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 32 DA REQUERIDA
Manifestação sobre a Bifurcação do Procedimento e a produção de novas provas

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

I. Do objeto da presente manifestação 4
II. Da breve e necessária contextualização da discussão sobre a produção de provas 4
III. Dos limites da instrução probatória – os requerimentos de prova pericial da VIABAHIA 7
a. O que diz a VIABAHIA na petição 36 sobre a necessidade de provas adicionais 7
b. Da desnecessidade de prova pericial para o pleito "Depressão Econômica itens III, "d" e IV, do Termo de Arbitragem" 9
c. Da desnecessidade de prova pericial para o pleito "Os impactos da Lei n° 13.103/2015" 20
d. Da desnecessidade de prova pericial para o pleito "Perdas e Danos" 24
e. Conclusões sobre os requerimentos de produção de prova pericial 27
IV. Da BIFURCAÇÃO do procedimento arbitral – e sua imprescindibilidade 29
a. A posição adotada pela VIABAHIA acerca da bifurcação do procedimento 29
1) Pedidos relacionados às obras condicionadas (pleito 2) 31
2) Pedidos relacionados ao Solo Massapê (pleito 3) 36
3) Pedidos relacionados aos "Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental" (pleito 5) 38
4) Pedidos relacionados ao "Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio" (pleito 6) 39
5) Pedidos relacionados à "Reinclusão de verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT" (pleito 7) 40
6) Pedidos relacionados aos "Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão" (pleito 8) 40
7) Pedidos relacionados ao "Atraso na abertura das praças de Pedágio" (pleito 9) 42
8) Pedidos relacionados ao "Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA" (pleito 10) 42
9) Pedidos relacionados à "Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade" (pleito 11) 45
10) Pedidos relacionados à "Alteração no Sistema de Pesagem de Veículos" (pleito 12) 45
11) Pedidos relacionados às "Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito" (pleito 13) 46
12) Pedidos relacionados à "Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio" (pleito 14) e "Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária" (pleito 15) 47
13) Pedidos relacionados à "Nulidade de autos de infração" (pleito 16) 47
14) Pedidos relacionados à "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" (pleito 17) 47
15) Pedidos relacionados à "Inaplicabilidade da Resolução n° 5.859/2019" (pleito 18) 47
16) Pedidos relacionados à "Inclusão e Exclusão de investimentos do PER" (pleito 19) 48

17) Considerações finais acerca da alegada prejudicialidade de 17 pleitos arbitrais em relação à realização de perícia sobre 3 outros pleitos. 52

b. Considerações sobre o tempo do procedimento – e sobre a quem aproveita seu retardamento 53

c. A bifurcação do procedimento e os critérios do *Glamis Gold Test* 56

V. Dos documentos complementares da Requerente 60

a. Preliminar: "pontos submetidos" X "depoimentos prestados" 60

b. Documentos relacionados aos impactos da depressão econômica na concessão 63

c. Documentos relacionados ao pleito de Obras Condicionadas 76

d. Documentos relacionados ao pleito de alteração no sistema de pesagem de veículos 86

e. Documentos relacionados ao pleito de inclusão e exclusão de investimentos do PER 88

VI. Conclusão 90

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 nº 31 (OP 31), de 27 de janeiro de 2023, nos termos seguintes.

I. Do objeto da presente manifestação

1. Por meio da Ordem Processual nº 31 (OP 31), o Tribunal Arbitral conferiu prazo para que a VIABAHIA (i) produzisse prova documental suplementar referente aos "pontos submetidos à Audiência", seguindo parâmetros de razoabilidade acordados com o Tribunal, (ii) informasse se subsiste o seu interesse na produção de prova pericial econômico-financeira e de engenharia e (iii) se posicionasse sobre a eventual bifurcação do Procedimento.

2. Em respeito ao princípio do contraditório, a mesma Ordem Processual concedeu prazo até 29 de março de 2023 para que a ANTT apresentasse suas considerações sobre a Petição 34 da Requerente e aos documentos RTE638 a RTE641, bem como sobre a manifestação e documentos suplementares, que foram apresentados pela Requerente juntamente com a Petição 36.

3. Dessa forma, a presente manifestação discutirá, em primeiro lugar, as questões abordadas pela VIABAHIA em sua petição 36, em especial aquelas relacionadas à necessidade de produção de provas complementares (perícia) e à possibilidade de bifurcação do procedimento, com a prolação de uma sentença parcial. Em seguida, serão trazidos comentários sobre a petição 34 da VIABAHIA e os documentos por ela juntados naquela ocasião.

II. Da breve e necessária contextualização da discussão sobre a produção de provas

4. Insta rememorar, previamente ao ingresso na discussão atual sobre a necessidade de produção de novas provas neste procedimento, que o tema já foi debatido

no passado, desde a audiência de apresentação de caso e especificação de provas realizada no dia **4 de agosto de 2021**.

