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 21 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 18

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

SUMÁRIO

I. Do objeto da presente manifestação 4

II. Da importância de uma instrução probatória objetiva e eficiente – o silogismo jurídico e os parâmetros para a identificação das provas necessárias à demonstração do direito controvertido 5

III. Pleito: Depressão Econômica (itens III, “d” e IV, do Termo de Arbitragem) 8

a. Pontos Controvertidos 10

i. Questões controvertidas de direito 11

ii. Questões controvertidas de Fato 16

b. Subsunção do fato à norma e utilidade da prova 18

c. Considerações finais sobre o pleito: Depressão Econômica (itens III, “d” e IV, do Termo de Arbitragem) 19

IV. Pleito: Obras Condicionadas (item VIII, "a" e "b", do Termo de Arbitragem) 20

a. Pontos controvertidos 21

b. Subsunção do fato à norma e utilidade da prova 26

c. Considerações finais sobre o pleito: Obras Condicionadas (item VIII, “a” e “b”, do Termo de Arbitragem) 28

V. Pleito: Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do solo massapê na BR-324/BA (Itens VIII, "a" e "b" e IX, “a” e “b”, do Termo de Arbitragem) 29

VI. Pleito: Impactos da Lei n° 13.103/2015 (Item III, "d", do Termo de Arbitragem) 34

VII. Pleito: Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental (Item III, “d”, do Termo de Arbitragem) 37

VIII. Pleito: o Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio 41

IX. Pleito: Reinclusão de verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT (Item III, “b”, do Termo de Arbitragem) 42

X. Pleito: Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão (Item III, “b”, do Termo de Arbitragem 42

XI. Pleito: Atraso na abertura das praças de Pedágio (Item III “e”, do Termo de Arbitragem) 43

XII. Pleito: Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA (Item III “d”, do Termo de Arbitragem) 44

XIII. Pleito: Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade (Item XVIII, do Termo de Arbitragem) 47

XIV. Pleito: Alteração no Sistema de Pesagem de Veículos (Itens XVI e XVII do Termo de Arbitragem) 47

XV. Pleito: Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito (Itens XVI e XVII do Termo de Arbitragem) 48

XVI. Pleito: Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio (Itens XV e XVII do Termo de Arbitragem) 48

XVII. Pleito: Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária (Itens XV e XVII do Termo de Arbitragem) 49

XVIII. Pleito: Nulidade de autos de infração (Itens XIII e XIV do Termo de Arbitragem) 50

XIX. Pleito: Inaplicabilidade das Portarias nº 184/2018/SUINF/ANTT, nº 28/2019/SUINF/ANTT 216/2019/SUINF/ANTT e do Ofício Circular nº 0011/2018/SUINF (Itens XIX "a" e "b" do Termo de Arbitragem) 50

XX. Pleito: Inaplicabilidade da Resolução n° 5.859/2019 (Item XIX do Termo de Arbitragem) 51

XXI. Pleito: Inclusão e Exclusão de investimentos do PER (Itens III, "c", V, VI, VII, VIII, "a" e "b", IX, X e XI do Termo de Arbitragem) 51

XXII. Pleito: Perdas e Danos (Item XVI do Termo de Arbitragem) 55

XXIII. Requerimentos finais 56

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, vem apresentar a presente manifestação em atendimento à Ordem Processual n° 18 (OP18), de 11 de agosto de 2021, nos termos seguintes.

I. DO OBJETO DA PRESENTE MANIFESTAÇÃO

1. Tendo sido considerados insuficientemente circunscritos e justificados os pedidos de produção adicional de prova formulados pela ViaBahia na audiência de apresentação de caso e especificação de provas realizada no dia 4 de agosto de 2021, este Il. Tribunal Arbitral fixou novo prazo para que a concessionária especificasse as provas que pretende produzir, fixando os seguintes parâmetros (OP18):

> "[i.1] cada pedido de produção de prova deverá ser acompanhado de justificativa da sua pertinência e relevância para instrução deste Procedimento, bem como de indicação do[s] pleito[s] formulado[s] no Termo de Arbitragem com o[s] qual[is] se relaciona;
>
> [i.2] em caso de pedido de produção de prova oral, a Requerente deverá esclarecer se pretende ouvir testemunhas fáticas ou técnicas e delimitar os temas específicos sobre os quais irão depor; e
>
> [i.3] em caso de pedido de produção de prova pericial, a Requerente deverá delinear com clareza seu escopo e objetivo, informando [i.3.1] se pretende comprovar os seus [alegados] direitos ou apenas quantificá-los; e [i.3.2] o formato de produção de prova que gostaria de ver utilizado; e

2. Buscando atender à determinação deste Tribunal, a VIABAHIA apresentou sua Petição n° 22, na qual juntou, como anexo, um "Quadro de Especificação de Provas Adicionais" (RTE-508), no qual buscou detalhar, pleito a pleito, os meios de prova que entende necessários e as correspondentes justificativas. Além disso, na mesma petição, a concessionária formulou dois outros requerimentos: o primeiro, que seja "desconsiderado" o material apresentado pela

ANTT, consistente em dois vídeos juntados aos autos; e o segundo, que seja desentranhado dos autos o relatório elaborado pelo Tribunal de Contas da União (RDA-025).

3. Nesse contexto, o objetivo da presente manifestação é analisar e apresentar considerações sobre as provas apontadas como necessárias pela VIABAHIA, com o objetivo de auxiliar este Tribunal na delimitação da fase instrutória, o que será feito à luz dos pedidos veiculados nas alegações iniciais da concessionária e sempre a partir da identificação dos pontos controvertidos e da distribuição do ônus da prova na presente lide.

4. Ao contrário do que se percebeu da manifestação da requerente, marcada por uma abordagem genérica e descontextualizada da prova, copiando e colando texto idêntico para justificar as provas requeridas, sem enfrentamento justificado e específico dos pontos controvertidos relevantes para a solução da lide posta, buscaremos aqui discutir, de forma crítica e circunstanciada, os temas discutidos em audiência, com o intuito auxiliar este Tribunal na determinação do caminho processual que melhor se amolda à natureza das discussões, com a complexidade do procedimento e com os valores tratados.

5. Dada a relevância da discussão proposta e a profundidade da abordagem que ela exige – considerando especialmente a complexidade e o vulto econômico desta arbitragem – esclarecemos que o objetivo único desta manifestação é analisar o escopo probatório, a partir das divergências reais existentes nos autos e da sua potencial repercussão na solução das controvérsias.

II. DA IMPORTÂNCIA DE UMA INSTRUÇÃO PROBATÓRIA OBJETIVA E EFICIENTE – O SILOGISMO JURÍDICO E OS PARÂMETROS PARA A IDENTIFICAÇÃO DAS PROVAS NECESSÁRIAS À DEMONSTRAÇÃO DO DIREITO CONTROVERTIDO

6. A discussão sobre a produção de provas não pode estar nunca descolada dos fundamentos jurídicos que dão suporte aos pedidos formulados. Antes mesmo da discussão probatória, é indispensável a identificação de uma correlação abstrata entre fatos e normas jurídicas, e já nessa fase a VIABAHIA falhou, em diversos dos pedidos que formulou.

7. Como já dito em outras oportunidades, a requerente não se desincumbiu sequer de apontar os fundamentos normativos/contratuais que dariam suporte a seus pedidos, tornando

tormentosa a discussão sobre as provas necessárias para o reconhecimento de seu direito. De nada adianta adentrar na prova de fatos, se estes fatos não podem ser, nem mesmo no campo abstrato, previamente enquadrados em estruturas normativas que demonstrem, quando combinados, a existência dos direitos alegados.

8. Nesse sentido, entendemos que compete a este Il. Tribunal Arbitral indeferir de pronto os pedidos de produção de prova que se mostrem irrelevantes, desnecessários e inúteis. Provar fatos que não são controvertidos, ou que, mesmo provados, não conduzem ao reconhecimento de nenhum direito, é atividade custosa e de nenhuma utilidade, que apenas sacrifica a eficiência que deve orientar a condução do procedimento.

9. A identificação das provas necessárias – atividade de que se ocupa a presente fase procedimental – passa, necessariamente, por um olhar mais técnico e rigoroso acerca de cada um dos pedidos formulados e dos fundamentos fáticos e jurídicos correlacionados. É preciso assumir que qualquer julgamento, no Direito, deve resultar de um processo de subsunção de fatos a normas, na construção de um silogismo jurídico. Como explica Mariá Brochado:

> "Silogismo é a operação lógica que consiste em inferir conseqüências corretas de premissas lançadas. Segundo a doutrina clássica do Direito, o silogismo jurídico se desenvolve em tríade, nos moldes propostos pela lógica Formal: premissa maior; premissa menor; conclusão. Assim, a premissa maior é constituída pela normal geral e abstrata; a menor pelo juízo que declara realizado o suposto fático da premissa maior; e a conclusão se dá pela imputação das conseqüências jurídicas aos sujeitos implicados no caso (MAYNEZ, 1956, p. 321).
>
> A premissa maior está lançada na forma de lei. Mas esta lei, norma aplicável (potencial e abstratamente) deve ser efetivamente aplicada em função do caso concreto, ou seja, em função da premissa menor, que é o fato. A conclusão silogística é a aplicação da norma particular formulada em razão de e para o caso concreto. Não há de se aplicar a norma do roubo ao furto, justamente porque a situação de fato permite a distinção entre um e outro tipo penal. E esta distinção, com as conseqüências jurídicas dela decorrentes, não ocorre por simples inferência das normas respectivas, ainda que

> dependamos delas para que nos orientem no mundo dos fatos (LEGAZ Y LACAMBRA, 1980, p. 567)[1]".

10. Em um processo litigioso, deve o requerente indicar a *premissa maior* – a norma jurídica aplicável – para em seguida narrar os fatos (tudo aqui ainda no campo abstrato), que constituem a *premissa menor*, formando, assim, a estrutura fundamental que permitirá a verificação da subsunção ou não do fato à norma, permitindo que se chegue à conclusão sobre a existência do direito alegado. Esta é a primeira etapa a ser cumprida, pois se não se apontar a norma jurídica ou se os fatos alegados – ainda em abstrato – não se subsumirem às normas jurídicas tidas como aplicáveis, dispensável será qualquer esforço probatório, pois essa prova a nenhuma conclusão levaria.

11. Se os fatos narrados não se enquadram em uma previsão normativa abstrata, ou se dos fatos narrados não se chega aos resultados alegados pela parte requerente, a prova desses fatos é então inútil. Nesse caso, o pleito deve ser reconhecido como improcedente já no campo abstrato. A rigor, se dos fatos e fundamentos jurídicos apontados no requerimento inicial não decorre o direito sustentado, a tutela jurisdicional será negada, sendo esta uma causa de inépcia da petição inicial expressamente prevista no art. 330, §1°, III, do Código de Processo Civil.

12. A identificação das provas necessárias para a certificação do direito (*an debeatur*) deve partir do <u>reconhecimento dos fatos controvertidos</u> em litígio na medida em que há <u>enquadramento desses fatos nas normas jurídicas correspondentes</u>. Nesse sentido, se o fato não é controvertido ou se é indiferente em termos de subsunção no Direito aplicável – não resultando no reconhecimento da procedência do pedido – a prova deve ser considerada inútil, o que impõe seu indeferimento.

13. Fazer prova de fatos aos quais não correspondem as normas indicadas constituiria atividade desprovida de sentido no curso do processo. À mesma conclusão se chega em situação na qual das normas não resulte a conclusão pretendida pelo autor.

---

[1] Brochado, Mariá. *Apontamentos sobre Hermenêutica Jurídica*. Revista Jurídica da Presidência, Brasília v. 13 n°100 Jul/Set 2011 p. 227 a 261

14. No caso concreto sob análise, vemos que a VIABAHIA não observou essas regras básicas no seu requerimento de produção de provas. Propôs a realização de ampla produção probatória, incluindo diversas perícias e provas orais, porém apontou para fatos – a serem provados – que não conduzem aos direitos pretendidos. Fatos que, em sua maioria, não se subsumem a nenhuma norma jurídica ou regra contratual. Fatos, outros, que não foram sequer controvertidos, por serem absolutamente irrelevantes em termos jurídicos e contratuais.

15. Passaremos a analisar aqui cada pedido de prova formulado pela VIABAHIA, seguindo, a ordem dos "pleitos" apresentados no "RTE-508 – Quadro de Especificação de Provas Adicionais".

III. PLEITO: DEPRESSÃO ECONÔMICA (ITENS III, "D" E IV, DO TERMO DE ARBITRAGEM)

16. Dois foram os pedidos formulados pela concessionária nesse item, assim transcritos no "Quadro de Especificação de Provas Adicionais":

> i. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total de R$ 1.586.575.908,30 (um bilhão, quinhentos e oitenta e seis milhões, quinhentos e setenta e cinco mil, novecentos e oito reais e trinta centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão do desequilíbrio advindo dos efeitos da depressão da economia nacional ao Plano de Negócios da Concessão; e
>
> ii. Condene a ANTT promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total de R$ 621.231.150,95 (seiscentos e vinte e um milhões, duzentos e trinta e um mil, cento e cinquenta reais e noventa e cinco centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão da perda da chance da Requerente de alcançar fluxo de tráfego em níveis crescentes, tal como o verificado antes do estabelecimento da depressão econômica.

17. Como visto, temos aqui dois pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão dos supostos impactos da crise econômica de 2015/16 no contrato de concessão. Em brevíssima síntese, a VIABAHIA alega que a crise impactou no tráfego e na receita da concessão de forma extraordinária, causando o desequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Alega que esse desequilíbrio não se limita ao que ocorreu desde a crise até o presente momento, mas que há também direito a reequilíbrio pelo futuro, sustentando que os efeitos da crise serão permanentes.

18. Os dois pedidos transcritos acima representam, na verdade, quatro:

- Reequilíbrio pelo que a crise *efetivamente* afetou o contrato de concessão (tráfego e receita da concessão);
- Reequilíbrio pelo que *supostamente* a crise influenciará o futuro da concessão (tráfego e receita);
- Reequilíbrio pela "perda de uma chance", em relação ao *passado*;
- Reequilíbrio pela "perda de uma chance", em relação a um cenário suposto de *futuro sem crise* durante toda a concessão.

19. A VIABAHIA requereu a produção de prova pericial econômico-financeira, prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas e prova documental complementar, com os seguintes fundamentos:

> **(i) Prova pericial econômico-financeira, com nomeação de perito pelo Tribunal Arbitral:** para corroborar (a) a ocorrência da depressão econômica e seus efeitos permanentes no Contrato, considerada a projeção dos efeitos da depressão ao longo de toda a Concessão até o final previsto; (b) a mensuração do mencionado desequilíbrio projetado até o final da Concessão(*quantum debeatur*), conforme determina a Cláusula 16.5.1 do Contrato.
>
> **(ii) Prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas:** (em Audiência de Instrução), especificamente para corroborar elementos técnicos constantes dos pareceres e relatórios técnicos já acostados aos autos em relação à (a) profundidade e durabilidade dos efeitos da depressão econômica, e (b) impacto da depressão ao Contrato - aspectos relacionados à modelagem contratual como um project finance.
>
> **(iii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos e tendo em vista a perícia requisitada, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais, para o que solicita prazo de 60 dias contados da nomeação dos peritos técnicos.

20. Afirma a concessionária que a prova pericial se justifica "pela necessidade de esclarecimento do ponto controvertido entre as Partes e que não foi respondido tecnicamente pela ANTT, qual seja: a expressividade da depressão econômica e seu impacto ao Contrato até o final de sua vigência". Complementa, afirmando "ser este fato e impactos alheios ao risco contratual da VIABAHIA e sujeita à recomposição nos termos da Cláusula 16.5.1".

21. A prova testemunhal seria necessária "em razão da complexidade dos conceitos e conclusões relacionados aos efeitos permanentes da depressão econômica no Contrato". E a necessidade de prova documental decorreria da "dinamicidade da relação contratual".

22. Vemos aqui algumas questões que merecem ser esclarecidas: 1) sobre a correta identificação dos pontos controvertidos; 2) sobre a necessidade de subsunção da alegação de

fato à norma jurídica/regra contratual; 3) sobre a utilidade das provas requeridas para a solução do litígio.

a. PONTOS CONTROVERTIDOS

23. Como muito bem delimitado por este Il. Tribunal Arbitral na OP-18, eventual requerimento de produção de prova pericial formulado pela VIABAHIA deveria delinear com clareza seu escopo e informar se pretende *comprovar* os alegados direitos ou apenas *quantificá-los*. Com isso, o Tribunal deixou claro que a fase instrutória do procedimento deve ser focada na comprovação do direito – necessária para a prolação de uma sentença de mérito – e não na sua quantificação, ficando, essa última, para uma etapa posterior e eventual, dependente do resultado da primeira.

24. Nessa linha, impõe-se questionar, preliminarmente, quais são os direitos alegados pela concessionária, para em seguida se investigar como esse direito pode ser provado neste processo. Aqui, releva o tema dos pontos controvertidos, por duas razões: primeiro, porque os fatos sobre os quais não se controverte não demandam a produção de prova, e segundo porque certos fatos somente ganham alguma significância após o reconhecimento da existência de um suporte normativo que lhe confira efeitos jurídicos. Não se prova qualquer fato, mas apenas os fatos controvertidos **e** que sejam relevantes para a certificação do direito alegado.

