b>	
<b>RDA-029</b>	Petição Inicial VIABAHIA – processo 1009371-92.2017.4.01.3400
<b>RDA-030</b>	Nota Informativa SEI nº 181/2020/NAM/DG/DIR
<b>RDA-031</b>	Nota Técnica SEI nº 4044/2020/GT/ARBITRAGEM/GEENG/SUOD/DIR
<b>RDA-032</b>	Dissertação Rangel (2017)
<b>RDA-033</b>	Matéria Valor Econômico - Concessões vão exigir reequilíbrio de caixa
<b>RDA-034</b>	Documento Diagnóstico
<b>RDA-035</b>	Carta AST nº 21/2017
<b>RDA-036</b>	Contrato de Concessão ECOSUL
<b>RDA-037</b>	Parecer n. 01751/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
<b>RDA-038</b>	Nota Técnica SEI nº 4043/2020/GT
<b>RDA-039</b>	Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF
<b>RDA-040</b>	Nota técnica nº 040/2016/GEINV/SUINF
<b>RDA-041</b>	Proposta de Projeto de Pesquisa RDT ECOPONTE
<b>RDA-042</b>	Ofício CMB nº 003/19
<b>RDA-043</b>	Processo SEI nº 50500.418613/2016-11
<b>RDA-044</b>	Relatório de Análise de Projeto nº 205/2016
<b>RDA-045</b>	Fls. 13v do Relatório de Análise de Projeto nº 205/2016
<b>RDA-046</b>	Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF
<b>RDA-047</b>	Resolução ANTT nº 1.187/2005
<b>RDA-048</b>	Nota Técnica nº 221/2016/GEROR/SUINF
<b>RDA-049</b>	Ofício nº 903/2018/GEFIR/SUINF
<b>RDA-050</b>	Convênio entre a VIABAHIA e a PRF
<b>RDA-051</b>	Extrato da celebração do Convênio nº 001/2011
<b>RDA-052</b>	Nota técnica nº 023/2012/GEINV/SUINF
<b>RDA-053</b>	Relatório da área técnica TC 010.125/2019-1
<b>RDA-054</b>	Memorando nº 036/2018/SUINF
<b>RDA-055</b>	Resolução ANTT nº 5.850/2019
<b>RDA-056</b>	Anexo 1 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Termo de Arrolamento de Bens
<b>RDA-057</b>	Anexo 2 do Contrato de Concessão VIABAHIA - PER
<b>RDA-058</b>	Anexo 3 do Contrato de Concessão VIABAHIA -
<b>RDA-059</b>	Anexo 4 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Seguro-garantia



<b>RDA-060</b>	Anexo 5 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Desconto de Reequilíbrio
<b>RDA-061</b>	Anexo 6 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Composição Societária
<b>RDA-062</b>	Anexo 7 do Contrato de Concessão VIABAHIA - IBAMA
<b>RDA-063</b>	Contrato de Concessão ViaSul
<b>RDA-064</b>	Acórdão nº 283/206-TCU-Plenário
<b>RDA-065</b>	Acórdão nº 1174/2018-TCU-Plenário
<b>RDA-066</b>	Instrução Técnica do TC 031.985/2016-5
<b>RDA-067</b>	Parecer Técnico nº 180/2018/GEFIR/SUINF
<b>RDA-068</b>	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Histórico Massapê
<b>RDA-069</b>	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Dinâmica de intervenções
<b>RDA-070</b>	Relatorio Monitoração Pavimento com massapê - Intervenções realizadas
<b>RDA-071</b>	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Análise km 2015
<b>RDA-072</b>	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Análise do km 2019
<b>RDA-073</b>	Relatorio Monitoração Pavimento com massapê
<b>RDA-074</b>	Relatório Monitoração Pavimento com massapê
<b>RDA-075</b>	Processo Monitoração Pavimento com massapê (Parte 1)
<b>RDA-076</b>	Processo Monitoração Pavimento com massapê (Parte 2)
<b>RDA-077</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50500.107335/2012-37 (AI nº 5027)