5. Naquela ocasião, as partes tiveram a oportunidade de apresentar a este Il. Tribunal manifestação sobre as provas que entendiam necessárias ao deslinde da causa. Não tendo a VIABAHIA apresentado sua posição de forma fundamentada e justificada naquela ocasião – limitando-se a pedir todo tipo de prova para todos os pleitos – este Tribunal Arbitral editou a Ordem Processual 18, concedendo prazo à concessionária para que apresentasse manifestação:

> "[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

6. 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 entendia necessários e as correspondentes justificativas. Dos 20 pleitos apresentados nesta arbitragem, a VIABAHIA, naquela ocasião, defendeu a necessidade de produção de provas complementares em relação à quase totalidade dos pleitos, incluindo a produção de **prova pericial** em relação a 5 deles:

- Depressão Econômica – itens III, "d" e IV, do Termo de Arbitragem

- Obras Condicionadas – item VIII, "a" e "b", do Termo de Arbitragem
- 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
- Os impactos da Lei n° 13.103/2015 – item III, "d", do Termo de Arbitragem
- Perdas e Danos – item XVI do Termo de Arbitragem

7. Em resposta, a ANTT encaminhou a Petição 21, enfrentando de forma minuciosa e fundamentada cada um dos pleitos formulados pela concessionária e discutindo, em cada um deles, quais seriam os pontos controvertidos de fato e de Direito, para em seguida indicar as provas que entendia necessárias. Diferentemente da petição apresentada pela VIABAHIA, que continha apenas uma “tabela”, a petição da ANTT debateu profundamente a necessidade de provas adicionais para cada um dos pleitos em julgamento.

8. Nesse ponto, acreditamos ser fundamental reiterar tudo quanto dito pela ANTT na Petição 21, como proposta de identificação de pontos controvertidos e de definição das provas eventualmente necessárias para a solução da controvérsia. A referida petição fica, portanto, integralmente incorporada à presente manifestação, evitando-se, assim, repetições desnecessárias.

9. Após essa primeira discussão sobre instrução probatória, este Il. Tribunal Arbitral conferiu a oportunidade de juntada de provas documentais complementares, bem como determinou a realização de audiência para a oitiva de testemunhas técnicas. A audiência ocorreu entre os dias 18-20 de outubro de 2022, como determinado na Ordem Processual 27.

10. Após a produção de provas documentais e orais, retoma-se, neste momento, a discussão sobre a necessidade de provas adicionais e sobre a possibilidade de bifurcação do procedimento. A VIABAHIA foi instada a se manifestar sobre o tema, tendo elaborado a Petição 36. Do mesmo modo, a ANTT terá aqui a oportunidade de apresentar suas considerações, o que passa a fazer a seguir.

III. Dos limites da instrução probatória – os requerimentos de prova pericial da VIABAHIA

a. O QUE DIZ A VIABAHIA NA PETIÇÃO 36 SOBRE A NECESSIDADE DE PROVAS ADICIONAIS

11. A VIABAHIA apresentou, juntamente com sua Petição 36, documentos complementares relativos a 4 pleitos desta arbitragem: 1) Impactos da Depressão Econômica na Concessão; 2) Necessária readequação das Obras Condicionadas; 3) Alteração no Sistema de Pesagem de Veículos e; 4) Inclusão e Exclusão de Investimentos no PER.

12. Na mesma petição, manifestou **desistência expressa** da produção de prova pericial quanto a dois pleitos para os quais tinha anteriormente manifestado interesse: 1) Necessária readequação das Obras Condicionadas; e 2) Recomposição devido às características singulares e efeitos imprevisíveis do Solo Massapê na BR-324/BA.

13. Reiterou, entretanto, interesse na produção de prova pericial relativamente a 3 pleitos arbitrais 1) Impactos da Depressão Econômica na Concessão; 2) Impactos da Lei dos Caminhoneiros à Concessão; e 3) Perdas e Danos. Diante dessa manifestação da Concessionária, resta-nos concluir que para os 20 pleitos formulados, apenas 3 deles demandariam a produção de prova adicional (perícia), enquanto para todos os outros já se tem provas suficientes nos autos para seu julgamento. O quadro é o seguinte – segundo a VIABAHIA:

	PLEITO	Novas provas
1	**Depressão Econômica** itens III, "d" e IV, do Termo de Arbitragem	Prova pericial
2	**Obras Condicionadas** item VIII, "a" e "b", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
3	**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	Não há necessidade de provas adicionais
4	**Os impactos da Lei n° 13.103/2015** item III, "d", do Termo de Arbitragem	Prova pericial
5	**Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental** item III, "d", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
6	**Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio** item III, do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais

7	**Reinclusão de verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)** item III, "b", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
8	**Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão** item III, "d", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
9	**Atraso na abertura das Praças de Pedágio** item III, "e", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
10	**Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA** item III, "d", do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
11	**Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade** item XVIII do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
12	**Alteração no Sistema de Pesagem de Veículos** itens XVI e XVII do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
13	**Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito** itens XVI e XVII do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
14	**Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio** itens XV e XVII do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
15	**Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária** itens XV e XVII do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
16	**Nulidade de Autos de Infração** item XIII, XIV do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
17	**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** item XIX.(a).(b) do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
18	**Inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019** item XIX do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
19	**Inclusão e Exclusão de investimentos do PER** itens III.(c), V, VI, VII, VIII.(a).(b), IX, X e XI do Termo de Arbitragem	Não há necessidade de provas adicionais
20	**Perdas e Danos** item XVI do Termo de Arbitragem	Prova pericial