25. Neste item, a VIABAHIA alega possuir direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, e pretende provar: "(a) a ocorrência da depressão econômica e seus efeitos permanentes no Contrato, considerada a projeção dos efeitos da depressão ao longo de toda a Concessão até o final previsto; e (b) a mensuração do mencionado desequilíbrio projetado até o final da Concessão (*quantum debeatur*)". Os fatos que a concessionária pretende provar, por meio da realização de uma longa e custosa perícia econômico-financeira, não nos parecem relevantes para a solução da lide, na medida em que não atendem aos dois requisitos anunciados acima: a ocorrência da crise econômica não é um fato controvertido e a projeção especulativa dos efeitos desta crise econômica no futuro é absolutamente irrelevante para a certificação do Direito, ao menos nos termos da discussão que se vem travando nestes autos.

26. A ANTT, como afirmado em sua defesa, não questiona que a crise econômica ocorreu, ou seja, este é um fato incontroverso. A divergência se situa, num primeiro plano, no campo

exclusivamente jurídico. A ANTT defende que as consequências jurídicas desta crise não são aquelas pretendidas pela concessionária, por não haver um pressuposto normativo que lhe confira qualquer direito a reequilíbrio econômico-financeiro em razão dela. Não há utilidade em provar fato incontroverso, que é a ocorrência da crise.

27. Quanto aos *efeitos* dessa crise, apenas interessa saber no contexto contratual, não em outros campos sociais ou econômicos. Porém, pelo que já se notou nos autos, a VIABAHIA pretende demonstrar os impactos da crise econômica a partir de considerações sobre o PIB brasileiro, não a partir dos dados da concessão, que são tráfego e receita. Não há utilidade em provar os efeitos da crise na economia brasileira, mas somente seus impactos concretos no contrato de concessão.

i. QUESTÕES CONTROVERTIDAS DE DIREITO

28. Os pontos controvertidos, de fato e de Direito, foram elencados pela ANTT de forma expressa na tréplica apresentada, onde se tentou antecipar um direcionamento das controvérsias para a fase de instrução. Foram elencadas as seguintes questões de direito:

> "g) A crise econômica alegada pela concessionária não configura hipótese de caso fortuito/força maior, nos termos do Contrato de Concessão assinado pelas partes;
>
> h) Há cláusula específica no contrato que aloca à concessionária, "integral e exclusivamente", o risco de variação positiva ou negativa do tráfego, razão pela qual, ocorrida alguma variação, dela não resulta desequilíbrio contratual;
>
> i) O Contrato de Concessão não contempla qualquer garantia à concessionária, em nenhuma circunstância, de que as projeções existentes em seu Plano de Negócios se concretizarão na prática;
>
> j) A variação de tráfego verificada nos 9 primeiros anos de concessão (período já consolidado) não pode ser considerada variação extraordinária, mas sim mera oscilação normal e previsível em contratos de longa duração;
>
> k) Mesmo que ocorresse variação extraordinária do tráfego e que não fosse este risco "integral e exclusivamente" da concessionária (o que é situação hipotética), eventual reequilíbrio seria limitado à parcela extraordinária da variação, não à

> sua totalidade, posto que a concessionária, mesmo nesse cenário hipotético, deveria arcar com a parcela de variação considerada ordinária, sob pena de anulação completa do risco;
>
> l) Qualquer expectativa nutrida pela concessionária de um "futuro sem crise", no qual o volume de tráfego crescesse de forma perene e linear, acima ainda de suas projeções, não encontra fundamento contratual, não podendo ser considerada uma expectativa legítima;
>
> m) A revisão quinquenal prevista no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias não tem por finalidade promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão – salvo em relação às próprias alterações contratuais por ela promovidas;
>
> n) Segundo o Contrato de Concessão, o instrumento adequado para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro é a revisão extraordinária;
>
> o) A realização da revisão quinquenal compete à ANTT, não havendo regra legal ou contratual que confira à concessionária qualquer direito quanto ao conteúdo ou ao procedimento a ser utilizado nessa revisão;

29. A concessionária, em seu requerimento de produção de provas, identificou de forma equivocada os pontos controvertidos nesta lide. Como dito, a ocorrência da crise não é controvertida pela ANTT e dela não resulta nenhuma consequência jurídica no contrato de concessão. O risco de variação de tráfego é da concessionária, de forma que, mesmo que prove que a crise impactou no contrato de concessão, disso não advirá o direito alegado.

30. Há ainda mais uma questão. Além da prova da "ocorrência" da crise econômica, a concessionária quer produzir prova pericial "[d]a projeção dos efeitos da depressão ao longo de toda a Concessão até o final previsto". A utilidade dessa prova está indissociavelmente ligada à demonstração de que há um direito vinculado ao fato probando, o que não demonstrou a VIABAHIA nesses autos. Não há indicação de qual cláusula contratual ou norma jurídica assegura à concessionária um direito que decorreria de <u>efeitos projetados no futuro</u> de uma crise econômica. É uma questão estritamente jurídica que encontra resposta clara no contrato de concessão.

31. A questão é controversa pois a ANTT sustenta a <u>inexistência de direito</u> a qualquer pleito de reequilíbrio econômico-financeiro para <u>o futuro</u>, baseado em projeções do que ocorrerá. Mas

a controvérsia situa-se no campo unicamente do Direito, de interpretação do contrato e das normas jurídicas vigentes. O contrato de concessão é expresso ao indicar que a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro do contrato deve decorrer de fatos passados, de eventos que possam ser verificados e ter seus impactos mensurados de forma concreta. O contrato assinado entre as partes não admite recomposição de equilíbrio baseado em estimativa de tráfego futuro, pois isso anularia de forma absoluta a matriz de riscos, que atribui à concessionária o risco pela variação do tráfego.

32. Assim dispõe a cláusula 20.4.1 do Contrato:

> **20.4.1** Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.

33. Promover reequilíbrio contratual para o futuro, como requerido pela concessionária, para garantir o volume de tráfego que ela indica em suas projeções, resultaria na completa anulação do risco de tráfego, por todo o prazo restante do contrato, o que viola a regra da cláusula acima transcrita. Assim está disposto o risco de tráfego assumido pela concessionária.

> **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;

34. A existência da presente arbitragem já é, por si só, a prova maior de que projeções de tráfego futuro não são precisas nem confiáveis. Toda a discussão que aqui se trava decorre de projeções de tráfego elaboradas pela VIABAHIA no momento do leilão, e que desde o primeiro ano já se descolaram completamente da realidade. E isso ocorrerá com qualquer tentativa de projeção do futuro.

35. A projeção de tráfego futuro apresentado pela VIABAHIA, como fundamento para seu pedido de reequilíbrio, é baseada na expectativa de crescimento do PIB brasileiro nos próximos

mais de 10 anos. Para isso, dada a evidente impossibilidade de se prever como o tráfego se comportará no mundo real, a concessionária apresenta o seguinte critério (RTE-084):

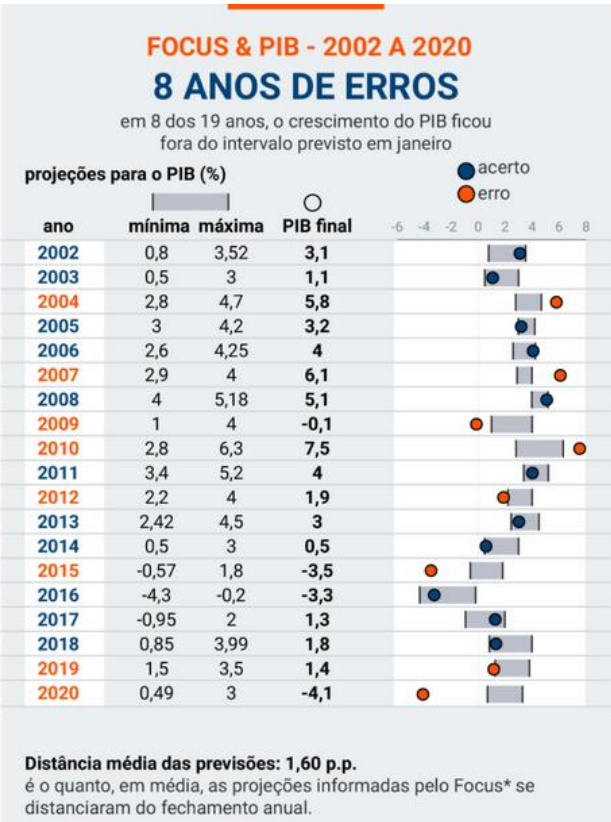
> 114. A partir do 11º ano da concessão, que iniciou-se em 20 de outubro de 2019 até o término da concessão, atualmente em 19 de outubro de 2034, será realizada uma projeção com base no realizado do ano 10 da concessão, considerando (i) a elasticidade-PIB tráfego apresentada no Plano de Negócios (parágrafo 66) que corresponde a 0,9 para veículos leves e 1,1 para veículos pesados; (ii) a média da expectativa do PIB para os próximos anos, divulgadas pelo FMI e FOCUS em outubro de 2019, sendo estas de 2,11% para o ano 11, 2,45% do ano 12 ao 14 e 2,40% do ano 15 ao 25.

36. O reequilíbrio para o futuro, pretendido pela VIABAHIA, baseia-se numa projeção que assume um crescimento uniforme e linear do PIB de 2.4% durante 10 anos. A "base" dessa metodologia é o Boletim Focus, publicação semanal do Banco Central com as expectativas do mercado para índices de preços, atividade econômica, câmbio, taxa Selic, entre outros indicadores. Essas projeções são alteradas semanalmente, a cada divulgação do boletim.

37. Em interessante levantamento promovido por Hamilton Ferrari[2], com base no mesmo Boletim Focus utilizado pela VIABAHIA para a elaboração de suas projeções, constatou-se que "os economistas erraram as projeções para a SELIC em 14 dos últimos 19 anos", e considerando aqui apenas o horizonte de 1 ano de projeção. As previsões eram realizadas no início de cada ano e conferidas ao final do mesmo ano. Muito menos do que o pretendido pela VIABAHIA, que pretende traçar projeções para mais de 10 anos no futuro.

38. No âmbito desse mesmo estudo – que é aqui citado apenas a título ilustrativo, para reforçar a argumentação a seguir – constatou-se que são constantes os erros também quanto ao crescimento do PIB, mesmo quando as projeções são feitas em uma faixa de variação – o que reduz os erros, quando comparado com a utilização de valores precisos, como fez a VIABAHIA:

[2] Disponível em: https://www.poder360.com.br/economia/economistas-erraram-as-projecoes-para-a-selic-em-14-dos-ultimos-19-anos



39. O que se pretende demonstrar, aqui, é a inutilidade de qualquer prova pericial ou testemunhal sobre o que ocorrerá no futuro. Embora as projeções econômicas sejam dotadas de enorme valor, em diversas áreas do conhecimento, e sirvam para fins de planejamento tanto na esfera privada quanto na pública, essas projeções não podem ser utilizadas como referência para a promoção de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão. A projeção de impactos futuros da crise econômica é indiferente em termos normativos e contratuais, não tendo enquadramento em nenhuma norma ou cláusula do contrato.

40. Dessa forma, de nada adianta fazer prova de impactos futuros de uma crise econômica no contrato de concessão, se de tal comprovação não resulta nenhuma consequência jurídica, ou seja, se disso não decorre o direito alegado, de recomposição do equilíbrio contratual. E isso porque o tráfego futuro simplesmente não ocorrerá da forma projetada, o que imporia a necessidade de correções anuais dos valores, causando um efeito imunizante da concessionária quanto ao risco de tráfego – que é o pleito real, escondido atrás de toda a linguagem utilizada pela VIABAHIA.

41. Todas essas questões jurídicas precisam ser resolvidas antes de se adentrar na fase probatória, sob pena de se iniciar um longo e custoso procedimento probatório de fatos inúteis, ou que não são controvertidos ou que não resultam em nenhuma consequência jurídica. Dessa forma, a prolação de uma sentença arbitral poderia resolver tais questões, reconhecendo ou não a existência de direito da concessionária a um reequilíbrio econômico-financeiro baseado em cenários de futuros possíveis.

ii. QUESTÕES CONTROVERTIDAS DE FATO

42. Mesmo na eventualidade do reconhecimento de direito a algum reequilíbrio em razão da crise (caso houvesse respaldo contratual), a instrução probatória sobre os seus impactos no contrato de concessão somente poderia se voltar àqueles efetivos, concretos. Há clara divergência entre as partes sobre o que deveria ser objeto de prova, nessa hipótese: a concessionária pretende demonstrar o impacto da crise na economia nacional, projetando seus efeitos para o futuro, supondo que o tráfego se comportará como ela indica; a ANTT defende que os impactos da crise na concessão somente podem ser analisados a partir da variação do tráfego na rodovia e das receitas na concessionária, e apenas no período passado, nunca em projeções para o futuro.

43. Superados os pontos controvertidos de direito – que dispensam a produção de provas – há ainda pontos controvertidos de fato, também antecipados pela ANTT na tréplica:

> "a) Qual foi o impacto real da crise econômica no volume de tráfego da rodovia, considerando a concessão desde o início;
>
> b) Qual foi o impacto real da crise econômica sobre as receitas da concessionária, considerando a concessão desde o início;
>
> c) Qual era o volume de tráfego real acumulado em 2016, auge da crise econômica alegada pela concessionária, em relação ao volume de tráfego projetado em seu Plano de Negócios;
>
> d) Qual o volume de tráfego equivalente acumulado da concessão em 2014, quando venceu o primeiro prazo para a execução das obras condicionadas ao volume de tráfego (gatilhos);

> e) Qual o impacto da crise econômica nos descumprimentos contratuais da concessionária, que lhes eram muito anteriores, não tendo sido causa do inadimplemento;
>
> f) A inexistência de relação de causalidade entre a crise econômica e o descumprimento das obrigações relativas às obras condicionadas ao volume de tráfego, considerando que descumprimentos foram anteriores e ocorreram mesmo após vários anos de tráfego real bem acima do projetado;

44. Ao analisarmos os requerimentos de produção de prova formulados pela VIABAHIA, vemos também grave erro na identificação das controvérsias sobre matéria de fato. A concessionária pede prova pericial sobre a ocorrência da crise e seus efeitos projetados para o futuro, questões que como vimos acima são ou incontroversas ou sem consequências jurídicas, e **deixou de requerer provas para demonstrar eventual impacto real** da crise no contrato. Utilizamos aqui o termo "real" para designar um impacto concreto, incidente sobre o contrato, não baseado em projeções de futuros possíveis ou de variações do PIB brasileiro (como insiste a VIABAHIA).

45. O impacto da crise no contrato de concessão – se é isso que pretende provar a concessionária – somente pode ser aferido a partir de dois elementos: o tráfego e a receita da concessão. Ocorre que a verificação da variação do tráfego e da receita da concessão dispensa a produção de provas. Dispensa qualquer perícia. Esses dados já estão juntados aos autos e são dados da própria VIABAHIA, que certamente ela não vai impugnar.

46. Nesse sentido, não há necessidade de produção de prova pericial – longa e custosa – para se verificar os impactos da crise econômica no contrato de concessão. Para isso basta que se analise os documentos que já estão nos autos, produzidos pela concessionária, que indicam de forma precisa qual foi a variação de tráfego e de receita da concessão desde o início do contrato de concessão até o presente momento. Com base nesses dados pode-se avaliar se houve uma variação extraordinária, analisando-se os riscos alocados em contrato e as consequências jurídicas correspondentes.

47. A correta identificação dos pontos controvertidos constitui fase fundamental e indispensável deste procedimento, de modo que sua violação certamente resultará na produção de provas desnecessárias e inúteis ao deslinde da controvérsia. O requerimento de produção de

prova pericial, nessa linha, é desprovido de sentido, em nada contribuindo para a eficiência e objetividade que se espera na condução do processo.

b. SUBSUNÇÃO DO FATO À NORMA E UTILIDADE DA PROVA

48. Outro problema que se identifica no requerimento de provas da VIABAHIA refere-se à ausência de subsunção dos fatos narrados às normas jurídicas/contratuais. Como apontado acima, a produção de prova dirige-se aos fatos, e estes fatos somente serão relevantes (e justificarão o esforço probatório) na medida em que deles decorrerem efeitos jurídicos.

49. Ocorre que a concessionária requer a produção de prova pericial de ocorrência da crise econômica e de seus efeitos projetados para o futuro, no contrato de concessão. E indica que tais fatos, caso provados, ensejariam direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato com base na cláusula 16.5.1 (como apontou em seu "quadro de especificação de provas adicionais").

> **(i) Prova pericial econômico-financeira, com nomeação de perito pelo Tribunal Arbitral:** para corroborar (a) a ocorrência da depressão econômica e seus efeitos permanentes no Contrato, considerada a projeção dos efeitos da depressão ao longo de toda a Concessão até o final previsto; (b) a mensuração do mencionado desequilíbrio projetado até o final da Concessão(*quantum debeatur*), conforme determina a Cláusula 16.5.1 do Contrato.

50. Ocorre que os fatos que a VIABAHIA pretende provar nem sequer se subsomem à cláusula contratual apontada como fundamento do direito, o que nos leva a questionar a utilidade de tal prova. Em outras palavras, os fatos alegados – mesmo abstratamente considerados – não conduzem à conclusão pretendida. Os fatos não se subsomem à cláusula contratual apontada como fundamento do direito, o que torna irrelevante a sua prova.