<b>RDA-078</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.003945/2014-27 (AI nº 5082)
<b>RDA-079</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.004387/2014-17 (AI nº 5086)
<b>RDA-080</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50535.004386/2014-72 (AI nº 5087)
<b>RDA-081</b>	Fls. 20 Ofício nº 312/2012/COINF/URBA
<b>RDA-082</b>	Fls. 21-21v Ofício nº 317/2012/COINF/URBA
<b>RDA-083</b>	Resolução ANTT nº 4.071/2013
<b>RDA-084</b>	Fls. 139 Despacho GEFOR 03.02.2015 PA nº 50500.107335/2012-37 (AI nº 5027)
<b>RDA-085</b>	Parecer Técnico nº 148-2018/GEFOR/SUINF
<b>RDA-086</b>	Fls. 132 Despacho GEFOR 13.09.2017 PA nº 50535.003945/2014-27
<b>RDA-087</b>	Fls. 84 Despacho GEFOR 13.09.2020 PA nº 50535.004387/2014-17 (AI nº 5086)
<b>RDA-088</b>	Fls. 90 Despacho GEFOR 13.09.2017 PA nº 50535.004386/2014-72 (AI nº 5087)
<b>RDA-089</b>	Portaria nº 184/2018/SUINF/ANTT
<b>RDA-090</b>	Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT
<b>RDA-091</b>	Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT
<b>RDA-092</b>	Ofício Circular nº 011/2018/SUINF
<b>RDA-093 (RDA-011)</b>	Resolução nº 5.859/2019



<b>RDA-094</b>	Portaria n.º 130/2015/SUINF
<b>RDA-095</b>	Resolução ANTT n.º 5.810/2018
<b>RDA-096</b>	Nota Técnica n.º 1770/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR
<b>RDA-097</b>	Nota Técnica SEI n.º 1678/2020/COAMB/GEENG/SUINF/DIR
<b>RDA-098</b>	Portaria n.º 247/2014/SUINF
<b>RDA-99</b>	Resolução ANTT n.º 5.888/2020
<b>RDA-100</b>	Ofício SEI n.º 12209/2020/GEENG/SUOD/DIR/ANTT
<b>RDA-101</b>	Aviso de Audiência Pública n.º 05/2019 da ANTT
<b>RDA-102</b>	Relatório a Diretoria SEI n.º 897-2019
<b>RDA-103</b>	Relatório Final da Audiência Pública n.º 05/2019 da ANTT
<b>RDA-104</b>	Voto DEB n.º 361/2019
<b>RDA-105</b>	Resolução ANTT n.º 3.651/2011
<b>RDA-106</b>	Relatório TC 028.343/2017-4
<b>RDA-107</b>	Voto Ministro Bruno Dantas TC 028.343/2017-4
<b>RDA-108</b>	Acórdão n.º 2.185/2017/TCU-Plenário
<b>RDA-109</b>	Ofício Circular n.º 05/2018/GEFOR/SUINF
<b>RDA-110</b>	Ofício Circular n.º 09/2018/GEFOR/SUINF
<b>RDA-111</b>	Parecer Técnico n.º PT-0399/2020/GEENG/SUINF/R00
<b>RDA-112</b>	Termo de Execução Descentralizada - TED n.º 003/2018
<b>RDA-113</b>	Nota Técnica n.º 035/2014/GEINV/SUINF
<b>RDA-114</b>	Decisão GEFOR n.º 036/2015
<b>RDA-115</b>	Resolução ANTT n.º 5.250/2016
<b>RDA-116</b>	Processo Administrativo Sancionador n.º 50500.402719/2015-11
<b>RDA-117</b>	Resolução ANTT n.º 5.819/2018
<b>RDA-118</b>	Memorando n.º 1.606/2013/GEINV/SUINF
<b>RDA-119</b>	Memorando n.º 278/2016/GEPRO/SUINF
<b>RDA-120</b>	Parecer Técnico n.º 1.179/2016/GEPRO/SUINF
<b>RDA-121</b>	Memorando n.º 313/2016/GEPRO/SUINF
<b>RDA-122</b>	Memorando n.º 341/2016/GEPRO/SUINF
<b>RDA-123 (RDA-26)</b>	Nota Técnica n.º 223/2017/GEROR/SUINF
<b>RDA-124</b>	Resolução ANTT n.º 5.656/2018
<b>RDA-125</b>	Memorando n.º 1.761/2013/GEINV/GEINV/SUINF
<b>RDA-126</b>	Nota Técnica n.º 190/2015/GEROR/SUINF
<b>RDA-127</b>	Carta VB-GEC 0139/2010



<b>RDA-128</b>	Ofício nº 0523/2010/GEFOR/SUINF
<b>RDA-129</b>	Memorando nº 276/2015/GEFOR/SUINF
<b>RDA-130</b>	Memorando nº 272/2015/GEFOR/SUINF
<b>RDA-131</b>	Carta VB-GEC 0229/2010
<b>RDA-132</b>	Memorando nº 391/2016/GEPRO/SUINF