14. Como se observa, de um universo de 20 pleitos, assim classificados pela própria VIABAHIA no RTE-508, apenas para 3 deles a concessionária entende ainda ser necessária a produção de prova pericial. Para os demais pleitos, não há mais prova a ser produzida, o que implica reconhecer que a VIABAHIA entende que as provas dos autos são suficientes para a conclusão do julgamento de 17 de seus pleitos.

b. DA DESNECESSIDADE DE PROVA PERICIAL PARA O PLEITO "DEPRESSÃO ECONÔMICA ITENS III, "D" E IV, DO TERMO DE ARBITRAGEM"

15. A VIABAHIA fundamenta a necessidade de realização de prova pericial quanto a este pleito repetindo o mesmo que tinha dito na tabela que juntou em 2022 – RTE-508:

> "Conforme indicado no RTE-508, a produção desta prova adicional se justifica pela necessidade de esclarecimento do ponto controvertido entre as Partes e que não foi respondido tecnicamente pela ANTT, qual seja: a alteração no cenário econômico decorrente da Depressão Econômica e seu impacto no Contrato até o final de sua vigência, comprovando que este fato e seus impactos são alheios ao risco contratual da VIABAHIA e sujeita à recomposição nos termos da Cláusula 16.5.1. A necessidade de perícia foi reforçada por novas questões técnicas trazidas durante e após a Audiência pela ANTT, especificamente, quanto à consideração dos cenários de projeção de PIB que embasaram o Plano de Negócios da VIABAHIA (RTE-090), inclusive com a apresentação de documentos novos e extemporâneos que implicam análises estatísticas e econométricas para demonstrar suas inconsistências.

16. Como se observa, a VIABAHIA pretende, com a realização de perícia, demonstrar "a alteração no cenário econômico decorrente da Depressão Econômica e seu impacto no Contrato até o final de sua vigência".

17. Ocorre que, como destacado pela ANTT na Petição 21, não há controvérsia sobre a ocorrência da crise econômica, nem à alteração do cenário econômico, situando-se a divergência fática em um único ponto: em que medida essa crise impactou concretamente o contrato de concessão. Para a demonstração desse impacto, já foram trazidos aos autos inúmeros elementos, sejam eles relativos ao tráfego da rodovia, sejam relativos à receita da concessionária. Todos esses elementos são mais que suficientes para demonstrar o impacto da crise na concessão, não havendo qualquer necessidade de prova pericial adicional.

18. Entretanto, antes mesmo deste Il. Tribunal se debruçar sobre os fatos – realmente controversos – 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.

19. 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)" (RTE-508). 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.

20. 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.

21. 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.

22. Assim, entendemos ser desnecessária a realização de perícia para a comprovação da ocorrência de uma crise econômica no país (fato incontroverso), e entendemos ser desnecessária uma perícia para demonstrar os impactos dessa crise na concessão (temos nos autos toda a documentação sobre a variação de tráfego e de receita da concessão, ano a ano, de forma clara e objetiva).

23. A questão primordial a ser decidida é jurídica. Tem a Concessionária direito ao reequilíbrio contratual em razão de eventuais impactos de uma crise econômica na concessão? A cláusula contratual que imputa 100% do risco de variação do tráfego à concessionária abrange variações ocorridas no contexto de oscilações econômicas do mercado? Tem a concessionária direito a recomposição de equilíbrio em razão de supostos efeitos perenes de uma crise econômica, que podem ou não ocorrer no futuro (reequilíbrio contratual relativo a eventos que ainda não ocorreram)?

24. Nesse contexto, rememoramos aqui os pontos controvertidos apontados pela ANTT, cuja solução dispensa, de forma absoluta, a necessidade de uma perícia prévia à verificação de existência ou não de direito da concessionária em abstrato:

> "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;

25. É notório que as discussões sobre os impactos da crise econômica no contrato de concessão e o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro exigem, em um primeiro momento, a análise da qualificação jurídica do evento, à luz das normas que conformam o regime jurídico da Concessão explorada pela Requerente. Não se trata de questionar a ocorrência ou não do evento, mas de se avaliar a responsabilidade pelas consequências decorrentes e a natureza das variações constatadas, à luz da matriz de risco contratual.

26. Em outros procedimentos arbitrais nos quais a ANTT é parte, e que tratam do mesmo pleito, a perícia sobre o tema foi dispensada.

27. No **Procedimento Arbitral ICC 23932/2018/GSS/PFF**, tendo como Requerente a Concessionária BR-040 S.A. e como Requerida esta Agência, foi proferida Sentença Arbitral

Parcial, em 16 de novembro de 2021(1), que analisou especificamente os efeitos da crise econômica que atingiu o Brasil entre os anos de 2014 e 2016 sobre o volume de tráfego na rodovia objeto daquele Contrato de Concessão.

28. Também naquele Procedimento, o Contrato de Concessão continha cláusula especificando a alocação de riscos no tocante ao volume de tráfego (21.1.1), com redação praticamente idêntica à subcláusula 19.1.2 (i) do Contrato de Concessão ora em apreço.

29. Igualmente, naquele Procedimento a VIA 040 pretendia atrair a incidência de cláusula que, excepcionalmente, atribui ao Poder Concedente os riscos quanto à ocorrência de caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência.