51. Como se sabe, a cláusula 16.5.1 do contrato de concessão traz previsão da revisão quinquenal, nos seguintes termos:

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

52. Como amplamente debatido nestes autos, há uma clara e prévia discussão jurídica que precisa ser resolvida antes de se ingressar no campo das provas sobre a aplicação da cláusula 16.5.1. Segundo defende a ANTT, a revisão quinquenal não se presta a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, pois para isso existe especificamente a revisão extraordinária, prevista na cláusula seguinte do contrato:

> "16.6 Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio
>
> 16.6.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20".

53. Dessa forma, nem mesmo em tese os fatos narrados pela concessionária encontrariam enquadramento na cláusula 16.5.1 e, portanto, a prova desses fatos somente seria relevante caso superado o óbice jurídico da falta de subsunção, o que pode ocorrer em uma sentença arbitral intermediária. Caberia a esta sentença decidir uma série de questões, antes mesmo de se ingressar na fase probatória, filtrando as matérias que se resolvem no campo jurídico e aquelas que demandam produção de provas adicionais.

c. CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O PLEITO: DEPRESSÃO ECONÔMICA (ITENS III, "D" E IV, DO TERMO DE ARBITRAGEM)

54. Pelas razões aqui expostas, requer a ANTT o indeferimento das provas pericial e testemunhal requeridas pela VIABAHIA, as quais se direcionam à comprovação de fatos que são ou incontroversos (a ocorrência da crise econômica) ou desnecessários (os efeitos possíveis da crise no futuro do contrato).

55. Há aqui diversas questões jurídicas que demandam solução prévia, dentre elas a relativa à existência de qualquer direito a reequilíbrio contratual para o futuro, baseado em projeções de tráfego (que independe da prova de quaisquer fatos); relativa ao direito ao reequilíbrio em razão de variação de tráfego – mesmo que relacionado com a crise econômica; relativa à inadequação da revisão quinquenal para a promoção de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, dentre outras apontadas acima.

56. Ainda que superadas as questões jurídicas acima, verifica-se que a concessionária se equivocou na identificação dos pontos controvertidos, pretendendo provar fatos que não geram os efeitos jurídicos por ela pretendidos. É desnecessária a produção de provas adicionais para a demonstração dos impactos da crise econômica no contrato de concessão, pois temos já nos autos dados reais e concretos tanto sobre a variação do tráfego quanto sobre a variação das receitas da concessão, ano a ano, desde a assinatura do contrato. Tais dados são, inclusive, fornecidos pela própria concessionária.

57. Da mesma forma que se mostra desnecessária a prova pericial, a testemunhal não tem maior utilidade. A VIABAHIA requereu a oitiva de testemunha técnica (não indicando ou sequer qualificando quem pretende ouvir) para "corroborar elementos técnicos constantes dos pareceres e relatórios técnicos já acostados aos autos". Se o objetivo da prova testemunhal é apenas corroborar os pareceres juntados aos autos, é manifesta a sua inutilidade, pois nada acrescentará ao já produzido. Ademais, os fatos que a concessionária pretende provar com a prova testemunhal são – assim como na pericial – desnecessárias, pois voltam-se a questões que ou não são controvertidas ou delas não decorrem efeitos jurídicos.

IV. PLEITO: OBRAS CONDICIONADAS (ITEM VIII, "A" E "B", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

58. Sob este tópico, a VIABAHIA formulou quatro pedidos, assim transcritos no "Quadro de Especificação de Provas Adicionais":

> i. Declare a inexequibilidade econômico-financeira da obrigação de realização das Obras Condicionadas como previstas na Cláusula 9.5. do Contrato e no Apêndice F do PER, em vista dos fatos supervenientes e alheios ao risco da VIABAHIA
> ii. Condene a ANTT a promover com celeridade a readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas, por meio da revisão dos preços e quantidades, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia prevista nas Cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3. do Contrato, conforme detalhamento constante do Relatório Técnico A&M
> iii. Subsidiariamente, condene a ANTT a promover com celeridade a readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia a ser definida por este Tribunal Arbitral
> iv. Condene a ANTT a promover com celeridade a readequação do prazo previsto na Cláusula 9.5.4. do Contrato para a conclusão das Obras Condicionadas, conforme detalhamento constante do Relatório A&M (RTE-087) e com a admissão da consequente aplicação do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da Cláusula 20.4.2.(ii), como forma de contraposição à readequação ora pleiteada

59. Os pleitos aqui se relacionam com as obras condicionadas aos gatilhos de tráfego, as quais permanecem com 100% de inexecução desde 2013 – antes mesmo da crise econômica. A VIABAHIA requereu a produção das seguintes provas:

> **(i) Prova pericial de (a) engenharia e (b) econômico-financeira, com perito nomeado pelo Tribunal Arbitral**: a fim de corroborar a prova documental já produzida e comprovar a inexequibilidade econômico-financeira da obrigação contratual em referência e necessária repactuação nos termos das Cláusulas 16.5.1 e 34.3.1 do Contrato, notadamente, com a avaliação dos eventos de interferência no arranjo econômico-financeiro da obrigação supervenientes, detalhados nas manifestações da Requerente.
>
> **(ii) Prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas:** (em Audiência de Instrução), para corroborar a demonstração da inexequibilidade técnica e econômico-financeira da obrigação contratual a partir do esclarecimento e aprofundamento de questões tratadas nos pareceres e relatórios técnicos colacionados aos autos.
>
> **(iii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos e tendo em vista a perícia requisitada, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais, para o que solicita prazo de 60 dias contados da nomeação dos peritos técnicos.

60. Como visto acima, a concessionária requereu a produção de provas periciais, de engenharia e também econômico-financeira, com a finalidade de comprovar a inexequibilidade econômico-financeira das obrigações e a necessidade de "repactuação". Pediu ainda a produção de prova testemunhal técnica para comprovar a inexequibilidade técnica e econômico-financeira da obrigação contratual, e a juntada de prova documental complementar.

61. Novamente aqui a concessionária aponta para a necessidade de produção de provas que se mostram desconectadas das questões controvertidas nos autos e viola, também, as regras de subsunção entre fato e norma jurídica/contratual.

a. PONTOS CONTROVERTIDOS

62. Duas são as alegações centrais da VIABAHIA neste pleito: a inexequibilidade técnica das obras condicionadas ao volume de tráfego – pois afirma que não seria materialmente possível duplicar 90km por ano; e a inexequibilidade econômico-financeira dessas mesmas obrigações, pois os preços dos insumos e outras variáveis tornaram mais custosa essa execução. As provas requeridas, portando, buscariam provar essas inexequibilidades.

63. Ocorre que há questões jurídicas que demandam solução prévia e que podem tornar absolutamente dispensável a produção das provas pretendidas.

64. Segundo a defesa da ANTT – e isso é relevante para que se identifique os pontos controvertidos – as soluções para essas demandas estão todas no contrato de concessão.

65. Primeiramente, quanto à alegação de **inexequibilidade técnica**, a questão que se sustenta é sua previsão originária no contrato de concessão, ou seja, desde que assinou o contrato, a concessionária sabia da obrigação de duplicação de até 90km por ano, e voluntariamente aderiu a tal compromisso, não podendo, posteriormente, alegar sua inexequibilidade. Em complemento, aponta-se que a concessionária alega inexequibilidade dos 90km de duplicações por ano, mas não executou 1 km sequer, desde 2013, quando deveria iniciar o cumprimento da obrigação.

66. Ainda sobre a alegada inexequibilidade técnica, aponta a ANTT que inexiste fundamento contratual para o pleito de "readequação" dos prazos vencidos e descumpridos, de modo que não há viabilidade jurídica de seu acolhimento. O contrato foi específico na previsão dos prazos a serem cumpridos, tendo sido eles violados pela concessionária, e isso não é um fato controvertido. Nessa linha, considerando que a controvérsia reside primeiramente na existência de um direito à "readequação" de prazos de obrigações vencidas e não cumpridas, a abertura de instrução probatória está condicionada à prévia resolução dessa questão jurídica, sob pena de se produzir prova de fatos que são completamente incapazes de produzir os efeitos pretendidos.

67. Mesmo na eventualidade de se produzir uma prova pericial que reconheça a inviabilidade *técnica* de execução das obrigações nos prazos previstos em contrato, esse reconhecimento abrangeria apenas parcela dessas obrigações, sendo que a concessionária não executou absolutamente nada. Dito de outra forma: poderíamos assumir que a perícia reconheceria ao menos a exequibilidade parcial das obras, nunca sua inexequibilidade. Vemos que a argumentação da VIABAHIA nesse ponto se choca até mesmo com seus pleitos e com o que pretende provar, pois sustenta a exequibilidade parcial das obrigações – porém não aponta qual a parcela exequível nem explica a razão de não a ter executado.

68. Assim, nem mesmo em tese a prova pericial requerida poderia produzir o efeito pretendido pela VIABAHIA, que seria justificar seu completo descumprimento contratual relativo às duplicações condicionadas. Fato é que a VIABAHIA alega inexequibilidade da obrigação, porém não aponta, em nenhuma de suas petições, qual seria o quantitativo

exequível, nem explica a razão pela qual não executou esse quantitativo. A prova pericial nesse caso serviria, quando muito, para demonstrar que nem mesmo parcela da obrigação, cuja execução era possível, foi cumprida pela concessionária, resultando unicamente no reforço do reconhecimento do seu inadimplemento contratual, o que igualmente dispensa provas adicionais.

69. Quanto à alegação de **inexequibilidade econômico-financeira** das obrigações condicionadas ao volume de tráfego, também não houve também na identificação das questões controvertidas. A VIABAHIA alega que essas obrigações são inexequíveis pois os preços dos insumos tiveram aumento acima da inflação e que, com isso, a previsão que ela fez em seu plano de negócios se revelou incompatível com a realidade.

70. A defesa da ANTT, por sua vez, apontou que a inexecução dessas obrigações teve início muito antes da crise econômica, em momento no qual a concessionária verificava tráfego e receita bem superiores àqueles projetados em seu plano de negócios (isso é fato incontroverso). No aspecto jurídico, o contrato de concessão atribui expressamente à concessionária os seguintes riscos: 1) de "custos excedentes" relacionados à execução das obras e serviços; 2) de aumento dos custos de capital, inclusive resultantes do aumento da taxa de juros e de variação da inflação superior ao índice de correção do contrato; e os fatos descritos pela concessionária se enquadram precisamente nesses riscos, inexistindo desequilíbrio contratual.

71. Não parece fazer sentido direcionar o procedimento arbitral para uma longa e custosa perícia, com a finalidade de investigar quais eram os custos necessários para a execução das obrigações, ou como esses custos variaram no tempo (desde 2013), ou mesmo se o plano de negócios elaborado pela VIABAHIA estava ou não adequado a esses compromissos assumidos, pois todas essas questões constituem risco exclusivo da concessionária. O aumento de custos não gera inexequibilidade econômico-financeira, nem mesmo em tese, pois o risco dessa variação foi alocado de forma expressa à concessionária no contrato voluntariamente assinado por ela. A questão é jurídica e prejudicial à realização da prova pericial.

72. A matéria é estritamente de direito e ligada à interpretação do contrato, em especial à interpretação da cláusula de alocação de riscos. Não pode a concessionária assumir voluntariamente obrigações condicionadas ao volume de tráfego – cuja remuneração já está contida na tarifa ofertada em leilão –, assumir os riscos de variação dos custos relacionados (e

inclusive de custos extraordinários/excedentes), e em seguida alegar inexequibilidade das obras pois esses custos teriam se elevado. E mais, não executar absolutamente nenhuma parte dessas obrigações, sob o pretexto dessa alegada inexequibilidade. Como dito, nem mesmo em tese esse direito encontra respaldo no contrato de concessão e na legislação vigente.

73. Como já defendido anteriormente, a correta fixação dos pontos controvertidos é passo fundamental e prévio à delimitação do escopo da prova, o que não foi feito pela VIABAHIA nestes autos. Por outro lado, foram apontados na tréplica da ANTT os seguintes pontos possivelmente controvertidos, que podem servir de guia para a delimitação do escopo da instrução probatória:

> a) O Contrato de Concessão previu, em sua redação original, gatilhos de volume de tráfego como condição suspensiva das obrigações de execução de obras de ampliação de capacidade (duplicações e faixas adicionais);
>
> b) Os gatilhos de tráfego foram acionados em todas as praças de pedágio ainda em 2011, muito antes da data para início da execução, em 2013 (4º ano da concessão).
>
> c) Até o momento, a concessionária não executou nada dos 90km de duplicação previstos para iniciar em 2013;
>
> d) Até o momento, a concessionária não executou nada dos 88,5km de duplicação previstos para iniciar em 2014;
>
> e) Até o momento, a concessionária não executou nada dos 89,97km de duplicação previstos para iniciar em 2015;
>
> f) Até o momento, a concessionária não executou nada dos 88,1km de duplicação previstos para iniciar em 2016;
>
> g) Até o momento, a concessionária não executou nada dos 88,52km de duplicação previstos para iniciar em 2017;
>
> h) Em 2013, quando deveria iniciar a execução, inexistia crise econômica no país;
>
> i) Em 2013, quando deveria iniciar a execução, o tráfego vinha apresentando volume significativamente superior às projeções da concessionária em todos os anos anteriores, desde o início do contrato;
>
> j) Em 2014/2015, auge da crise econômica, o tráfego acumulado real superava em quase 10% o tráfego projetado no Plano de Negócios, e a concessionária já apresentava 100% de inadimplemento quanto às obras condicionadas
>
> k) A concessionária recebeu recursos do BNDES para a execução das obras condicionadas, porém não executou nada;
>
> l) As flutuações de preços de insumos asfálticos foram tanto positivas quanto negativas ao longo do contrato, tendo sido amplamente favoráveis à concessionária nos primeiros 5 anos de contrato, com variação muito abaixo do IPCA;

m) Nunca houve reconhecimento da ANTT de "inadequabilidade do modelo contratual" para as obras condicionadas;

n) A concessionária deu causa ao atraso no início da execução das obras condicionadas (não iniciadas até o momento) que retardou a elaboração e envio de projetos executivos, não encaminhou com antecedência os pedidos de DUP, não deu início tempestivamente ao processo de licenciamento ambiental, encaminhou informações incompletas e equivocadas ao IBAMA, entre outros comportamentos de sua responsabilidade;

o) A execução de 90km de duplicação por ano é tecnicamente exequível, já tendo sido executada por outras concessionárias.

p) Segundo o Contrato de Concessão, as obras de duplicação devem ser executadas com recursos que já estão inseridos na tarifa, sem qualquer acréscimo a título de reequilíbrio econômico-financeiro – pois não desequilibram o contrato;

q) Após o acionamento dos gatilhos, o Contrato de Concessão obriga a concessionária a executar as obras respectivas em até 12 meses, e diz ainda que deve ela se antecipar a esse acionamento na adoção das medidas necessárias à conclusão no prazo previsto;

r) Em 2014/2015, auge da crise econômica, o tráfego acumulado real superava em quase 10% o tráfego projetado no Plano de Negócios, e a concessionária já apresentava 100% de inadimplemento quanto às obras condicionadas

s) O Contrato de Concessão aloca expressamente à concessionária, de forma integral e exclusiva, o risco de "custos excedentes" relacionados à execução das obras e serviços

t) O Contrato de Concessão aloca expressamente à concessionária, de forma integral e exclusiva, o risco de "aumento de custo de capital", inclusive os resultantes de aumento das taxas de juros;

u) O Contrato de Concessão aloca expressamente à concessionária, de forma integral e exclusiva, o risco de ser a inflação de um determinado período "superior ou inferior ao índice utilizado para reajuste da Tarifa de Pedágio ou de outros valores previstos no contrato para o mesmo período";

v) A concessionária recebeu recursos do BNDES para a execução das obras condicionadas, porém não executou nada;

w) As flutuações de preços de insumos asfálticos foram tanto positivas quanto negativas ao longo do contrato, tendo sido amplamente favoráveis à concessionária nos primeiros 5 anos de contrato, com variação muito abaixo do IPCA;

x) Nunca houve reconhecimento da ANTT de "inadequabilidade do modelo contratual" para as obras condicionadas;

y) A aceitação voluntária dos termos do edital e do Contrato de Concessão constitui presunção absoluta de concordância com seus termos, não havendo fundamento jurídico para questionamentos sobre a "eficiência" ou "adequação" do modelo contratual pela parte que se nega a cumprir as obrigações assumidas;

z) Não cabe revisão de quantitativos para as obras condicionadas pois o Edital de licitação previu como a "responsabilidade exclusiva" de cada proponente na "determinação dos quantitativos para a execução das obras e serviços previstos no PER";

> aa) Os atrasos no início da execução das obras condicionadas foram resultado direto de comportamento da concessionária na elaboração e envio de projetos executivos, nos pedidos de DUP, em dar início ao licenciamento ambiental no encaminhamento de informações incompletas e equivocadas ao IBAMA
>
> bb) A execução de 90km de duplicação é tecnicamente exequível, já tendo sido executada por outras concessionárias

74. Dessa forma, as questões controvertidas parecem ser outras, diversas daquelas que a concessionária pretende fazer prova.

b. SUBSUNÇÃO DO FATO À NORMA E UTILIDADE DA PROVA

75. Identificamos também falha da concessionária na subsunção dos fatos narrados às normas jurídicas/contratuais por ele indicadas para fins de enquadramento, que deve ser resolvida antes do ingresso na fase de instrução probatória.