<b>RDA-133</b>	Resolução ANTT nº 4.950/2015
<b>RDA-134</b>	Processo Administrativo Sancionador nº 50500.018404/2010-77
<b>RDA-135</b>	Resolução ANTT nº 5.624/2017
<b>RDA-136</b>	Resolução ANTT nº 5.624/2017 (Retificação DOU)
<b>RDA-137</b>	Deliberação nº 1.033/2019
<b>RDA-138</b>	Nota Técnica SEI nº 3070-2019-GEFIR-SUINF-DIR
<b>RDA-139</b>	Nota Técnica n.º 362/2014/SUINF
<b>RDA-140</b>	Acórdão nº 290-2018-TCU-Plenário
<b>PETIÇÃO 6 - TRÉPLICA</b>	
<b>RDA-141</b>	Parecer Técnico nº 024/2013 (Processo 50500.115502/2013-11)
<b>RDA-142</b>	Parecer Técnico nº 076/2015/GEINV/SUINF, de 25/03/2015
<b>RDA-143</b>	Processo nº 50500.198398/2014-56
<b>RDA-144</b>	Parecer nº 7/2019/COINFA/URBA
<b>RDA-145</b>	Relatório de Vistoria, realizada entre 15 e 17/05/2019
<b>RDA-146</b>	TC nº 019.671/2014-8 (TCU)
<b>RDA-147</b>	Nota Informativa SEI nº 399/2020/NAM/DG/DIR
<b>RDA-148</b>	Carta VB-GEC-1275/2016 (processo nº 50500.374566/2016-88)
<b>RDA-149</b>	Carta VB-GEC-0204/2017
<b>RDA-150</b>	Carta VB-GEC-0540/2017
<b>RDA-151</b>	Carta VB-GEC-0809/2017, de agosto de 2017
<b>RDA-152</b>	Carta VB-GEC-0910/2017 (processo nº 50500.406330/2017-07)
<b>RDA-153</b>	Carta VB-GEC-0911/2017 (processo nº 50500.406329/2017-74 )
<b>RDA-154</b>	Revisão e Reajuste da Tarifa de Pedágio anos 2019, 2018, 2017 e 2016
<b>RDA-155</b>	VOTO DDB 62/2020
<b>RDA-156</b>	Acórdão nº 2961/2009 (TC 016.189/2008-9)
<b>RDA-157</b>	Ata da 792ª Reunião da Diretoria Colegiada da ANTT
<b>RDA-158</b>	Memorando nº 1083/2018/SUINF
<b>RDA-159</b>	Nota Técnica nº 03/2012/COINF/URBA
<b>RDA-160</b>	Nota Técnica SEI nº 3943/2020/GT – ARBITRAGEM/GEENG/SUROD/DIR



<b>RDA-161</b>	Parecer Técnico nº 040/2015/SUINF, de 02/02/2015 (Processo nº 50535.003620/2014-44 )
<b>RDA-162</b>	Nota Informativa nº 117/2014/SUINF, de 22/10/2014
<b>RDA-163</b>	Parecer Técnico nº 783/GEPRO/SUINF/2017, de 22/08/2017
<b>RDA-164</b>	Ofício nº 2787/2014/SUINF, de 17/09/2014
<b>RDA-165</b>	Parecer Técnico nº 770/2017/GEPRO/SUINF, de 21/08/2017
<b>RDA-166</b>	Parecer Técnico nº 243/2015/GEINV/SUINF
<b>RDA-167</b>	Ofício nº 5/2018/DOUT/SNTTA
<b>RDA-168</b>	Memorando nº 487/GEFOR/SUINF
<b>RDA-169</b>	Resolução ANTT nº 3.085, de 02/04/2009
<b>RDA-170</b>	Resolução ANTT nº 3.247, de 01/09/2009
<b>RDA-171</b>	Memorando nº 1620/2016-GAB-SR/BA do DNIT
<b>RDA-172</b>	Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF, de 10/05/2011 (processo nº 50500.038625/2011-42)
<b>RDA-173</b>	Carta VB-GEC-0153/2011 de 06/05/2011
<b>RDA-174</b>	Processo número SEI 50535.000071/2020-02
<b>RDA-175</b>	Carta VB-GEC 0130/2019
<b>RDA-176</b>	PARECER n. 00778/2018/PF-ANTT/PGF/AGU
<b>RDA-177</b>	Ofício nº 0008/2018/GEREF/SUINF
<b>RDA-178</b>	Notificação Nº 001/2010/CVTI, datada de 20 de maio de 2010
<b>RDA-179</b>	Carta VB-GEC-0131/2010
<b>RDA-180</b>	Memorando Circular nº 050/2014/SUINF
<b>RDA-181</b>	Parecer Técnico nº 287/2014/SUINF
<b>RDA-182</b>	Ofício SEI Nº 12644/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
<b>RDA-183</b>	Nota Técnica nº 4509/2019/GEFIR/SUINF
<b>RDA-184</b>	Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF
<b>RDA-185</b>	Nota Técnica nº 49/2016/GEROR/SUINF;
<b>RDA-186</b>	TC 010.680/2018-7