30. Pretendia-se, em síntese, aplicar a teoria da imprevisão, de modo a superar-se a matriz de risco do Contrato de Concessão e promover o seu equilíbrio econômico-financeiro.

31. Eis o fundamento utilizado por aquele Tribunal Arbitral, formado pelo Coárbitro Sérgio Antônio Silva Guerra, pelo Coárbitro Lauro da Gama e Souza Jr. e pelo Árbitro Presidente Luciano de Souza Godoy, para declarar improcedente o pleito de recomposição de equilíbrio:

1 Disponível em https://portal.antt.gov.br/documents/2599342/2596913/211117+-+TRIBUNAL+-+Senten%C3%A7a+Parcial.pdf/af3167e7-7f31-b6a9-b218-f09bc128aba0?version=1.0&t=1650456520620

114. No entender do Tribunal, entretanto, não assiste razão à Requerente.

115. O Código Civil, em seu artigo 393, parágrafo único, conceitua caso fortuito ou força maior como o "*...o fato necessário, cujos efeitos não era possível evitar ou impedir...*".

116. Tais eventos consistem, assim, em *"situações invencíveis, que refogem às forças humanas, ou às forças do devedor em geral, impedindo ou impossibilitando o cumprimento da obrigação."*[21]

117. Sobre o tema, o Superior Tribunal de Justiça guarda o entendimento de que eventos de força maior e caso fortuito remetem a fatos alheios à organização empresarial, desprendidos, portanto, dos riscos da atividade exercida pelo agente:

> *"A força maior e o caso fortuito vêm sendo entendidos, atualmente, como espécies do gênero fortuito externo, no qual se enquadra a culpa exclusiva de terceiros, sendo aquele fato, imprevisível e inevitável, estranho à organização da empresa; contrapondo-se ao fortuito interno, que, apesar de também ser imprevisível e inevitável, relaciona-se aos riscos da atividade, inserindo-se na estrutura do negócio."*[22]

118. Ora, o pleito da Requerente guarda relação com a flutuação do volume de tráfego na rodovia, o que, juntamente às eventuais dificuldades financeiras atreladas a tal variação, compreendem os riscos da atividade da Concessionária, e foram alocados à Requerente de maneira expressa no Contrato de Concessão. Não há de se falar na incidência de força maior ou caso fortuito.

119. De todo modo, o caput do artigo 393 do Código Civil, acima mencionado, destaca que *"o devedor não responde pelos prejuízos resultantes de caso fortuito ou força maior, se expressamente não se houver por eles responsabilizado".*

120. Por este ângulo também se conclui que a Requerida se eximiu de responsabilidade. Afinal, ainda que fosse caso de ocorrência de evento de força maior ou caso fortuito, o pleito da Requerente, como já detalhado acima, representa um risco expressamente assumido no Contrato de Concessão, ligado à variação do volume de tráfego na rodovia.

32. E o Tribunal Arbitral continua:

121. Também não é caso de aplicação da teoria da imprevisão.

122. Esta tem lugar, nos termos dos artigos 317[23] e 478[24] do Código Civil, na ocorrência de *"...acontecimentos extraordinários e imprevisíveis..."*, *"....se a prestação de uma das partes se tornar excessivamente onerosa, com extrema vantagem para a outra..."*, e quando há *"...desproporção manifesta entre o valor da prestação devida e o do momento de sua execução..."*. Ou, ainda, na forma do artigo 65, II, 'd' da Lei nº 8.666/1993, quando verificados fatos *"...previsíveis porém de conseqüências incalculáveis..."*.

(...)

125. No caso em exame, contudo, não há como se afirmar que a crise econômica que atingiu o Brasil entre os anos de 2014 e 2016 se qualifica como evento imprevisível e extraordinário, nem como circunstância que onera excessivamente uma parte e confere extrema vantagem à outra. Tampouco há como se afirmar que a crise econômica seria atribuível como a causa de uma desproporção manifesta entre os termos inicialmente previstos no Contrato e as prestações assumidas pela Requerente quando da execução contratual.

126. Há de se ter em mente, em primeiro lugar, que o Contrato de Concessão foi estabelecido com prazo de 30 anos (cláusula 3.1).

127. E, como destacado pela Requerida, o Brasil, em sua história recente, passou não só pela crise de 2014/2016, mas por diversas outras crises que atingiram de modo profundo a economia nacional.

128. A ocorrência de crises econômicas, nesse contexto, é elemento comum e ordinário no ambiente de negócios brasileiro – com o qual a Requerente, integrante de grupo econômico relevante e experiente, certamente está acostumada. Afasta-se, com isso, a perspectiva de um evento imprevisível ou extraordinário.

129. Não por outra razão, tanto o Tribunal de Justiça de São Paulo, quanto o Tribunal Regional Federal da 3ª Região, assim decidiram em casos envolvendo contratos de concessão celebrados com o Poder Público:

33. A partir de então, o Tribunal Arbitral cita precedentes da 10ª Câmara de Direito Público do TJSP (Apelação cível 1053865-63.2017.8.26.0053, Rel. Des. Marcelo Semer, j., 24.8.2020) e também da 6ª Turma do TRF-3 (Apelação Cível 0011747-27.2015.4.03.6102, Rela. Des. Johonsom Di Salvo, j. 10.7.2020).