76. A VIABAHIA pretende provar a "inexequibilidade econômico-financeira" das obras condicionadas previstas na cláusula 9.5 do contrato de concessão. Como já visto, a primeira questão de enquadramento, que já impede o deferimento do pleito, é aquela relativa à matriz de riscos do contrato, que determina que a concessionária deve suportar a variação dos custos e arcar com os custos extraordinários eventualmente ocorridos. A alegação de custos excedentes não é escusa válida para a inexecução das obrigações, muito menos para a inexecução total de quase 450km de duplicações.

77. A segunda questão de enquadramento, introduzida agora, refere-se às consequências jurídicas almejadas a partir da alegação de inexequibilidade. A VIABAHIA alega ter direito ao que chama de "readequação econômico-financeira das obras condicionadas", e que tal direito seria materializado por meio da "revisão de preços e quantidades, com base em critérios de mercado". Novamente aqui aponta para a cláusula 16.5.1 e a ela adiciona a cláusula 34.3.1 (no contrato original é a 33.3.1).

78. A questão que se coloca é que inexiste enquadramento entre os fatos narrados e as cláusulas apontadas, de modo que os pedidos formulados – conclusões – não decorrem dos fundamentos. Não há qualquer cláusula contratual que dê suporte a um pleito de "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão de preços e quantidades, com base em critérios

de mercado". A simples leitura das cláusulas apontadas pela concessionária resolve a questão, dispensando qualquer produção de prova adicional.

79. O que diz a concessionária, em termos práticos, é que planejou as obras de forma equivocada em seu plano de negócios, tanto em preços quanto em quantidades, e que como não as executou no momento contratualmente previsto, os preços dos insumos se elevaram e tornaram as obrigações mais dispendiosas. Pede, nesse contexto, que seja reconhecida a inexequibilidade *total* dessas obrigações e que a ANTT arque com os novos preços e quantitativos, no que exceder o quanto ela previu no seu plano de negócios. Dessa forma, a concessionária pretende obter – também aqui, como no risco de tráfego, discutido no tópico anterior – um **efeito imunizante** quanto às variações de custos dos insumos, anulando os riscos assumidos contratualmente.

80. O pedido intitulado "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão de preços e quantidades, com base em critérios de mercado" apenas oculta a verdadeira intenção da concessionária, que é de obter uma espécie de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das alterações dos custos para a execução das obrigações. O disfarce se justifica: caso tivesse formulado um pleito de reequilíbrio contratual, precisaria demonstrar que incidiu efetivamente nos custos que considera exorbitantes e extracontratuais, para pedir a recomposição. Porém, como bem sabemos, a concessionária não executou nem sequer 1km do total de quase 450km que deveria ter executado desde 2013.

81. Toda essa discussão se situa no plano jurídico, na interpretação das cláusulas contratuais que, por si sós, permitem o reconhecimento da improcedência dos pedidos por ausência de subsunção fato-norma jurídica. Como já afirmado, o pleito de "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão de preços e quantidades, com base em critérios de mercado" é improcedente já em abstrato, por não encontrar acolhimento no contrato de concessão nem na legislação vigente.

82. Conclui-se, portanto, que nenhuma utilidade teria a produção da prova requerida pela concessionária nesse momento, no sentido de auxiliar no reconhecimento do direito alegado. Mesmo que se produza uma prova pericial, eventual reconhecimento da inexequibilidade parcial de determinada obrigação, tal prova não serviria para comprovar um direito de obter a "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão de preços e quantidades, com base

em critérios de mercado", com a assunção, pela ANTT, dos custos da execução de obrigações que estão já pagas pela tarifa ofertada em leilão.

c. CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE O PLEITO: OBRAS CONDICIONADAS (ITEM VIII, "A" E "B", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

83. Pelas razões acima expostas, entendemos que o reconhecimento da existência do direito alegado (*an debiteur*), independe da produção das provas pericial e testemunhal requeridas pela VIABAHIA. Tais provas serviriam, eventualmente, apenas para quantificar o direito, após eventual reconhecimento de sua existência por meio de uma sentença arbitral intermediária.

84. A prova pericial é dispensável, na medida em que – segundo a concessionária – buscaria demonstrar a suposta inexequibilidade das obrigações, seja em relação ao prazo de execução, seja em relação aos valores e quantitativos que ela previu em seu plano de negócios. Sendo este o caso, é necessário que antes seja julgada a existência de algum direito a "readequação" de preços e quantitativos e à reprogramação dos prazos, com base no contrato de concessão, pois somente em havendo direito surgiria a utilidade da prova, que delimitaria os espaços de exequibilidade/inexequibilidade dessas obrigações e as consequentes responsabilidades pelos preços e quantitativos discrepantes do plano de negócios da concessionária.

85. Sobre o pedido de prova testemunhal técnica, A VIABAHIA requereu a sua produção (mas não indicou quem seriam essas testemunhas) para "para corroborar a demonstração da inexequibilidade técnica e econômico-financeira da obrigação contratual a partir do esclarecimento e aprofundamento de questões tratadas nos pareceres e relatórios técnicos colacionados aos autos". Se o objetivo da prova testemunhal é apenas corroborar os pareceres juntados aos autos, é manifesta a sua inutilidade, pois nada acrescentará ao já produzido. Salvo diante de dúvidas quanto a esses pareceres, a oitiva de testemunhas sobre eles parece prescindível.

86. Assim, a ANTT requer o indeferimento das provas requeridas, por restar demonstrada sua desnecessidade para o reconhecimento da improcedência do direito – mesmo em abstrato – a qualquer "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão de preços e

quantidades, com base em critérios de mercado". O pleito esbarra na ausência de subsunção, sendo matéria estritamente jurídica, permitindo seu indeferimento independentemente da produção de prova pericial.

V. PLEITO: RECOMPOSIÇÃO DEVIDO ÀS CARACTERÍSTICAS SINGULARES E EFEITOS IMPREVISÍVEIS DO SOLO MASSAPÊ NA BR-324/BA (ITENS VIII, "A" E "B" E IX, "A" E "B", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

87. A VIABAHIA apresenta, neste tópico, três pedidos, assim transcritos no "Quadro de Especificação de Provas Adicionais":

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

88. Os pedidos transcritos acima estão todos relacionados com as alegações da concessionária de que a existência do solo massapê em uma pequena parte da rodovia concedida exigiu dela investimentos maiores que os previstos em seu plano de negócios, e que isso teria desequilibrado o contrato de concessão. Segundo sustentou, embora a existência do solo massapê fosse sempre de conhecimento público e notório, o massapê da Bahia, diferentemente de todos os demais solos massapês do mundo, apresenta características extraordinariamente específicas que tornam não apenas mais dispendiosos os serviços de recuperação, manutenção e conservação, mas que tornam também <u>impossível o cumprimento dos parâmetros de desempenho</u> fixados no contrato por ela assinado com a ANTT.

89. Formulou, então, os seguintes pedidos de produção de prova:

> **(i) Prova pericial de engenharia, com nomeação de perito pelo Tribunal Arbitral:** para corroborar a demonstração da extraordinariedade da composição do Solo Massapê, devido às suas características específicas, e seus efeitos imprevisíveis sobre a estrutura rodoviária da BR 324, tornando sua manutenção inexequível nos parâmetros contratuais (*an debeatur*) e, posteriormente, confirmação do *quantum debeatur*.
>
> **(ii) Prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas:** (em Audiência de Instrução) para corroborar o material probatório já apresentado na Arbitragem, especialmente os pareceres e relatórios técnicos já juntados, especialmente para o esclarecimento (a) de aspectos técnicos relacionados às características singulares e distintivas do solo de massapê, que impactaram o arranjo econômico-financeiro das obrigações da VIABAHIA e (b)da necessidade de adequação dos parâmetros contratuais de manutenção do pavimento atingido por este solo, nos termos das Cláusula 16.5.1 e 34.3.1 do Contrato.
>
> **(iii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos e tendo em vista a perícia requisitada, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais, para o que solicita prazo de 60 dias contados da nomeação dos peritos técnicos.

90. Afirma a concessionária que a prova pericial serviria "para corroborar a demonstração da extraordinariedade da composição do Solo Massapê, devido às suas características específicas, e seus efeitos imprevisíveis sobre a estrutura rodoviária da BR 324", e que essa circunstância tornaria sua manutenção "inexequível" nos parâmetros contratados. A prova testemunhal seria necessária "para corroborar o material probatório já apresentado na Arbitragem, especialmente os pareceres e relatórios técnicos já juntados", em razão da "tecnicidade" das questões. Pediu ainda a produção de prova documental complementar.

91. A discussão sobre o solo massapê, porém, encontra solução contratual expressa, o que torna desnecessária a produção das provas adicionais requeridas pela concessionária.

92. Primeiro, importa registrar que a existência de solo massapê em um pequeno trecho da concessão é fato público e notório. A própria VIABAHIA reconhece diretamente que conhecia essa característica peculiar do solo antes mesmo de participar do leilão. Diante dessa característica, era esperado que os custos para a realização dos serviços previstos em contrato – e para atingimento dos parâmetros de desempenho contratuais – fossem mesmo superiores àqueles relativos aos trechos sem massapê.

93. No momento do leilão, a VIABAHIA, considerando tal característica, formulou seu plano de negócios e sua proposta de tarifa, o que abrange não apenas os **custos** para a execução dos serviços (superiores aos normais) mas também os **riscos** assumidos no contrato. Dentre estes riscos expressos em contrato estão os riscos relativos a custos excedentes e a tecnologia empregada na execução as obras e serviços:

> 19.1.1 A Concessionaria 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:
>
> (...)
>
> (v) custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da Concessão, exceto nos casos previstos na subcláusula 19.1.3 abaixo;
>
> (vii) tecnologia empregada nas obras e serviços da concessão;

94. Esses riscos certamente foram levados em consideração e estão incluídos na tarifa proposta, ou seja, ao assinar o contrato de concessão o Poder Concedente já "pagou" para que a concessionária os assumisse, caso se verificassem, quando aceitou a proposta de tarifa ofertada por ela na licitação. Na cláusula 19.1.4 do Contrato a concessionária declarou, expressamente: ter pleno conhecimento da natureza e extensão dos riscos por ela assumidos no Contrato; e ter levado tais riscos em consideração na formulação de sua Proposta.

95. Dessa forma, o pleito aqui discutido se choca frontalmente contra as cláusulas contratuais acima indicadas.

96. A VIABAHIA alega que em razão do solo massapê incorreu em custos excedentes, acima daqueles por ela previstos em seu plano de negócios, para cumprir suas obrigações contratuais, e que isso teria desequilibrado o contrato de concessão. Tal risco de custos excedentes, entretanto, foi a ela alocado em contrato, não podendo resultar em desequilíbrio contratual, também por expressa disposição da cláusula 19.1.5 do contrato:

> **19.1.5** A Concessionária não fará jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro caso quaisquer dos riscos por ela assumidos no Contrato venham a se materializar.

97. O pedido de reequilíbrio contratual em razão dos custos excedentes ao seu plano de negócios é improcedente mesmo em abstrato. Independe da produção de qualquer prova adicional. A própria narração dos fatos feita pela concessionária não pode chegar à conclusão pretendida, pois encontra um óbice de natureza jurídica. Realizar prova pericial para demonstrar que o solo massapê tem características peculiares e que a concessionária gastou mais do que

previa não pode levar a nenhuma conclusão diferente da que se chega sem a realização de perícia, pois o contrato já endereça a questão ao imputar a ela o dever de suportar o risco alocado, que é exatamente esse, de eventualmente incorrer em custos excedentes ao que previu em seu plano de negócios.

98. Embora seja entendimento desta Agência o de que a prova pericial é absolutamente dispensável – ao menos antes de uma sentença intermédia que julgue se há algum direito da concessionária a recomposição econômico-financeira em razão de características de um tipo de solo em parte do trecho concedido – a sua realização, caso deferida, poderia revelar fatos importantes na discussão levantada sobre a (im)possibilidade de cumprimento dos parâmetros de desempenho contratuais.

99. A VIABAHIA sustenta que a manutenção do trecho com massapê é "inexequível" nos parâmetros contratuais exigidos, e alega ter direito a alteração contratual desses parâmetros, com redução da qualidade exigida. A ANTT defende que inexiste tal impossibilidade, pois os problemas verificados no trecho massapê decorreram da omissão da concessionária na realização das intervenções necessárias, nos momentos contratuais adequados. Nesse sentido, a realização da prova pericial, caso deferida, seria útil não apenas para demonstrar que o cumprimento dos parâmetros é possível – embora possa ser mais dispendioso, e isso era sabido desde antes da licitação – mas também que a concessionária é a única culpada pelas condições do pavimento, por não ter promovido a sua recuperação ao tempo e ao modo previstos em contrato.

100. Reproduzimos abaixo as questões, apresentadas inicialmente na tréplica da ANTT, que podem ser consideradas como fundamentais e, portanto, relevantes para a decisão sobre a produção de provas adicionais àquelas já juntadas aos autos:

> De fato
>
> a) A existência **E** as características e peculiaridades do solo massapê da Bahia eram conhecidas pela concessionária antes da elaboração da proposta de tarifa e da assinatura do contrato;
>
> b) A presença de solo massapê ocorre de forma abundante no litoral nordestino como, por exemplo, nos segmentos da BR-101 nos estados de Pernambuco, Sergipe, Alagoas e Paraíba, que também tem subleito de solo massapê e apresentam, guardadas as particularidades, comportamento similar ao da Bahia;

c) O trecho onde se encontra solo massapê – aproximadamente 10% do trecho concedido – já se encontrava pavimentado desde a década de 1960

d) Os trabalhos de manutenção preventiva não foram devidamente priorizados pela concessionária;

e) A concessionária não realizou as intervenções previstas em seu Plano de Negócios ou as realizou com atraso;

f) A concessionária não executou os serviços de recuperação do pavimento previstos para o ano de 2011, realizando-os apenas em 2014-2015, após o término da fase de Recuperação;

g) Mesmo as intervenções realizadas com atraso, em 2014-2015, foram inferiores ao projeto executivo apresentado pela própria concessionária;

h) A concessionária não realizou intervenções significativas no segmento nos anos 2016, 2017, 2018, 2019 e 2020, ou seja, do 7º ao 11º ano da concessão;

i) A concessionária não realizou as intervenções de caráter funcional para evitar a entrada de água, o que é extremamente indispensável em um solo massapê para evitar sua deterioração;

j) A concessionária não incorreu em custos extraordinários, posto que sequer executou o previsto em seu Plano de Negócios e no projeto executivo apresentado à ANTT;

k) Se houve qualquer custo extraordinário – o que teria que ser comprovado pela concessionária – foi decorrente da falta de execução das intervenções preventivas, cuja imprescindibilidade é amplamente conhecida no campo da engenharia de rodovias, em especial onde há solo massapê.

De Direito

l) O Edital de licitação atribuiu às proponentes e à futura concessionária a responsabilidade pela obtenção dos dados e informações relativos à concessão, previamente à formulação das suas propostas em leilão;

m) O edital de licitação previu que a concessionária, ao elaborar seu Plano de Negócios, deveria ter levado em conta “os riscos a serem assumidos”, ou seja, há no Plano de Negócios não apenas compromisso de execução do que se obrigou, mas assunção de riscos sobre aspectos incertos da concessão;

n) O Programa de Exploração da Rodovia – PER determinou que os trabalhos de recuperação abrangem intervenções de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário, e que sua realização deveria ter início após trabalhos iniciais e estender-se no máximo até o 5º ano da concessão;

o) O Contrato de Concessão atribui à concessionária, integral e exclusivamente” a responsabilidade por “custos excedentes relacionados às obras e aos serviços objeto da Concessão” e pela “tecnologia empregada nas obras e serviços da concessão”, o que implica dizer que não há desequilíbrio contratual quando tais situações de risco efetivamente ocorrerem;

p) O Contrato de Concessão somente admite a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da concessão quando há algum evento que rompe tal equilíbrio, nas

> hipóteses expressamente elencadas na cláusula de riscos alocados ao Poder Público, dentre os quais não consta hipótese de "sujeições imprevistas";
>
> q) Não há caracterização de sujeições imprevistas dado o prévio e pleno conhecimento das características do solo massapê da Bahia muito tempo antes da celebração do contrato, inclusive a rodovia já existe no mesmo local desde a década de 1960, não havendo qualquer fato ou circunstância nova "descoberta", que tenha surpreendido as partes contratantes.

101. Pelo exposto, quanto aos pedidos de prova relacionados aos pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão dos custos excedentes impostos pela presença do solo massapê, requer a ANTT seu indeferimento, por entender que a questão é matéria unicamente de Direito, devendo ser resolvida à luz do contrato, que atribui à concessionária o risco de incidir em custos excedentes e o risco pela tecnologia a ser utilizada no cumprimento de suas obrigações. Os fatos narrados amoldam-se perfeitamente na previsão contratual, permitindo seu indeferimento independentemente da produção de prova de fatos, estando, assim, madura para julgamento imediato.