<b>RDA-187</b>	Parecer nº 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (Processo nº 50500.202870/2016-24)
<b>RDA-188</b>	Carta VB-GEC-0153/2020
<b>RDA-189</b>	Despacho SUROD 4027344
<b>RDA-190</b>	Parecer Técnico nº 099/2015/COINF-URBA/SUINF
<b>RDA-191</b>	Resolução ANTT 5.083/2016
<b>RDA-192</b>	Resolução ANTT 2.665/08
<b>RDA-193</b>	Parecer Técnico nº 076/2019/GEFIR/SUINF
<b>RDA-194</b>	Portaria SUINF nº 034/2015



<b>RDA-195</b>	Ofício SEI nº 12334/2019/COINFBA/URBA-ANTT
<b>RDA-196</b>	Acórdão TCU 1447/2018
<b>RDA-197</b>	Carta VB-GEC-0750/2019 (Processo nº 50500.372648/2019-31)
<b>RDA-198</b>	Ofício Circular nº 014/2018/GEENG/SUINF
<b>RDA-199</b>	Nota Técnica SEI Nº 571/2019/SUEXE/DIR
<b>RDA-200</b>	Nota Técnica SEI Nº 580/2019/SUEXE/DIR
<b>RDA-201</b>	Processo nº 50501.299381/2018-39
<b>RDA-202</b>	Processo nº 50500.334294/2019-26
<b>RDA-203</b>	Parecer Técnico nº 339/2018/GEFIR/SUINF, de 19/12/2018
<b>RDA-204</b>	Parecer nº 00339/2020/PF-ANTT/PGF/AGU
<b>RDA-205</b>	Despacho SUROD 4050659
<b>RDA-206</b>	Parecer Técnico nº 0104/2019/GEENG/SUINF
<b>RDA-207</b>	Carta VB-GEC-0093/2019
<b>RDA-208</b>	Ofício Circular nº 002/2019/SUINF
<b>RDA-209</b>	Despacho GEFIR 4054011, de 29/08/2019
<b>RDA-210</b>	Despacho COINFBA 4054015, de 05/09/2019
<b>RDA-211</b>	Ofício SEI 4054016
<b>RDA-212</b>	Ofício SEI 4054018
<b>RDA-213</b>	Nota Técnica nº 156/2019/GEFIR/SUINF/DIR
<b>RDA-214</b>	Despacho SUROD 4037642
<b>RDA-215</b>	DNIT PRO 273/96
<b>RDA-216</b>	RELATÓRIO MONITORAÇÃO PAVIMENTO - CONSÓRCIO CEPPLA ALTA AMBIENTE BRASIL
<b>RDA-217</b>	RCA nº 052/2014
<b>RDA-218</b>	Acórdão 2104/2008
<b>RDA-219</b>	Projeto Executivo da Requerente
<b>RDA-220</b>	Despacho GEFIR 5101435
<b>RDA-221</b>	Parecer Técnico 249/2016/GEINV/SUINF
<b>RDA-222</b>	Ofício SEI nº 10778/2019/GEFIR/SUINF/DIRANTT, de 27/08/2019
<b>RDA-223</b>	Relatório Complementar Supervisora
<b>RDA-224</b>	Sentença Parcial de Mérito no Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF
<b>RDA-225</b>	Decisão sobre pedido de esclarecimentos – Caso Galvão
<b>PETIÇÃO 7 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO SOBRE A OP 7</b>	
<b>RDA-226</b>	Extrato de peças relativo ao Processo TC 010.222-2019-7
<b>RDA-227</b>	Advogados/Representantes legais habilitados nos autos do TC 010.222-2019-7



<b>PETIÇÃO 11 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO SOBRE A REVISÃO QUINQUENAL</b>	
<b>RDA-228</b>	Parecer nº 0078/2021/PF-ANTT/PGF/AGU
<b>RDA-229</b>	Ofício SEI nº 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
<b>RDA-230</b>	Ofício nº 9006/2021/SUOD/DIR-ANTT
<b>RDA-231</b>	Nota Técnica nº 1876/2021/GEFIR/SUOD/DIR
<b>PETIÇÃO 12 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11</b>	
<b>RDA-232</b>	Sentença em sede de embargos de declaração na ação ordinária nº 1009371-92.2017.4.01.3400
<b>PETIÇÃO 13 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11 SOBRE PROCESSO DE REVISÃO QUINQUENAL</b>	
<b>RDA-233</b>	Ofício SEI nº 14870/2020/SUOD/DIR-ANTT
<b>RDA-234</b>	Despacho CIPAC 6761993
<b>PETIÇÃO 14 DA REQUERIDA – SEGUNDA MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11</b>	
<b>RDA-235</b>	Pedido de expedição de Certidão pela Corte de Contas, de 08 de junho de 2021