34. E sobre os elementos probatórios trazidos àqueles autos, aquele Tribunal Arbitral assim se pronuncia:

133. Também não se pode afirmar que a crise econômica de 2014 a 2016, embora previsível, tenha sido "*...imprevisível (notadamente em seus graves efeitos e 'violentos')...*", como sustenta a Requerente.

134. Isso, porque, dentre os elementos probatórios trazidos ao procedimento arbitral, não há sequer indício de que o impacto da crise econômica de 2014 a 2016 sobre a Concessão tenha sido tão grave a ponto de caracterizá-la como fato imprevisível – notadamente, insista-se, no contexto do longo prazo de vigência do Contrato de Concessão.

135. Nesse sentido, muito embora as Partes divirjam a respeito de qual tenha sido o percentual de redução do volume de tráfego, o Tribunal Arbitral não vislumbra a alegada natureza excepcional das consequências da crise econômica sobre a Concessão, mesmo quando considerado o impacto de 13,63% alegado pela Requerente em sua arrecadação.

136. Pela mesma razão, o Tribunal avalia que, ainda que se adote o percentual de impacto sustentado pela Requerente, como acima referido, não seria possível associar o cenário de crise econômica a um impacto desproporcional nas condições contratuais assumidas, a uma situação de extrema onerosidade à Concessionária, e tampouco a uma situação de "extrema vantagem" ao Poder Concedente. Não sustentaria, sob qualquer aspecto, a incidência da teoria da imprevisão.

137. Assim, os elementos trazidos pela Requerente aos autos não constituem sequer início de prova do alegado impacto da crise econômica sobre o volume de tráfego da rodovia objeto da Concessão. De outro lado, suas alegações não justificam a produção de prova pericial extensa a esse respeito – uma vez que os elementos trazidos aos autos indicam, de forma suficiente [29], que não houve o impacto substancial alegado pela Requerente.

138. Com efeito, ainda que se cogitasse da adoção da teoria subscrita por parte da doutrina[30], segundo a qual a contratualização dos riscos não seria suficiente para o

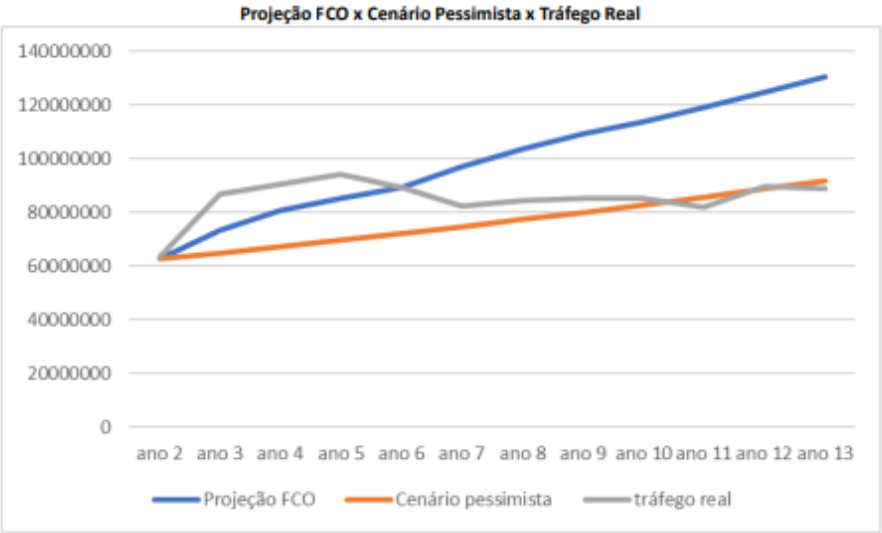
enfrentamento de determinadas questões complexas de um "contrato incompleto", releva destacar que, no presente caso, a Requerente não demonstrou o nexo de causalidade entre a crise e os seus argumentos. Limitou-se a apresentar pretensão genérica de desequilíbrio econômico e financeiro da Concessão, com base na teoria da imprevisão, sem a demonstração, a este Tribunal Arbitral, de que a hipótese decorrida "de uma ação ou de uma omissão do poder concedente"[31] se qualifica como caso fortuito ou força maior aptos a justificar a derrogação de parte da matriz de risco pactuada: a denominada "imprevisão na previsão".[32]

139. Há, pois, de ser mais uma vez frisado na análise da presente questão que o Contrato de Concessão foi firmado com prazo de 30 anos. A sazonalidade no volume de tráfego, ainda que decorrente de crises econômicas – infelizmente comuns na realidade brasileira – é absolutamente esperada em contratos como o celebrado entre as Partes. Portanto, não é lícito ao Tribunal Arbitral considerar que uma variação momentânea de arrecadação na monta indicada pela Requerente – redução de alegados 13,63% - seja capaz de lhe conferir direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, ao arrepio do pactuado na cláusula 21.1.1, que atribuiu a responsabilidade integral e exclusiva da Requerente pelo volume de tráfego em desacordo com as projeções.[33]

140. Assim, o Tribunal Arbitral julga improcedente o pleito da Requerente, pois entende que (i) a Requerente, de forma livre e consensual, assumiu integralmente a responsabilidade pela variação no volume de tráfego na Concessão (cláusula 21.1.1 do Contrato de Concessão) e (ii) a crise econômica e seu impacto sobre referido volume de tráfego não constituem fatos imprevisíveis e extraordinários capazes de dar azo à revisão do Contrato de Concessão ou à responsabilização da Requerida, razão pela qual rejeita-se o pedido de reequilíbrio econômico-financeiro formulado pela Requerente no item 137(i) da Ata de Missão.