102. No tocante à alegação de que o solo massapê torna impossível o cumprimento dos parâmetros de desempenho contratuais, entendemos que pode ser admitida a prova pericial, para a comprovação dessa suposta impossibilidade material e, caso presente, permitiria a discussão sobre a alteração contratual – embora não nos parâmetros pretendidos pela concessionária. Caso deferida a sua produção, a prova pericial será também capaz de demonstrar que a concessionária não realizou as intervenções devidas e necessárias no pavimento na fase contratual prevista para a sua recuperação, comprovando ser ela a única culpada pelo desatendimento dos parâmetros contratuais.

VI. PLEITO: IMPACTOS DA LEI N° 13.103/2015 (ITEM III, "D", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

103. O pedido aqui formulado pela concessionária foi apenas um:

> i. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, provisoriamente estimado em R$ 139.150.095,87, valor na data-base do Contrato (dezembro/2005) a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis.

104. Para a comprovação do alegado direito ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato a concessionária requereu a produção de prova pericial, testemunhal e documental:

> **(i) Prova pericial de engenharia, com nomeação de perito pelo Tribunal Arbitral:** a fim de corroborar a inadequação da forma de aplicação da metodologia de recomposição do equilíbrio econômico financeiro em função da superveniência da Lei dos Caminhoneiros, isto é, para corroborar o material probatório no que se refere à demonstração do direito (*an debeatur*) e, posteriormente, a confirmação do *quantum debeatur*.
>
> **(iii) Prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas:** (em Audiência de Instrução) para corroborar o material probatório já apresentado na arbitragem, com prestação de esclarecimentos sobre aspectos constantes dos pareceres e relatórios técnicos quanto à inadequação da forma de aplicação da metodologia pretendida pela ANTT para dimensionamento do impacto da Lei dos Caminhoneiros em relação à Concessão, considerando as especificidades das rodovias objeto do Contrato de Concessão.
>
> **(iii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos e tendo em vista a perícia requisitada, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais, para o que solicita prazo de 60 dias contados da nomeação dos peritos técnicos.

105. Segundo defendeu a requerente, a demonstração do direito ao reequilíbrio decorreria da prova pericial, pois a perícia seria capaz de revelar "a inadequação da forma de aplicação da metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em função da superveniência da Lei dos Caminhoneiros".

106. Como esclarecido na defesa apresentada pela ANTT – e corroborado pela VIABAHIA – inexiste controvérsia sobre a existência do direito ao reequilíbrio, tendo sido esse direito expressamente reconhecido pela Agência muito tempo antes do início desta arbitragem. A divergência da concessionária situa-se, supostamente, no campo do cálculo do desequilíbrio, ou seja, discute apenas valor, não a existência do direito.

107. Há aqui uma particularidade que merece destaque. Quando a VIABAHIA ingressou com a ação arbitral, a ANTT já havia promovido o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão dos impactos da lei dos caminhoneiros, no montante de R$ 133.176.694,00 (em valores de 2005), com base em uma metodologia declaradamente provisória, em 2016. Em seguida, a Agência deu início ao desenvolvimento de uma metodologia definitiva, de natureza regulatória (pois não há previsão contratual), para o cálculo do valor do desequilíbrio, <u>para todas as concessões rodoviárias do país</u>. Isso não significa dizer que as particularidades de cada rodovia não foram consideradas, pois a metodologia desenvolvida, e concluída em meados de 2020, apenas funciona com a inserção de dados e características de cada concessão, fornecendo um cálculo de desequilíbrio de alta complexidade, individualizada para cada concessionária do setor, mas seguindo os mesmos critérios técnicos.

108. Nada disso existia quando do início dessa arbitragem. Não havia, então, controvérsia, pois o valor do reequilíbrio em vigor era reconhecidamente provisório e a concessionária não poderia se insurgir contra o valor definitivo, ou contra a metodologia para seu cálculo, pois ainda

não existiam. Tanto é assim que a concessionária, ao formular seu pedido inicial, apresentou pedido genérico e sem valor, requerendo que este Tribunal o fixasse no curso do procedimento:

> **xi.** **A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão**, no montante a ser apurado no decorrer desta arbitragem, referente aos impactos da **Lei dos Caminhoneiros**, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis;

109. A questão aqui é de inépcia do pedido, seja pela ausência de controvérsia, seja pela não indicação de quais os atos ilegais praticados pela ANTT, ou pelo não apontamento de quaisquer erros nos cálculos promovidos até então – os quais eram, declaradamente, provisórios. A ausência de indicação da controvérsia impede o exercício do contraditório e da ampla defesa e impõe o reconhecimento da falta de interesse de agir, com a consequente extinção do processo quanto a este pedido.

110. Em data recente, no dia 31 de agosto de 2021, a metodologia definitiva desenvolvida pela ANTT foi aplicada efetivamente ao contrato da VIABAHIA, no âmbito da 10ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP. Essa mesma metodologia vem sendo aplicada a todas as outras concessões do setor, de forma isonômica.

111. Ocorre que essa metodologia definitiva desenvolvida pela ANTT, e recentemente aplicada ao contrato da VIABAHIA, **não é objeto da presente arbitragem**. O pleito da concessionária voltou-se contra a metodologia provisória, que era a única existente no momento do ajuizamento da ação arbitral. Isso está muito claro da leitura de todas as peças elaboradas pela concessionária, desde o requerimento de arbitragem até a réplica que apresentou. Vejamos, por exemplo, o que alegou a VIABAHIA na réplica:

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

112. Ademais, o desenvolvimento da metodologia de cálculo de desequilíbrios contratuais que afetam todo o setor, na linha que já vem sendo defendida pela ANTT, constitui prerrogativa do Poder Concedente, dado o dever de isonomia que direciona sua ação. A questão de mérito aqui discutida é de extrema complexidade, seja pela natural dificuldade de se calcular o impacto do aumento de tolerância de peso sobre a vida útil dos pavimentos, seja pela necessidade de se desenvolver metodologia para realizar esse cálculo em relação a todas as concessões.

113. Nesse sentido, o pedido formulado pela concessionária encontra um obstáculo jurídico que precisaria ser superado para que qualquer instrução probatória complementar revelasse alguma utilidade. Em outras palavras, se o objeto questionado pela concessionária na arbitragem (a metodologia provisória) não mais existe, pois já foi substituída pela metodologia definitiva, que não é objeto deste procedimento, está caracterizada a perda de objeto e não há utilidade na produção de provas periciais e testemunhais. A questão está madura para julgamento imediato.

114. Nessa mesma linha, se a definição da metodologia a ser aplicada para o cálculo do desequilíbrio constitui prerrogativa da ANTT, que elaborou tal metodologia de forma técnica e a aplicou de forma isonômica a todas as concessões, igualmente inexiste utilidade na produção de prova pericial ou testemunhal, por ser o reconhecimento dessa prerrogativa uma questão unicamente de direito.

115. Requer a ANTT, portanto, o indeferimento das provas requeridas e o julgamento do pedido formulado, com o reconhecimento de sua improcedência.

VII. PLEITO: PASSIVOS AMBIENTAIS NÃO VERIFICADOS EM APROFUNDADA AUDITORIA AMBIENTAL (ITEM III, "D", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

116. A VIABAHIA formulou três pedidos relacionados a este pleito, um deles declaratório e outros dois condenatórios, transcritos no "RTE-508 - Quadro de Especificação de Provas Adicionais":

> i. Declare que a auditoria ambiental realizada em 2010, para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação n° 882/2009, consiste em aprofundada auditoria ambiental, nos termos da Cláusula 19.1.2.(xv) do Contrato, delimitando a matriz de risco da VIABAHIA em relação às obrigações de recuperação, preservação,

> remediação e gerenciamento de passivos ambientais relacionados ao Sistema Rodoviário, fato incontroverso;
>
> ii. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão dos serviços de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais alheios à responsabilidade da VIABAHIA já prestados, no montante a ser oportunamente quantificado no decorrer da arbitragem, acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT; e
>
> iii. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão da inclusão no PER das novas obrigações de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais descobertos após a realização de aprofundada auditoria ambiental em 2010, bem como seus respectivos fatos geradores.

117. Para a demonstração do direito alegado, a concessionária requereu a produção de provas oral e documental, com as seguintes justificativas:

> **(i) Prova oral com a oitiva de testemunhas técnicas:** (em Audiência de Instrução), notadamente técnicos da A&M, para demonstração das características dos passivos ambientais diagnosticados pela VIABAHIA e para corroborar a demonstração do desequilíbrio contratual e sua característica alheia ao que foi fixado na matriz de risco do Contrato.
>
> **(ii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais antes da Audiência de Instrução.

118. A questão controvertida aqui, entretanto, dispensa a produção de provas adicionais, e a improcedência dos pedidos é evidente, extraída mesmo da narrativa dos fatos em contraposição às normas contratuais. A divergência é meramente interpretativa do contrato de concessão, acerca dos limites da responsabilidade da concessionária pelas obrigações e riscos relacionados com passivos ambientais.

119. O pleito da concessionária se baseia unicamente em equivocada interpretação da seguinte cláusula de risco do contrato:

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

120. Segundo a interpretação da VIABAHIA, seria dela a responsabilidade apenas pelos passivos ambientais que pudessem ter sido descobertos por aprofundada auditoria ambiental, e que quaisquer outros passivos surgidos ao longo de todo o período da concessão seriam de

responsabilidade da ANTT, ou seja, sua ocorrência ensejaria o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato. Diz ela que realizou essa aprofundada auditoria ambiental em 2010, e que corrigiu todos os passivos ambientais identificados naquela ocasião. Sustenta, então, que todos os demais passivos surgidos posteriormente não são de sua responsabilidade, mas da ANTT, advindo daí o suposto direito ao reequilíbrio contratual.

121. Juntou aos autos um relatório (RTE-087) no qual aponta ter identificado 86 itens de passivos ambientais que alega terem surgido após a realização da "aprofundada auditoria ambiental". Do documento apresentado, vemos que os passivos apontados são, em sua quase totalidade, relativos a terraplenos e a lixo/entulho na faixa de domínio.

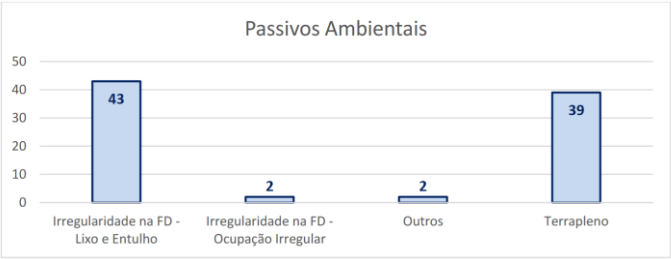


Figura 53 - Passivos Ambientais Externos – Classificação por Tipo de Ocorrência

122. A VIABAHIA defende não ter responsabilidade pela correção de nenhum desses passivos, por não terem sido eles identificados (possivelmente porque não existiam) na "aprofundada auditoria ambiental" que afirma ter realizado em 2010.

123. A divergência preponderante aqui situa-se no campo interpretativo. Há no contrato de concessão duas abordagens relativas aos passivos ambientais que podem existir ou surgir no trecho concedido, durante a vigência do contrato: a primeira relativa às **obrigações regulares** da concessionária, conhecidas previamente e precificadas no momento do leilão; e a segunda referente à **alocação de riscos** pelo surgimento de novos passivos ambientais no futuro.

124. Como detalhado na defesa escrita da ANTT, as **obrigações assumidas** pela concessionária no contrato de concessão, e que abrangem toda a extensão contratual, já contemplam de forma expressa a limpeza e remoção de lixo, entulho e materiais orgânicos (quadro 4.6 do PER – RDA-003), recuperação de terraplenos e obras de contenção (quadro 2.5 do PER – RDA-003), regularização completa de acessos e eliminação de ocupações irregulares no canteiro central e faixa de domínio (quadro 2.6 do PER – RDA-003), limpeza rotineira do

canteiro central e da faixa de domínio (quadro 4.6 do PER – RDA-003), entre outras. Percebe-se que os passivos ambientais cujo reequilíbrio é solicitado pela VIABAHIA são exatamente: (i) recuperação de terraplenos, (ii) ocupações irregulares ou (iii) lixo e entulho na faixa de domínio, atividades claramente previstas no PER como abrangidas pelas obrigações contratuais ordinárias da Concessionária (assim como nas demais concessões).

125. Por outro lado, a **alocação de riscos** é também clara ao atribuir à concessionária, como regra, a responsabilidade pela "[r]ecuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental relacionado ao Sistema Rodoviário". Como exceção, a cláusula de risco exclui da responsabilidade da VIABAHIA "o passivo que não possa ser ou não pudesse ter sido descoberto ou previsto por aprofundada auditoria ambiental". Com isso, a cláusula de risco faz ressalva apenas daqueles passivos imprevisíveis, mesmo após a realização de uma aprofundada auditoria ambiental. Essa é a exceção, não a regra, e os passivos apontados pela concessionária são comuns em uma concessão – lixo e entulho na faixa de domínio e terraplenos – nada havendo de extraordinário ou muito menos imprevisíveis.

126. A interpretação conferida à cláusula de risco, pela concessionária, inverte essa lógica, transformando em regra sua não responsabilização e atribuindo-lhe o risco apenas pelo que ela alega ter identificado em 2010. Se fosse essa a interpretação, sequer estaríamos no campo dos *riscos*, mas da *certeza*: bastaria a concessionária realizar uma auditoria ambiental e sua responsabilidade seria limitada à correção dos passivos ali identificados, não assumindo a responsabilidade pelo eventual surgimento de novos passivos, mesmo que previsíveis, o que contraria frontalmente a lógica do dispositivo contratual. E mesmo que assim fosse, a cláusula exclui da responsabilidade da concessionária apenas os passivos que não pudessem ter sido previstos na aprofundada auditoria, e não se pode cogitar que lixo e entulho na faixa de domínio, ou terraplenos, sejam passivos imprevisíveis, posto que seu surgimento é absolutamente normal e esperado ao longo da concessão.

127. Dessa forma, entendemos que o reconhecimento do direito alegado (ou da ausência desse direito) depende unicamente da definição da interpretação contratual, que prescinde da produção de provas em audiência. Na eventualidade de se ver reconhecido o direito, o que se faria em uma sentença parcial, poderia ser necessária a subsequente quantificação desse direito, e nesse momento a realização de novas provas seria demandada.

128. Por essas razões, a ANTT requer o indeferimento das provas requeridas pela concessionária e o reconhecimento de que a questão é unicamente de Direito e está madura para julgamento com base nas provas já juntadas aos autos.

VIII. PLEITO: O REMANEJAMENTO DE ADUTORAS DA EMBASA IDENTIFICADAS NA FAIXA DE DOMÍNIO

129. A VIABAHIA formulou o seguinte pleito, relacionado a este ponto:

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

130. A concessionária requereu a produção de prova testemunhal técnica sobre a questão, "para corroborar a demonstração do desequilíbrio contratual causado pela integração das obras para remanejamento da adutora da Embasa não previstas anteriormente no Contrato de Concessão".

131. A divergência aqui dispensa qualquer produção adicional de prova, havendo nos autos elementos mais que suficientes para sua solução. A simples leitura dos pedidos formulados já denuncia, de forma evidente, sua improcedência.

132. A VIABAHIA alega ter identificado em determinado trecho da rodovia a existência de adutoras da EMBASA, que precisariam ser remanejadas para a construção de ruas laterais. Afirma ter requerido da ANTT o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato – antes mesmo da execução de qualquer obra ou serviço – e que a Agência solicitou o envio do Projeto Executivo correspondente. A concessionária confessa que nem enviou o projeto executivo da forma requerida e nem executou a obra de remanejamento das adutoras da EMBASA.

133. À toda evidência, a concessionária pede reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por obra que não executou. A pretensão da concessionária de obter o imediato reequilíbrio por obra/serviço que não realizou e sem apresentar sequer o projeto executivo do que será feito, não encontra respaldo contratual. Da mesma forma, não há qualquer fundamento para o pedido de que o valor seja apurado "com base na medição do empreiteiro a ser encaminhada oportunamente pela VIABAHIA", por ser este um procedimento completamente dissonante das regras contratuais.

134. Os elementos que constam dos autos são suficientes para demonstrar a inexistência de qualquer direito, sendo desnecessária a oitiva de testemunhas técnicas – e a concessionária sequer indica quem seriam essas testemunhas e o que trariam de contribuição para a elucidação da controvérsia. Requer a ANTT, assim, o indeferimento do pedido de produção de prova.

IX. PLEITO: REINCLUSÃO DE VERBA REFERENTE AOS RECURSOS PARA DESENVOLVIMENTO TECNOLÓGICO – RDT (ITEM III, "B", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

135. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

X. PLEITO: OS IMPACTOS DA CRISE DOS CAMINHONEIROS À CONCESSÃO (ITEM III, "B", DO TERMO DE ARBITRAGEM

136. A concessionária formulou um único pleito relativo a este ponto, assim transcrito no "Quadro de Especificação de Provas Adicionais":

> i. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total de R$ 3.936.961,85, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis.

137. Requereu a produção de prova testemunhal técnica "para corroborar a demonstração do desequilíbrio contratual, especialmente quanto (i) ao impacto econômico-financeiro da crise dos caminhoneiros ao Contrato, sua quantificação e seu caráter alheio ao risco da VIABAHIA (caso fortuito não segurável), (ii) à continuidade da prestação das atividades da operação da Concessão pela VIABAHIA durante o período impactado".

138. A solução dessa controvérsia, entretanto, não demanda a produção de nenhuma prova adicional, situando-se no campo estritamente jurídico, de interpretação de uma única cláusula de alocação de riscos no contrato de concessão.

139. Em junho de 2018 ocorreu uma manifestação pública/social, denominada pela concessionária como "crise dos caminhoneiros", que durou 10 dias e afetou a concessão de diversas formas – seja na redução do tráfego, seja na efetiva prestação dos serviços. O contrato de concessão traz cláusula expressa e detalhada sobre esse risco, no seguinte sentido:

- se as perdas e danos decorrentes da manifestação forem objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, a concessionária assume o risco pelo período de até 90 dias, a cada 12 meses;

- se as perdas e danos decorrentes da manifestação **não** forem objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil, a concessionária assume o risco pelo período de até 15 dias, a cada 12 meses.

140. A situação aqui discutida enquadra-se perfeitamente na segunda hipótese, pois o risco não seria segurável, devendo a concessionária suportar suas consequências por 15 dias. As manifestações em questão duraram 10 dias e suas consequências, portanto, devem ser suportadas integralmente pela concessionária, por aplicação do dispositivo contratual expresso.

141. Dessa forma, por consistir em matéria estritamente de Direito, requer a ANTT o indeferimento do pedido de produção de prova testemunhal. A prova testemunhal técnica em nada auxiliaria este Tribunal na demonstração da (in)existência do direito vindicado, pois a solução encontra-se na pura interpretação das cláusulas do contrato de concessão.

XI. PLEITO: ATRASO NA ABERTURA DAS PRAÇAS DE PEDÁGIO (ITEM III "E", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

142. A concessionária formulou o seguinte pleito relacionado a este ponto:

> i. Condene a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos da Cláusula 19.1.3.(iii) e 20.1.2., artigos 9º e 10 da Lei Geral de Concessões e do artigo 65, II, d, da Lei n° 8.666/93, no montante de R$ 43.378.763,04, como detalhado no Relatório A&M (RTE-087), já excluindo a sobreposição de eventos, valor

> este a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT.

143. Requereu a produção de prova testemunhal técnica, em audiência de instrução, "para corroborar a demonstração da responsabilidade da ANTT em relação ao atraso na abertura das Praças de Pedágio e, consequentemente, a necessidade do reequilíbrio contratual e sua quantificação". Indica a necessidade de oitiva "dos técnicos da A&M", os quais já apresentaram relatório, juntado aos autos.

144. Sobre o ponto, vemos que a farta prova documental já trazida aos autos é suficientemente clara para a demonstração da inexistência do direito alegado. Entretanto, dada a real complexidade da matéria, caso este Tribunal entenda necessária a realização de audiência de instrução, a ANTT não se opõe à oitiva de testemunhas técnicas que possam esclarecer a sequência dos eventos ocorridos, relacionados ao atraso na abertura das praças de pedágio.

145. Como afirmado nas defesas escritas da ANTT, a concessionária não cumpriu os requisitos contratuais para o início da cobrança do pedágio antes de 13/09/2010, quando finalmente integralizou seu capital social, data muito posterior àquela que aponta como referência para o início da cobrança (19/04/2010), e que usa como referência para o pleito de reequilíbrio. Além disso, a concessionária já foi reequilibrada por atrasos da ANTT na emissão das DUPS e dos projetos executivos das praças de pedágio, nada mais havendo a ser indenizado.

146. Pelo exposto, entende a ANTT que as provas documentais trazidas aos autos são suficientes para o esclarecimento da controvérsia, porém não se opõe à oitiva de testemunhas técnicas – indicadas por ambas as partes – em audiência de instrução e julgamento.

XII. PLEITO: CUSTOS ADICIONAIS DECORRENTES DA PASSAGEM DE CARGAS ESPECIAIS NAS RODOVIAS CONCEDIDAS À VIABAHIA (ITEM III "D", DO TERMO DE ARBITRAGEM)

147. Formulou a VIABAHIA o seguinte pleito relacionado a este ponto:

> i. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão no valor total atualizado de R$ 4.784.409,35, sendo R$ 1.662.006,86 considerando o montante incorrido pela VIABAHIA até 2019, e R$ 3.122.402,48 projetados para o período de 2020 a 2034, todos valores na data-base (dezembro/2005), conforme detalhado no Relatório Complementar A&M (RTE-459), a

> ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em virtude da mora da ANTT.

148. Requereu a produção de prova testemunhal técnica, indicando a necessidade de oitiva dos "técnicos da A&M" para "corroborar a demonstração (i) da alteração contratual imposta pela ANTT e (ii) o desequilíbrio causado pela nova obrigação contratual".

149. A solução da questão, entretanto, independe da produção de qualquer prova adicional, encontrando resposta nas próprias alegações da concessionária que, indiretamente e involuntariamente, **reconhece a improcedência do próprio pedido**.

150. Em brevíssima síntese, a concessionária alega que a Resolução DNIT 01/2016 criou obrigação nova, a ela imposta, relativa a solicitações de Autorizações Especiais de Trânsito – AET. Assim afirmou em suas alegações iniciais:

> 112. Diante desta omissão da ANTT, a VIABAHIA se vê severamente prejudicada ao ter de arcar com os custos **não previstos** decorrentes da prestação dos serviços que lhe foram atribuídos pela Resolução n° 1/2016 (**RTE-205**) do DNIT e mantidos pela recente superveniência da Resolução nº 01/2020 do DNIT, especialmente no que se refere à **(i)** análise da viabilidade das solicitações de AET e **(ii)** elaboração de um programa de tráfego para estas cargas indivisíveis, conforme consta do art. 15 e seu respectivo §4º, da citada Resolução nº 1/2020 (**RTE-206**):

151. E também na réplica:

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

152. Ocorre que, apesar de defender – de forma muito clara e enfática – que a nova obrigação apenas surgiu em 2016, com a Resolução DNIT 01/2016, a concessionária apresentou seus cálculos no Relatório A&M (RTE-087) no qual confessa que já executa esses serviços ao menos desde 2011:

606. No que se refere a quantidade de AETs, a A&M analisou o número de solicitações provenientes dos relatórios do SIAET[408], compreendidas entre o período de 2011 a 2019. Como resultado, conforme demonstrado na Tabela 40, nota-se uma **média anual variando entre 3 a 14 consultas diárias no período**.

Ano	Custo Total VIABAHIA (R$)
2011	52.694,83
2012	121.907,72
2013	192.409,76
2014	208.310,78
2015	210.801,80
2016	234.779,51
2017	269.066,54
2018	242.151,79
2019	129.884,13
Total (R$)	**1.662.006,86**

Tabela 42 – Valor total custos diretos e indiretos AETs

153. Não é preciso nenhuma prova adicional para demonstrar que inexiste obrigação nova, criada em 2016, quando a própria concessionária **CONFESSA** que já presta esses serviços desde 2011. A VIABAHIA tenta claramente levar a erro este Tribunal, razão pela qual a ANTT requereu sua condenação por litigância de má-fé. Não há prova maior que o próprio reconhecimento da falsidade de suas alegações pela própria requerente, permitindo o julgamento imediato da questão.

154. Pelo exposto, requer a ANTT o indeferimento do pedido de produção de prova testemunhal.

XIII. PLEITO: INDEVIDA E IMOTIVADA PROIBIÇÃO PARA EXPLORAÇÃO DE RECEITA COM PUBLICIDADE (ITEM XVIII, DO TERMO DE ARBITRAGEM)

155. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

XIV. PLEITO: ALTERAÇÃO NO SISTEMA DE PESAGEM DE VEÍCULOS (ITENS XVI E XVII DO TERMO DE ARBITRAGEM)

156. Formulou a concessionária dois pedidos relativos a este item:

> i. Declare que a imposição feita pela ANTT à VIABAHIA, por meio do Ofício n° 0002/2018/GEFIR/SUINF, para que fossem implantadas 4 PPVAR, em substituição aos 4 PPF originalmente previstos no Contrato, consiste em alteração unilateral do Contrato, devendo ser promovido o concomitante reequilíbrio econômico-financeiro;
>
> ii. Consequentemente, condene a ANTT a apreciar os projetos encaminhados de forma definitiva, procedendo ao concomitante reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato, nos termos do art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 e das Cláusulas 16.6.1, 19.1.3.(v) e 20.1.2 do Contrato, no montante a ser quantificado ao longo deste procedimento arbitral.

157. Para comprovar a procedência desses pedidos, requereu a produção de prova testemunhal técnica, dos técnicos da "A&M", "para corroborar a demonstração da alteração contratual promovida pela ANTT e quanto à quantificação do desequilíbrio contratual". Requereu ainda a produção de prova documental complementar.

158. Como fundamento dos pleitos formulados acima, a concessionária alega que a ANTT, por meio do envio de um ofício, teria promovido a alteração unilateral do contrato, ao determinar a "alteração do modelo de posto de pesagem a ser instalado, que passaram a ser "4 Postos de Pesagem Veicular com Agente Remoto ("PPVAR"), com a adoção do sistema *High Speed Weight in Motion* ("HS-WIM")" (Alegações iniciais).

159. Em resposta, a ANTT defendeu que não se opôs ao pedido de reequilíbrio formulado, pois sequer os projetos dos novos postos de pesagem foram aprovados pela Agência até o momento. Informou que os novos projetos se encontram em análise pela Superintendência de Fiscalização da ANTT, e quando da sua aprovação será aferida a diferença entre os novos projetos e os projetos inicialmente previstos para a identificação de eventual desequilíbrio contratual e consequente reequilíbrio contratual.

160. O tema não foi objeto de decisão definitiva da ANTT, nada havendo a ser reconhecido a título de desequilíbrio econômico-financeiro – nem mesmo de alteração contratual – enquanto os novos projetos não forem apreciados e aprovados, com a consequente alteração do contrato de concessão. Nenhuma obrigação incide sobre a concessionária nesse momento, que justifique o reequilíbrio contratual pretendido.

161. O pedido formulado pela concessionária é em parte carente de interesse de agir e na outra parte juridicamente impossível. Não há controvérsia, nem decisão da ANTT, de modo que não se sabe contra o que a concessionária litiga neste ponto. De outro lado, é impossível que seja quantificado no curso deste procedimento o montante do desequilíbrio econômico-financeiro que, nesse momento, é apenas eventual e poderá ocorrer ou não no futuro, a depender do resultado da aprovação dos novos projetos pela ANTT.

162. Destaque-se que esses projetos podem sofrer ainda alterações, e há até mesmo a possibilidade de não serem aprovados (inexiste garantia de aprovação de qualquer projeto), o que esvaziaria completamente os pleitos formulados pela VIABAHIA.

163. Pelo exposto, requer a ANTT o indeferimento do pedido de produção de provas, por ser clara a ausência de requisitos essenciais ao julgamento do mérito do pedido, estando configurada a ausência de interesse de agir e a impossibilidade jurídica do pedido.

XV. PLEITO: GLOSAS INDEVIDAMENTE PRATICADAS PELA ANTT EM RELAÇÃO À VERBA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO (ITENS XVI E XVII DO TERMO DE ARBITRAGEM)

164. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

XVI. PLEITO: INCORRETA APLICAÇÃO DO DESCONTO DE REEQUILÍBRIO (ITENS XV E XVII DO TERMO DE ARBITRAGEM)

165. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

XVII. PLEITO: APLICAÇÃO INDEVIDA DO DESCONTO DE REEQUILÍBRIO NA 7ª REVISÃO ORDINÁRIA (ITENS XV E XVII DO TERMO DE ARBITRAGEM)

166. A requerente formulou o seguinte pleito relacionado ao ponto em questão:

> i. Condene a ANTT a promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total de R$ 604.221,40, valor na data-base (dezembro/2005), a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis.

167. Requereu a produção de prova testemunhal técnica, afirmando que a oitiva dos técnicos da "A&M" seria necessária para a prova do direito alegado, "para corroborar a demonstração da regularidade do atingimento dos parâmetros de desempenho e quantificação".

168. A divergência neste ponto parece assentar-se sobre elementos estritamente de fato. A concessionária alega ter cumprido os parâmetros de desempenho e apresenta relatórios de empresas por ela contratadas, enquanto a ANTT, por meio de seus fiscais, aponta o descumprimento desses parâmetros. Os documentos apresentados pela concessionária não possuem nenhum tipo de prevalência sobre os documentos produzidos pela ANTT, no exercício de suas competências e prerrogativas contratuais.

169. A distribuição do ônus probatório determina que cabe à VIABAHIA a comprovação dos fatos em que baseia suas alegações. Precisa então comprovar o atingimento dos parâmetros do desempenho, e para isso tem o dever de afastar a presunção de veracidade e legitimidade dos atos fiscalizatórios da ANTT, que constataram o oposto. Foram apontadas na tréplica os seguintes pontos controvertidos:

> a) A concessionária não atendeu aos indicadores dos parâmetros de desempenho estabelecidos em contrato;
> b) A concessionária não comprovou a execução de obras/serviços após a elaboração do relatório de monitoração;
> c) A execução de obras que não se traduz no atendimento dos parâmetros de desempenho não tem relevância contratual para afastar a aplicação do Desconto de Reequilíbrio

170. Sendo estes os pontos controvertidos e considerando toda a prova documental já juntada aos autos, entendemos que a oitiva de técnicos da A&E – que já apresentaram suas considerações por escrito, em relatório juntado aos autos – nada acrescentará que possa

resolver o litígio. Temos nos relatórios da ANTT atestando o descumprimento dos parâmetros de desempenho e não temos comprovação do contrário pela concessionária.

171. Pelo exposto, a ANTT requer o indeferimento da produção da prova testemunhal requerida, por não se direcionar à solução da controvérsia que, nesse caso, é unicamente de fato. A questão está apta a julgamento imediato, aplicando-se as regras de distribuição do ônus da prova e a presunção de legitimidade do ato administrativo fiscalizatório.

XVIII. PLEITO: NULIDADE DE AUTOS DE INFRAÇÃO (ITENS XIII E XIV DO TERMO DE ARBITRAGEM)

172. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

XIX. PLEITO: INAPLICABILIDADE DAS PORTARIAS Nº 184/2018/SUINF/ANTT, Nº 28/2019/SUINF/ANTT 216/2019/SUINF/ANTT E DO OFÍCIO CIRCULAR Nº 0011/2018/SUINF (ITENS XIX "A" E "B" DO TERMO DE ARBITRAGEM)

173. A VIABAHIA formulou quatro pedidos relacionados a este item:

> i. Declare a inaplicabilidade da Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato.
> a. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT ao Contrato, condene a ANTT a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão dos custos adicionais a incorrer, para o cumprimento das novas obrigações que foram impostas pela Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT, a ser oportunamente quantificado nesta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária.
>
> ii. Declare a inaplicabilidade da Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato.
> a. Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda pela aplicabilidade da Portaria n° 28/2019/SUINF/ANTT ao Contrato, condene a ANTT a recompor o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em razão das novas obrigações que foram impostas por esta Portaria, a ser oportunamente quantificado nesta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária.
>
> iii. Declare a inaplicabilidade da Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT ao Contrato.
> a. Consequentemente, requer-se, ainda, a declaração de nulidade do Desconto de Reequilíbrio aplicado em desfavor da Requerente, com a consequente recomposição do equilíbrio econômico-financeiro a ser oportunamente quantificada no curso desta arbitragem e acrescido de juros, correção monetária.
>
> iv. Declare a inaplicabilidade do Ofício Circular nº 011/2018/SUINF ao Contrato.
> a. Por consequência, sendo incontroversa a não adequação do SICRO, requer a VIABAHIA que a ANTT seja condenada a utilizar, tal como previsto nas Cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3. do Contrato, critérios de mercado para precificação dos investimentos objeto da Concessão.

174. Requereu a produção de prova documental complementar, relativa a documentos novos, surgidos posteriormente à fase postulatória. A ANTT não tem objeção ao pedido, considerando que a juntada de documentos novos (produzidos ou descobertos posteriormente à fase postulatória) que possam influenciar no julgamento da lide é admitida a qualquer tempo.

XX. PLEITO: INAPLICABILIDADE DA RESOLUÇÃO N° 5.859/2019 (ITEM XIX DO TERMO DE ARBITRAGEM)

175. A concessionária indicou que o pleito está maduro para julgamento imediato, dispensando a produção de novas provas, o que conta com a concordância da ANTT.