35. Destaca-se que, conforme informado no parágrafo 24 do RDA- 267, a variação entre o tráfego real e o tráfego projetado no cenário base do Plano de Negócios da VIABAHIA foi de **16,34%.** Referida variação foi obtida a partir de análise do período compreendido entre o início do 2º ano de concessão (20/10/2010) - ano em que se iniciou a cobrança de pedágio - e o final do 13º ano concessão (20/10/2021 a 19/10/2022).

36. Registre-se, no tocante a esta variação de 16,34%, que ainda será necessário considerar a recomposição de equilíbrio no tocante aos efeitos da COVID (seguindo a metodologia prevista na Resolução ANTT nº 5.954, de 04 de novembro de 2021). Da análise do gráfico abaixo, também apresentado no RDA 267, depreende-se que referida recomposição de equilíbrio irá abarcar o momento de maior queda do tráfego real, que se deu no Ano 11 (período de 20/10/2019 a 19/10/2020):



37. Ou seja, a variação entre o tráfego real e o cenário base do Plano de Negócios, no Procedimento Arbitral em apreço, corresponde a **menos de 16,34%** (se considerada a recomposição de equilíbrio em razão dos efeitos da COVID), tratando-se de variação bem similar à variação de tráfego demonstrada no Procedimento Arbitral ICC 23932/2018/GSS/PFF, de 13,63%, e que foi considerada como "não extraordinária" por aquele Tribunal Arbitral.

38. Antes do referido julgado, já tinha sido proferida, em 10 de setembro de 2020, Sentença Parcial(2) com entendimento similar em outro Procedimento Arbitral, qual seja no Procedimento CCI 23433/2018/GSS/PFF, que tinha como Requerente a Concessionária de Rodovias Galvão BR-153 SPE S/A e como Requerida a ANTT.

39. Também lá havia uma discussão sobre a incidência da teoria da imprevisão no contrato de concessão marcado com uma matriz de riscos específica e bem definida no tocante à variação de tráfego ou demanda.

---

2 Disponível em: https://portal.antt.gov.br/documents/2599342/2597057/200910+-+TRIBUNAL+-+Senten%C3%A7a+parcial.pdf/2fc75d16-f441-d413-f65e-0cd09eadd760?version=1.0&t=1626726491020

40. O referido Tribunal Arbitral composto pelo Coárbitro Anderson Schreiber, pela Coárbitra Patrícia Ferreira Baptista e presidido pelo Árbitro Sergio Nelson Manheimer, fez referência a julgados da 13ª Câmara de Direito Privado do TJSP (Apelação nº 1006425-56.2018.8.26.0564, Rel. Des. Nelson Jorge Júnior, j. em 06.11.2019), da 3ª Câmara Cível do TJAL (Agravo de Instrumento nº 080007871.2016.8.02.0000, Rel. Des. Alcides Gusmão da Silva, j. em 18.02.2016), da 13ª Câmara de Direito Privado do TJSP (Apelação nº 100022766.2015.8.26.0383, Rel. Des. Heraldo de Oliveira, j. em 28.02.2018) e da 2ª Turma do STJ (Recurso Especial nº 744.446/DF, Rel. Min. Humberto Martins, j. em 17.04.2008), todos no sentido de **enquadrar como álea ordinária – e não extraordinária - os efeitos de crises econômicas e de inflação em contratos empresariais.**

41. As subcláusulas contratuais enfrentadas no julgamento daqueles Procedimentos Arbitrais são semelhantes às subcláusulas cerne da alegação de impacto da Depressão Econômica no presente Contrato, senão vejamos:

Contrato Via 040	Contrato Galvão	Contrato VIABAHIA
21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados a Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: 21.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na	21.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 21.2, a Concessionária é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados a Concessão, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos: 21.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na	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[5];

[5] 20.5.4 Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado o seguinte procedimento em duas etapas: (i) no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o 'cálculo inicial' para o dimensionamento da recomposição considerará o tráfego real constatado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do Prazo de Concessão; (ii) periodicamente, o referido 'cálculo inicial' será revisado para o fim de substituir o trafego projetado pelos volumes reais de tráfego constatados, de acordo com o disposto na subcláusula 20.7.1 adiante.

subcláusula 22.5[3] e na aplicação do Fator C;	subcláusula 22.5[4] e na aplicação do Fator C;	

42. Vale destacar que tais julgados são públicos e estão disponíveis no sítio eletrônico desta Agência, e somente corroboram o pleito ora apresentado pela Requerida de indeferimento da produção de prova pericial requerida e o julgamento do pedido formulado, com o reconhecimento de sua improcedência.