XXI. PLEITO: INCLUSÃO E EXCLUSÃO DE INVESTIMENTOS DO PER (ITENS III, "C", V, VI, VII, VIII, "A" E "B", IX, X E XI DO TERMO DE ARBITRAGEM)

176. A VIABAHIA formulou nesta arbitragem os seguintes pedidos, relativos a este item:

> a) A condenação da ANTT a apreciá-las de forma definitiva no âmbito da próxima Revisão Extraordinária sem que possa se eximir dessa apreciação por meio dos subterfúgios até aqui utilizados, reconhecendo o direito ao concomitante reequilíbrio econômico financeiro do Contrato, nos termos do art. 9º, §4º, da Lei nº 8.987/95 e das Cláusulas 16.6.1, 19.1.3.(v) e 20.1.2 do Contrato, incluindo os custos relacionados às atividades de administração, conservação, manutenção e monitoração
>
> (i) Subsidiariamente, caso o Tribunal Arbitral entenda que a inclusão e exclusão de investimentos do PER da VIABAHIA somente possa ser realizada no âmbito da Revisão Quinquenal, condene a ANTT a realizar de forma imediata e direta a devida revisão contratual para apreciação das propostas da VIABAHIA, nos termos do Contrato, considerando a inconteste mora da ANTT por não realizar a Revisão Quinquenal, e, em qualquer hipótese, observado o disposto no item 5 do Caderno V destas Alegações Iniciais.
>
> b) A condenação da ANTT à recomposição econômico-financeira dos custos complementares relacionados às obras não originalmente previstas no PER, cuja execução já foi devidamente aprovada pela ANTT, quais sejam:
>
> (i) Viaduto Simões Filho;(ii) Barreiras New Jersey, no trecho Salvador-Simões Filho; (iii) Estrada do Feijão; (iv) Passarela do km 462 da Rodovia Santos Dumont, BR-116/BA; (v) Passarela do km 586 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; (vi) Passarela do km 541 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; (vii) Passarela do km 537 da Rodovia Engenheiro Vasco Filho, BR-324/BA; e (viii) Acesso Provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista, no montante provisoriamente quantificado em R$ 14.722.416,79 (quatorze milhões setecentos e setenta e dois mil quatrocentos e dezesseis reais e setenta e nove centavos).

177. Requereu a produção de prova oral, para a oitiva de testemunhas técnicas, e de prova documental complementar. Sustentou a necessidade da oitiva "para corroborar a demonstração do desequilíbrio contratual e a verossimilhança das propostas de inclusão ou exclusão de investimentos apresentadas pela VIABAHIA", e ainda que "faz-se necessária à demonstração, precipuamente, da pertinência técnica das propostas de inclusão e exclusão de investimento do Contrato".

178. A solução da controvérsia em questão independe de qualquer produção de prova complementar. Sua análise fundamenta-se única e exclusivamente na fixação da correta interpretação do contrato de concessão.

179. A VIABAHIA, na formulação de seus pedidos, confunde conceitos contratuais elementares, como os de revisão ordinária/extraordinária/quinquenal e de alteração do contrato de concessão. O pedido formulado pela concessionária não faz sequer sentido, à luz do contrato e das normas regulatórias da ANTT.

180. No primeiro pedido formulado, a VIABAHIA pretende a condenação da ANTT a apreciar os pleitos de inclusão/exclusão de investimentos por ela apresentados – em outros termos, pede uma tutela que imponha à ANTT uma obrigação de fazer. Porém, quer determinar que a apreciação dos seus pleitos pela Agência se dê "no âmbito da próxima revisão extraordinária", o que não encontra nenhum respaldo contratual. A previsão contratual da revisão extraordinária é a seguinte:

16.6 Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

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

181. Por sua vez, a cláusula 20, mencionada no dispositivo acima, trata da recomposição do equilíbrio-financeiro do contrato, e dispõe:

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

182. A subcláusula referida (19.1.3) elenca os riscos assumidos pelo Poder Concedente, que não são de responsabilidade da concessionária, trazendo, dentre eles, o *jus variandi*, a prerrogativa de alteração unilateral do contrato de concessão por decisão da ANTT:

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

183. Desse contexto contratual se pode concluir que a alteração unilateral do contrato é uma prerrogativa do Poder Concedente e se, quando exercida, resultar na alteração dos encargos atribuídos à concessionária, haverá o dever de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essa recomposição, por sua vez, ocorrerá no âmbito da revisão extraordinária.

184. Isso implica reconhecer que os pleitos de alteração contratual formulados pela VIABAHIA não são analisados na revisão extraordinária, pois esta revisão apenas ocorrerá já para efetivar os efeitos financeiros da alteração contratual que a precede. Nessa linha, o pedido formulado pela VIABAHIA não encontra respaldo no contrato de concessão, pois não há qualquer norma contratual ou regulatória que assegure um direito da concessionária à análise e acolhimento de seus pleitos em revisão extraordinária ou quinquenal. Estamos no campo do *jus variandi*, sendo a alteração contratual unilateral uma prerrogativa do Poder Concedente, não um direito da VIABAHIA.

185. A questão envolve ainda a análise de normas regulatórias, que disciplinam as revisões extraordinária e quinquenal (Resolução ANTT 675/2004), que dispõe:

> Art. 2º-A. Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões: *(Redação dada pela Resolução 5859/2019/DG/ANTT/MI)*
>
> I - decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, caso fortuito, fato da Administração, fato do príncipe ou alteração unilateral do contrato pelo Poder Concedente, em caráter emergencial, ou da ocorrência de outras hipóteses previstas expressamente no contrato de concessão; *(Acrescentado pela Resolução 5859/2019/DG/ANTT/MI)*
>
> II - que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária, ou que comprometa ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato *(Acrescentado pela Resolução 5859/2019/DG/ANTT/MI)*

186. As revisões extraordinárias são, portanto, excepcionais – tem cabimento apenas nas hipóteses descritas na norma, que em nada contrariam o contrato de concessão. As alterações contratuais consideradas de caráter emergencial podem ser feitas a qualquer tempo, e terão sua repercussão econômico-financeira (recomposição do equilíbrio) por meio de revisão extraordinária. Não sendo reconhecido o caráter emergencial – e isso constitui prerrogativa exclusiva da ANTT, inserida no campo da discricionariedade pura – as alterações devem ocorrer em revisões quinquenais do contrato de concessão, que são assim previstas na mesma Resolução ANTT 675/2004:

> Art. 2º-B Nas revisões quinquenais serão consideradas as repercussões decorrentes de modificações por: alteração, inclusão, exclusão, antecipação ou postergação de obras ou serviços, com o objetivo de compatibilizar o PER com as necessidades apontadas por usuários, concessionária e corpo técnico da ANTT, decorrentes da dinâmica do Sistema Rodoviário. *(Acrescentado pela Resolução 5172/2016/DG/ANTT/MTPA)*

187. Em conclusão, é clara a ausência de qualquer direito da concessionária às alterações do contrato de concessão que ela pretende. E é clara também a ausência de direito sobre a escolha do momento em que essas alterações ocorrerão. Essas questões são unicamente de direito, suficientes para o julgamento de improcedência dos pedidos formulados, e dispensam a produção de qualquer prova adicional.

188. Pelo exposto, requer a ANTT o indeferimento do pedido de produção de provas formulado pela VIABAHIA.

XXII. PLEITO: PERDAS E DANOS (ITEM XVI DO TERMO DE ARBITRAGEM)

189. Por fim, a concessionária apresentou como último pedido o seguinte:

> i. A condenação da ANTT a indenizar a Requerente por todas as perdas e danos, inclusive danos materiais e morais e lucros cessantes, sofridos pela Requerente em razão de atrasos, ações, omissões, inadimplementos e/ou descumprimentos da ANTT e/ou do Poder Concedente, incluindo, dentre outros, a não realização das revisões previstas no Contrato, bem como a demora em avaliar, aprovar e autorizar a execução dos projetos executivos, estudos e metodologias apresentados pela Requerente, bem como em razão de eventual desvio de finalidade e abuso de poder praticado pela ANTT e/ou Poder Concedente;

190. Requereu, então, a produção das seguintes provas:

> **(i) Prova pericial (i) de engenharia e (ii) econômico-financeira, com nomeação de perito pelo Tribunal Arbitral:** para a comprovação (*an debeatur*) e quantificação (*quantum debeatur*) dos danos e prejuízos incorridos pela VIABAHIA por responsabilidades da ANTT demonstradas no âmbito do procedimento.
>
> **(iii) Prova documental:** em complemento à documentação acostada aos autos e tendo em vista a perícia requisitada, a VIABAHIA requer seja autorizada a juntada de documentos adicionais, para o que solicita prazo de 60 dias contados da nomeação dos peritos técnicos.

191. Curiosamente, em nenhuma das petições apresentadas pela VIABAHIA há qualquer referência aos fundamentos deste pedido de indenização por perdas e danos, abrangendo danos materiais, danos morais e lucros cessantes sofridos pela concessionária, que já não estejam supostamente incluídos nos demais pedidos. Não há qualquer esclarecimento sobre quais são esses danos, nem as suas causas, impedindo não apenas o exercício do contraditório quanto a própria compreensão, por este Il. Tribunal arbitral, de qual a controvérsia, para fins de delimitação das provas necessárias.

192. É preciso que a requerente indique, de forma clara e direta, quais são os fatos que pretende comprovar. Quais são as ações/omissões da ANTT que geraram algum prejuízo à VIABAHIA. Não havendo a indicação, nem mesmo em tese, de fatos que possam ser enquadrados em previsões normativas ou contratuais, fica inviabilizada a produção probatória.

193. Vemos que a VIABAHIA requereu prova pericial de engenharia e prova pericial econômico-financeira, mas não sabemos qual será o objeto periciado. Sobre o que iria a perícia se debruçar? Os pedidos genéricos formulados inviabilizam tanto a discussão de mérito quanto

de prova, razão pela qual a ANTT requer o indeferimento dos pedidos de prova antes que a concessionária explicite, de forma objetiva, quais são os fatos a serem provados.

XXIII. REQUERIMENTOS FINAIS

194. Ante os argumentos aqui expostos, vemos que não estão devidamente identificados nos autos quais são os pontos controvertidos, de fato e de Direito, do que decorrerá a análise, primeiramente, da necessidade da produção de provas complementares e, em seguida, a definição das provas necessárias para a demonstração dos fatos relevantes para a solução da lide.

195. Parece-nos que a maior parte das questões se situa no campo unicamente da divergência jurídica que, quando solucionada, possibilitará o julgamento de procedência ou improcedência dos pleitos. Outra parte envolve também a comprovação de fatos, porém estes encontram-se suficientemente demonstrados por meio das provas já juntadas aos autos, dispensando, também, complementação probatória. O julgamento antecipado da lide pode ser aqui admitido, em sentença parcial de mérito, como instrumento de eficácia do procedimento arbitral. Sobre o tema, assim defende Ernane Fidélis dos Santos:

> "O mérito pode ser julgado antecipadamente, caso a questão seja unicamente de direito, isto é, quando não há fato sobre o que se indagar. (...)
>
> Pode a questão ser de direito e de fato, mas não haver necessidade de produção de prova em audiência, visto que a matéria fática ou já está suficientemente provada, ou o fato em si, por sua característica peculiar, adquirida no corpo do processo, não carece mais de nenhuma prova, seja por efeito de notoriedade, confissão, incontrovérsia ou presunção legal de existência de veracidade".

196. Tomando-se o primeiro pleito como exemplo, mostrar-se-ia de pouca utilidade a realização de uma perícia para se investigar se houve crise e se essa crise afetou o contrato, antes de se definir se a crise econômica, em si, constitui um evento que desequilibra o contrato, nos termos das cláusulas do contrato de concessão efetivamente assinado pelas partes. Sobre a questão, não se trata de questionar a ocorrência ou não do evento, mas de se avaliar sua qualificação jurídica, a responsabilidade das partes pelas consequências decorrentes e a natureza das variações constatadas, à luz da matriz de risco contratual.

197. Como dito, entendemos a definição dos pontos controvertidos é de fundamental importância para a delimitação do escopo probatório. Nessa função, deve-se reconhecer que a assunção de um papel proativo pelo Tribunal arbitral é essencial, nos termos definidos nas *regras de Praga*[3]*:*

> "2.2. Durante a conferência de gestão do processo, o Tribunal Arbitral, se o julgar apropriado, deverá:
>
> i. discutir com as partes um calendário processual;
>
> ii. esclarecer com as Partes as respetivas posições em relação:
>
> a. ao pedido formulado pelas partes;
>
> b. aos fatos que não estão em disputa entre as partes e os fatos que são contestados; e
>
> c. aos fundamentos jurídicos nos quais as Partes baseiam as suas posições.

198. A definição prévia, pelo Tribunal Arbitral, dos pontos controvertidos e da distribuição do ônus da prova constitui mecanismo apto a gerar ganhos de eficácia ao procedimento arbitral, trazendo maior segurança e direcionamento à fase de instrução processual. O Tribunal arbitral detém poderes que permitem a direção da instrução probatória do processo, delimitando seu escopo a partir de sua própria análise, como julgador, dos pedidos que demandam provas e daqueles que constituem questões unicamente de direito ou cujos fatos relevantes já estão suficientemente provados, em diálogo com as partes[4].

199. Por todo o exposto, requer a ANTT:

i. O julgamento imediato de todos aqueles pedidos que dispensam a produção de provas complementares, conforme justificativas acima apresentadas, por meio de sentença parcial de mérito.

---

[3] "As Regras sobre a Condução Eficiente de Procedimentos em Arbitragem Internacional (as "Regras") destinam-se a fornecer uma estrutura e / ou orientação aos Tribunais Arbitrais e às Partes para a aumentar a eficiência da arbitragem através do encorajamento de um papel mais ativo do tribunal arbitral na condução dos procedimentos". Disponível em https://praguerules.com.

[4] **Barrocas, Manuel Pereira. 2013.** *Manual de Arbitragem, 2a ed.* Coimbra : Edições Almedina, 2013.

ii. A fixação dos pontos controvertidos e distribuição do ônus probatório, pelo Tribunal Arbitral, em diálogo com as partes, em relação aos fatos a serem provados, previamente à determinação da produção de provas complementares.

200. Feitas as considerações e requerimentos acima, conclui-se solicitando ao Tribunal a ponderação das razões aqui elencadas na fixação do rito procedimental que seguirá. Como vimos, a presente arbitragem, em verdade, consiste em várias arbitragens autônomas reunidas sob um mesmo procedimento, cada uma delas representada por um dos "cadernos" apresentados pela requerente. As decisões a serem tomadas neste momento processual são fundamentais para a garantia de maior eficiência processual, com o julgamento de grande parte dos pedidos que independem de provas complementares e o seguimento do processo apenas em relação aos demais.

Brasília, 27 de agosto de 2021.

JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR:03690630312
Assinado de forma digital por JONAS RODRIGUES DA SILVA JUNIOR:03690630312
Dados: 2021.09.09 21:09:04 -03'00'

JONAS RODRIGUES DA SILVA JÚNIOR
Procurador Federal

ROBERTA NEGRÃO COSTA WACHHOLZ
Procuradora Federal

KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA:03776052473
Assinado de forma digital por KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA:03776052473
Dados: 2021.09.09 19:45:05 -03'00'

KALIANE WILMA CAVALCANTE DE LIRA
Procurador Federal

PRISCILA CUNHA DO NASCIMENTO
Procuradora-Geral da ANTT

SERPRO
Assinado digitalmente por:
MILTON CARVALHO GOMES
Sua autenticidade pode ser confirmada no endereço :
<http://www.serpro.gov.br/assinador-digital>

MILTON CARVALHO GOMES
Procurador Federal

SILVIA MACHADO LEAO:03785490658
Assinado de forma digital por SILVIA MACHADO LEAO:03785490658
Dados: 2021.09.09 20:18:16 -03'00'

SILVIA MACHADO LEÃO
Procuradora Federal

LISTA DE DOCUMENTOS

RESPOSTA AO REQUERIMENTO DE ARBITRAGEM	
RDA-001	Contrato de Concessão
RDA-002	1º, 2º e 3º termos aditivos contratuais
RDA-003	Programa de Exploração da Rodovia - PER
MANIFESTAÇÃO DE 18/02/2020 SOBRE REVOGAÇÃO DAS LIMINARES	
RDA-004	Edital de Concessão nº 001/2008
RDA-005	Portaria PGF nº 911, de 10 de dezembro de 2018
RDA-006	Sentença proferida na ACP nº 1000238-14.2017.4.01.3307
RDA-007	Sentença proferida na ACP nº 6049-88.2011.4.01.3304
RDA-008	Sentença proferida na ACP nº 8290-50.2016.4.01.3307
RDA-009	Decisão proferida na ACP nº 1002166-29.4.01.3307
RDA-010	Resolução ANTT nº 675/2004
RDA-011 (RDA - 093)	Resolução ANTT nº 5.859/2019
RDA-012	Ofício SEI 18477/2019/GEFIR/SUINF/DIR/ANTT
RDA-013	Carta VB-GEC-1191/2019
RDA-014	Carta VB-GEC-1192/2019
RDA-015	Acórdão TCU nº 2190
RDA-016	Acórdão TCU nº 2061
RDA-017	Segunda decisão proferida na ação cautelar nº 1023220-63.2019.4.01.3400
RDA-018	Nota técnica SEI nº 97/2020/GEFIR/SUINF/DIR
RDA-019	Termo de Ajuste de Conduta – TAC
PETIÇÃO 1 - MANIFESTAÇÃO DE 17.04.2020 SOBRE A ORDEM PROCESSUAL Nº 03	
RDA-020	Carta VIABAHIA VB_GEC_0358_2020__Suspensao_de_prazos___AI_5657
RDA-021	Carta VIABAHIA VB_GEC_0364_2020__Suspensao_de_prazos___AI_05656
RDA-022	Resolução ANTT n. 5.878, de 2020
RDA-023	Decreto Legislativo nº 06, de 2020
PETIÇÃO 2- MANIFESTAÇÃO SOBRE A COMPETÊNCIA DO TRIBUNAL ARBITRAL E REVOGAÇÃO DAS LIMINARES	
RDA-024	Processo Administrativo 50500.138330-2017-61 - cláusula arbitral
RDA-025	Relatório de Fiscalização do TCU (TC 010.222/2019-7) - SIGILOSO

RDA-026 (RDA - 123)	Nota Técnica nº 223-2017-GEROR-SUINF
RDA-027	Contestação ANTT – Processo nº 1033023-70.2019.4.01.3400
PETIÇÃO 3 - MANIFESTAÇÃO SOBRE OP Nº 04	
RDA-028	Petição 2 da Requerida – Versão pública.pdf
PETIÇÃO 4 - RESPOSTA ÀS ALEGAÇÕES INICIAIS	
RDA-029	Petição Inicial VIABAHIA – processo 1009371-92.2017.4.01.3400
RDA-030	Nota Informativa SEI nº 181/2020/NAM/DG/DIR
RDA-031	Nota Técnica SEI nº 4044/2020/GT/ARBITRAGEM/GEENG/SUROD/DIR
RDA-032	Dissertação Rangel (2017)
RDA-033	Matéria Valor Econômico - Concessões vão exigir reequilíbrio de caixa
RDA-034	Documento Diagnóstico
RDA-035	Carta AST nº 21/2017
RDA-036	Contrato de Concessão ECOSUL
RDA-037	Parecer n. 01751/2016/PF-ANTT/PGF/AGU
RDA-038	Nota Técnica SEI nº 4043/2020/GT
RDA-039	Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF
RDA-040	Nota técnica nº 040/2016/GEINV/SUINF
RDA-041	Proposta de Projeto de Pesquisa RDT ECOPONTE
RDA-042	Ofício CMB n° 003/19
RDA-043	Processo SEI nº 50500.418613/2016-11
RDA-044	Relatório de Análise de Projeto nº 205/2016
RDA-045	Fls. 13v do Relatório de Análise de Projeto nº 205/2016
RDA-046	Nota Técnica nº 049/2017/GEINV/SUINF
RDA-047	Resolução ANTT nº 1.187/2005
RDA-048	Nota Técnica nº 221/2016/GEROR/SUINF
RDA-049	Ofício nº 903/2018/GEFIR/SUINF
RDA-050	Convênio entre a VIABAHIA e a PRF
RDA-051	Extrato da celebração do Convênio n° 001/2011
RDA-052	Nota técnica n° 023/2012/GEINV/SUINF
RDA-053	Relatório da área técnica TC 010.125/2019-1
RDA-054	Memorando nº 036/2018/SUINF

RDA-055	Resolução ANTT nº 5.850/2019
RDA-056	Anexo 1 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Termo de Arrolamento de Bens
RDA-057	Anexo 2 do Contrato de Concessão VIABAHIA - PER
RDA-058	Anexo 3 do Contrato de Concessão VIABAHIA -
RDA-059	Anexo 4 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Seguro-garantia
RDA-060	Anexo 5 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Desconto de Reequilíbrio
RDA-061	Anexo 6 do Contrato de Concessão VIABAHIA - Composição Societária
RDA-062	Anexo 7 do Contrato de Concessão VIABAHIA - IBAMA
RDA-063	Contrato de Concessão ViaSul
RDA-064	Acórdão nº 283/206-TCU-Plenário
RDA-065	Acórdão nº 1174/2018-TCU-Plenário
RDA-066	Instrução Técnica do TC 031.985/2016-5
RDA-067	Parecer Técnico nº 180/2018/GEFIR/SUINF
RDA-068	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Histórico Massapê
RDA-069	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Dinâmica de intervenções
RDA-070	Relatorio Monitoração Pavimento com massapê - Intervenções realizadas
RDA-071	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Análise km 2015
RDA-072	Relatório Monitoração Pavimento com massapê - Análise do km 2019
RDA-073	Relatorio Monitoração Pavimento com massapê
RDA-074	Relatório Monitoração Pavimento com massapê
RDA-075	Processo Monitoração Pavimento com massapê (Parte 1)
RDA-076	Processo Monitoração Pavimento com massapê (Parte 2)
RDA-077	Processo Administrativo Sancionador n° 50500.107335/2012-37 (AI n° 5027)
RDA-078	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.003945/2014-27 (AI n° 5082)
RDA-079	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.004387/2014-17 (AI n° 5086)
RDA-080	Processo Administrativo Sancionador n° 50535.004386/2014-72 (AI n° 5087)
RDA-081	Fls. 20 Ofício n° 312/2012/COINF/URBA
RDA-082	Fls. 21-21v Ofício n° 317/2012/COINF/URBA
RDA-083	Resolução ANTT n° 4.071/2013
RDA-084	Fls. 139 Despacho GEFOR 03.02.2015 PA n° 50500.107335/2012-37 (AI n° 5027)
RDA-085	Parecer Técnico nº 148-2018/GEFOR/SUINF
RDA-086	Fls. 132 Despacho GEFOR 13.09.2017 PA n° 50535.003945/2014-27

RDA-087	Fls. 84 Despacho GEFOR 13.09.2020 PA n° 50535.004387/2014-17 (AI n° 5086)
RDA-088	Fls. 90 Despacho GEFOR 13.09.2017 PA n° 50535.004386/2014-72 (AI n° 5087)
RDA-089	Portaria n° 184/2018/SUINF/ANTT
RDA-090	Portaria nº 28/2019/SUINF/ANTT
RDA-091	Portaria nº 216/2019/SUINF/ANTT
RDA-092	Ofício Circular n° 011/2018/SUINF
RDA-093 (RDA-011)	Resolução nº 5.859/2019
RDA-094	Portaria n.º 130/2015/SUINF
RDA-095	Resolução ANTT nº 5.810/2018
RDA-096	Nota Técnica n° 1770/2019/COAMB/GEENG/SUINF/DIR
RDA-097	Nota Técnica SEI nº 1678/2020/COAMB/GEENGSUINF/DIR
RDA-098	Portaria n.º 247/2014/SUINF
RDA-99	Resolução ANTT n° 5.888/2020
RDA-100	Ofício SEI nº 12209/2020/GEENG/SUROD/DIR/ANTT
RDA-101	Aviso de Audiência Pública n° 05/2019 da ANTT
RDA-102	Relatório a Diretoria SEI n.º 897-2019
RDA-103	Relatório Final da Audiência Pública n° 05/2019 da ANTT
RDA-104	Voto DEB n° 361/2019
RDA-105	Resolução ANTT nº 3.651/2011
RDA-106	Relatório TC 028.343/2017-4
RDA-107	Voto Ministro Bruno Dantas TC 028.343/2017-4
RDA-108	Acórdão nº 2.185/2017/TCU-Plenário
RDA-109	Ofício Circular n° 05/2018/GEFOR/SUINF
RDA-110	Ofício Circular nº 09/2018/GEFOR/SUINF
RDA-111	Parecer Técnico n° PT-0399/2020/GEENG/SUINF/R00
RDA-112	Termo de Execução Descentralizada - TED n° 003/2018
RDA-113	Nota Técnica n° 035/2014/GEINV/SUINF
RDA-114	Decisão GEFOR n° 036/2015
RDA-115	Resolução ANTT n° 5.250/2016
RDA-116	Processo Administrativo Sancionador n° 50500.402719/2015-11
RDA-117	Resolução ANTT n° 5.819/2018

RDA-118	Memorando nº 1.606/2013/GEINV/SUINF
RDA-119	Memorando nº 278/2016/GEPRO/SUINF
RDA-120	Parecer Técnico nº 1.179/2016/GEPRO/SUINF
RDA-121	Memorando nº 313/2016/GEPRO/SUINF
RDA-122	Memorando nº 341/2016/GEPRO/SUINF
RDA-123 (RDA-26)	Nota Técnica nº 223/2017/GEROR/SUINF
RDA-124	Resolução ANTT nº 5.656/2018
RDA-125	Memorando nº 1.761/2013/GEINV/GEINV/SUINF
RDA-126	Nota Técnica nº 190/2015/GEROR/SUINF
RDA-127	Carta VB-GEC 0139/2010
RDA-128	Ofício nº 0523/2010/GEFOR/SUINF
RDA-129	Memorando nº 276/2015/GEFOR/SUINF
RDA-130	Memorando nº 272/2015/GEFOR/SUINF
RDA-131	Carta VB-GEC 0229/2010
RDA-132	Memorando nº 391/2016/GEPRO/SUINF
RDA-133	Resolução ANTT nº 4.950/2015
RDA-134	Processo Administrativo Sancionador n° 50500.018404/2010-77
RDA-135	Resolução ANTT nº 5.624/2017
RDA-136	Resolução ANTT nº 5.624/2017 (Retificação DOU)
RDA-137	Deliberação nº 1.033/2019
RDA-138	Nota Técnica SEI n° 3070-2019-GEFIR-SUINF-DIR
RDA-139	Nota Técnica n.º 362/2014/SUINF
RDA-140	Acórdão nº 290-2018-TCU-Plenário
PETIÇÃO 6 - TRÉPLICA	
RDA-141	Parecer Técnico nº 024/2013 (Processo 50500.115502/2013-11)
RDA-142	Parecer Técnico nº 076/2015/GEINV/SUINF, de 25/03/2015
RDA-143	Processo nº 50500.198398/2014-56
RDA-144	Parecer nº 7/2019/COINFA/URBA
RDA-145	Relatório de Vistoria, realizada entre 15 e 17/05/2019
RDA-146	TC nº 019.671/2014-8 (TCU)
RDA-147	Nota Informativa SEI nº 399/2020/NAM/DG/DIR

RDA-148	Carta VB-GEC-1275/2016 (processo nº 50500.374566/2016-88)
RDA-149	Carta VB-GEC-0204/2017
RDA-150	Carta VB-GEC-0540/2017
RDA-151	Carta VB-GEC-0809/2017, de agosto de 2017
RDA-152	Carta VB-GEC-0910/2017 (processo nº 50500.406330/2017-07)
RDA-153	Carta VB-GEC-0911/2017 (processo nº 50500.406329/2017-74)
RDA-154	Revisão e Reajuste da Tarifa de Pedágio anos 2019, 2018, 2017 e 2016
RDA-155	VOTO DDB 62/2020
RDA-156	Acórdão nº 2961/2009 (TC 016.189/2008-9)
RDA-157	Ata da 792ª Reunião da Diretoria Colegiada da ANTT
RDA-158	Memorando nº 1083/2018/SUINF
RDA-159	Nota Técnica nº 03/2012/COINF/URBA
RDA-160	Nota Técnica SEI nº 3943/2020/GT – ARBITRAGEM/GEENG/SUROD/DIR
RDA-161	Parecer Técnico nº 040/2015/SUINF, de 02/02/2015 (Processo nº 50535.003620/2014-44)
RDA-162	Nota Informativa nº 117/2014/SUINF, de 22/10/2014
RDA-163	Parecer Técnico nº 783/GEPRO/SUINF/2017, de 22/08/2017
RDA-164	Ofício nº 2787/2014/SUINF, de 17/09/2014
RDA-165	Parecer Técnico nº 770/2017/GEPRO/SUINF, de 21/08/2017
RDA-166	Parecer Técnico nº 243/2015/GEINV/SUINF
RDA-167	Ofício nº 5/2018/DOUT/SNTTA
RDA-168	Memorando nº 487/GEFOR/SUINF
RDA-169	Resolução ANTT nº 3.085, de 02/04/2009
RDA-170	Resolução ANTT n° 3.247, de 01/09/2009
RDA-171	Memorando nº 1620/2016-GAB-SR/BA do DNIT
RDA-172	Ofício nº 755/2011/GEINV/SUINF, de 10/05/2011 (processo nº 50500.038625/2011-42)
RDA-173	Carta VB-GEC-0153/2011 de 06/05/2011
RDA-174	Processo número SEI 50535.000071/2020-02
RDA-175	Carta VB-GEC 0130/2019
RDA-176	PARECER n. 00778/2018/PF-ANTT/PGF/AGU
RDA-177	Ofício nº 0008/2018/GEREF/SUINF
RDA-178	Notificação Nº 001/2010/CVTI, datada de 20 de maio de 2010
RDA-179	Carta VB-GEC-0131/2010

RDA-180	Memorando Circular nº 050/2014/SUINF
RDA-181	Parecer Técnico nº 287/2014/SUINF
RDA-182	Ofício SEI Nº 12644/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
RDA-183	Nota Técnica nº 4509/2019/GEFIR/SUINF
RDA-184	Parecer Técnico nº 132/2018/GEFOR/SUINF
RDA-185	Nota Técnica nº 49/2016/GEROR/SUINF;
RDA-186	TC 010.680/2018-7
RDA-187	Parecer nº 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (Processo nº 50500.202870/2016-24)
RDA-188	Carta VB-GEC-0153/2020
RDA-189	Despacho SUROD 4027344
RDA-190	Parecer Técnico nº 099/2015/COINF-URBA/SUINF
RDA-191	Resolução ANTT 5.083/2016
RDA-192	Resolução ANTT 2.665/08
RDA-193	Parecer Técnico nº 076/2019/GEFIR/SUINF
RDA-194	Portaria SUINF nº 034/2015
RDA-195	Ofício SEI nº 12334/2019/COINFBA/URBA-ANTT
RDA-196	Acórdão TCU 1447/2018
RDA-197	Carta VB-GEC-0750/2019 (Processo nº 50500.372648/2019-31)
RDA-198	Ofício Circular nº 014/2018/GEENG/SUINF
RDA-199	Nota Técnica SEI Nº 571/2019/SUEXE/DIR
RDA-200	Nota Técnica SEI Nº 580/2019/SUEXE/DIR
RDA-201	Processo n° 50501.299381/2018-39
RDA-202	Processo nº 50500.334294/2019-26
RDA-203	Parecer Técnico nº 339/2018/GEFIR/SUINF, de 19/12/2018
RDA-204	Parecer nº 00339/2020/PF-ANTT/PGF/AGU
RDA-205	Despacho SUROD 4050659
RDA-206	Parecer Técnico nº 0104/2019/GEENG/SUINF
RDA-207	Carta VB-GEC-0093/2019
RDA-208	Ofício Circular nº 002/2019/SUINF
RDA-209	Despacho GEFIR 4054011, de 29/08/2019
RDA-210	Despacho COINFBA 4054015, de 05/09/2019
RDA-211	Ofício SEI 4054016

RDA-212	Ofício SEI 4054018
RDA-213	Nota Técnica nº 156/2019/GEFIR/SUINF/DIR
RDA-214	Despacho SUROD 4037642
RDA-215	DNIT PRO 273/96
RDA-216	RELATÓRIO MONITORAÇÃO PAVIMENTO - CONSÓRCIO CEPPLA ALTA AMBIENTE BRASIL
RDA-217	RCA nº 052/2014
RDA-218	Acórdão 2104/2008
RDA-219	Projeto Executivo da Requerente
RDA-220	Despacho GEFIR 5101435
RDA-221	Parecer Técnico 249/2016/GEINV/SUINF
RDA-222	Ofício SEI nº 10778/2019/GEFIR/SUINF/DIRANTT, de 27/08/2019
RDA-223	Relatório Complementar Supervisora
RDA-224	Sentença Parcial de Mérito no Procedimento Arbitral 23433/GSS/PFF
RDA-225	Decisão sobre pedido de esclarecimentos – Caso Galvão
PETIÇÃO 7 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO SOBRE A OP 7	
RDA-226	Extrato de peças relativo ao Processo TC 010.222-2019-7
RDA-227	Advogados/Representantes legais habilitados nos autos do TC 010.222-2019-7
PETIÇÃO 11 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO SOBRE A REVISÃO QUINQUENAL	
RDA-228	Parecer n° 0078/2021/PF-ANTT/PGF/AGU
RDA-229	Ofício SEI n° 18474/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT
RDA-230	Ofício nº 9006/2021/SUROD/DIR-ANTT
RDA-231	Nota Técnica nº 1876/2021/GEFIR/SUROD/DIR
PETIÇÃO 12 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11	
RDA-232	Sentença em sede de embargos de declaração na ação ordinária nº 1009371-92.2017.4.01.3400
PETIÇÃO 13 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11 SOBRE PROCESSO DE REVISÃO QUINQUENAL	
RDA-233	Ofício SEI n° 14870/2020/SUROD/DIR-ANTT
RDA-234	Despacho CIPAC 6761993
PETIÇÃO 14 DA REQUERIDA – SEGUNDA MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À OP 11	
RDA-235	Pedido de expedição de Certidão pela Corte de Contas, de 08 de junho de 2021
PETIÇÃO 15 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO SOBRE O RDA-025	
RDA-236	Ofício 31536/2021-TCU/Seproca e a Certidão nº 52/2021 anexa
PETIÇÃO 16 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 15	

RDA-237	Carta VIABAHIA VB-GEC-0751/2021, de 17 de junho de 2021
PETICÃO 20 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 19	
RDA-238	Resolução ANTT n° 5935/2021
RDA-239	Despacho SUROD SEI 7417386
RDA-240	Despacho CIPRO SEI 7418222
RDA-241	Portaria 256/SUROD
RDA-242	Ofício SEI n° 20338/2021/SUROD/DIR-ANTT
RDA-243	Carta VB-GEC-1026-2021
RDA-244	Resolução ANTT n° 5823/2018