43. Portanto, à luz dos argumentos aqui expostos, entendemos pela completa desnecessidade de realização de perícia como condição para a prolação de sentença sobre o tema em questão. Eventualmente, apenas em um cenário suposto no qual este Tribunal reconheça algum direito da concessionária, pode ser necessária a realização de perícia para a quantificação deste Direito, hipótese que não se vislumbra no presente momento.

c. DA DESNECESSIDADE DE PROVA PERICIAL PARA O PLEITO "OS IMPACTOS DA LEI Nº 13.103/2015"

44. O pleito em questão apresenta particularidades que impõem uma prévia decisão do Tribunal sobre questão preliminar levantada pela ANTT.

45. 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

[3] 22.5 Fluxo de Caixa Marginal 22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica

[4] 22.5 Fluxo de Caixa Marginal 22.5.1 O processo de recomposição de evento não sujeito a aplicação do Fator D e do Fator C será sempre realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.

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

46. 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" (RTE-508).

47. 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, para todas as concessões rodoviárias do país. 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.

48. 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;

49. 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.

50. 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.

51. 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.

52. 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.

53. 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. A questão está madura para julgamento imediato.

54. 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, por ser o reconhecimento dessa prerrogativa uma questão unicamente de direito.

55. Sobre o ponto, faz-se necessário ressaltar a competência regulatória que possui a ANTT. A ordem jurídica atribui à ANTT a promoção de estudos sobre o tráfego e demanda de serviço de transporte, a elaboração e edição de normas e regulamentos relativos à exploração de vias e terminais, a fiscalização da prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados e a autorização para projetos e investimentos no âmbito das outorgas estabelecidas.

56. Transferir para perícia técnica o estabelecimento de metodologia para cálculo do desequilíbrio decorrente do "*aumento do limite de peso bruto por eixo*" tem não apenas potencial de gerar graves efeitos sistêmicos no setor regulado em razão da ausência de tratamento isonômico entre as concessionárias, mas também de subverter a capacidade institucional da Requerida.

57. Nesse ponto, é imperioso reafirmar que a prova técnica não pode invadir a competência institucional da Requerida, enquanto órgão regulador, que engloba naturalmente a fixação de metodologia de cálculos para o setor regulado.

58. Em relação aos alegados impactos das alterações normativas que aumentaram a tolerância do limite de peso bruto por eixo de veículos de carga, é preciso rememorar que

a ANTT reconheceu o impacto da promulgação de Lei nº 13.103 ainda em 2015, e revisou a tarifa praticada nos últimos cinco anos levando-o em consideração. Não houve nem negativa quanto ao reconhecimento do impacto nem sua desconsideração nas revisões tarifárias operadas desde então.

59. De igual sorte, há metodologia definitiva a ser aplicada para a quantificação do impacto da Lei dos Caminhoneiros na equação econômico-financeira da concessão outorgada, desenvolvida pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) sob requisição específica da ANTT, o que impede a delegação a um *expert* a realização de uma "*nova*" metodologia, competência regulatória exclusiva do órgão regulador.

60. Portanto, 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.

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

d. DA DESNECESSIDADE DE PROVA PERICIAL PARA O PLEITO "PERDAS E DANOS"

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

> ii. 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;

63. 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.

(RTE-508)

Perdas e Danos	Conforme indicado no **RTE-508** e detalhado na Petição 29 da Requerente, a produção dessa prova adicional faz-se necessária por se tratar de pedido que depende de análise ampla do nexo de causalidade entre os prejuízos incorridos pela VIABAHIA e as ações, omissões e inadimplementos da ANTT, especialmente à luz da Cláusula 19.1.3 (iii) do Contrato. Inclusive, este pleito não foi objeto de discussão em Audiência, de modo que permanecem inalteradas as razões para manutenção do pedido de perícia.

(Petição 36)

64. 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.

65. 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.

66. 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.

67. Essas questões foram levantadas pela ANTT na petição 21 e continuam sem resposta da VIABAHIA.

68. Na Petição 29, a VIABAHIA detalhou o que considerava perdas e danos, dividindo o pleito em 3 subtópicos (i) Perdas decorrentes da deterioração das condições de financiamento da Concessão, (ii) Perdas decorrentes da aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio e (iii) Perdas decorrentes da sanha persecutória da ANTT. Em relação ao primeiro e terceiro subtópicos a concessionária pediu a dispensa da produção de prova pericial.

69. Desta forma, o pleito de perdas e danos é relacionado a pedido de ressarcimento do valor decorrente da aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio, que a concessionária acredita que poderia ter sido evitada caso a ANTT cumprisse, ao modo e ao tempo, sua obrigação revisional. Segundo sustenta a concessionária, o desconto de reequilíbrio aplicado ao contrato de concessão em razão de inexecução contratual teria sido equivocado, na medida em que esses descumprimentos seriam relativos a obrigações que, supõe ela, seriam alteradas ou eliminadas na revisão quinquenal, que não ocorreu na data contratual prevista.

70. Inicialmente, importante lembrar que a concessionária parte da falsa premissa de que a revisão quinquenal alteraria as regras contratuais originais que estabelecem os trechos homogêneos. A regra contratual sobre os trechos homogêneos foi aceita voluntariamente pela concessionária no momento da contratação e não há absolutamente nenhum fundamento legal que dê suporte a um suposto direito à alteração desta regra. Se a suposição de que a revisão quinquenal alteraria a regra dos trechos homogêneos já é carente de fundamentação nos fatos e no Direito, mais ainda é a conclusão de que a não alteração dessa regra gerou danos à concessionária, ou seja, de que a mera aplicação do

contrato de concessão constitui ação ilícita da ANTT, apta a gerar qualquer direito a indenização.

71. O pedido de produção de prova técnica pericial sobre esse ponto é algo realmente incompreensível. Pretende a concessionária que a prova pericial ocorra em cenário hipotético no qual a regra dos trechos homogêneos teria sido alterada em uma revisão quinquenal, que teria passado a dispor sobre o tema na forma pretendida pela própria concessionária, para daí extrair um possível dano decorrente da aplicação do desconto de reequilíbrio.

72. A situação seria, em termos processuais, para lá de pitoresca, pois a perícia ocorreria em um multiverso puramente hipotético - diferente do que vivemos, e baseado no mais completo e absoluto vazio jurídico. Observa-se que o que a Requerente busca neste caso, é liquidar um pleito que não foi sequer apreciado pelo Tribunal.

73. Não há dúvidas de que as questões já foram suficientemente debatidas, já comprovadas por documentos e estão prontas para julgamento. Requer a ANTT, portanto, o indeferimento da produção das provas periciais requeridas e o julgamento dos pleitos – que se encontram integralmente maduros para julgamento, com o reconhecimento de sua improcedência.

e. CONCLUSÕES SOBRE OS REQUERIMENTOS DE PRODUÇÃO DE PROVA PERICIAL

74. Como visto acima e, de forma ainda mais aprofundada, na petição 21 da ANTT, inexiste necessidade de realização de perícia para a **certificação** de qualquer dos direitos alegados pela VIABAHIA, relativos à crise econômica, à lei dos caminhoneiros e às alegadas perdas e danos. As questões a serem decididas envolvem, em primeiro lugar, o reconhecimento de um direito que derivaria do contrato de concessão, ou seja, a constatação da existência ou não de algum direito da VIABAHIA passa, primeiramente, pela verificação do enquadramento de seus argumentos com as disposições legais aplicáveis.

75. Neste ponto, resta incontroverso que todas as questões que não foram objeto de solicitação de perícia poderão ser decidas por intermédio de sentença parcial por se tratar de questões eminentemente de direito.

76. Em sintonia com o que já foi apresentado pela Requerida ao longo deste procedimento arbitral, é cabal notar a improdutividade da eventual determinação de perícia com escopo de quantificar um reequilíbrio contratual sem que se saiba previamente se a Requerente possui qualquer direito e qual a sua abrangência.

77. Isto porque a Requerente não se desincumbiu de apontar os fundamentos que demonstrem a necessidade de realização de prova pericial para o reconhecimento de seu direito, eis que os pleitos supracitados se referem a **questões eminentemente jurídicas, decorrentes da interpretação contratual**, que perpassam apenas reflexamente por questões técnicas já exaustivamente tratadas no presente procedimento e que dispensam a realização de quaisquer perícias para o seu entendimento e deslinde.

78. A realização de perícia para demonstrar a ocorrência de uma crise econômica ou de eventuais impactos da crise no contrato não possuem qualquer utilidade em um cenário no qual o contrato de concessão atribui à concessionária o risco de variação do tráfego. A perícia é desnecessária se já há nos autos todos os elementos que demonstram as variações de tráfego e receita da concessão, antes e depois da crise econômica. A perícia é desnecessária se o contrato de concessão veda qualquer espécie de recomposição de equilíbrio "para o futuro", resultando em um cenário de garantia de demanda para a concessionária, contrariando frontalmente o contrato.

79. O Regramento da CCI tem como norte a eficiência do procedimento arbitral. Tal princípio se volta tanto para as partes como para o Tribunal Arbitral. Nesse sentido, o artigo 22.1 impõe para Partes e Tribunal Arbitral o dever de envidar todos os esforços para conduzir a arbitragem de forma expedita e eficiente quanto aos custos, considerados complexidade e valor da disputa.

80. Nessa medida, a realização de perícia nos moldes propostos pela Requerente, apresenta-se como verdadeiro meio procrastinador e destituído de relevância concreta para

a tomada de decisão sobre a questão jurídica incidente, até porque, como se sabe, aos peritos é vedada a análise de questões jurídicas ou que demandem a interpretação de normas aplicáveis ao caso.

81. Assim, entendemos pela desnecessidade da produção de qualquer prova adicional para o julgamento dos pleitos apresentados pela VIABAHIA. Eventual perícia seria útil apenas em fase posterior, de liquidação de algum direito, porém o reconhecimento deste direito (improvável) é condição prévia da realização da perícia.

IV. Da BIFURCAÇÃO do procedimento arbitral – e sua imprescindibilidade

a. A POSIÇÃO ADOTADA PELA VIABAHIA ACERCA DA BIFURCAÇÃO DO PROCEDIMENTO

82. Conforme aqui já consignado, a VIABAHIA informou, em sua Petição 36, que **mantém seu interesse na produção de prova pericial apenas em relação a três pleitos** indicados no documento RTE-508, quais sejam: ***(i)*** Impactos da Depressão Econômica na Concessão; ***(ii)*** Impactos da Lei dos Caminhoneiros à Concessão; e ***(iii)*** Perdas e Danos. No mesmo momento, a VIABAHIA declara, expressamente, que apenas 3, dos seus 20 pedidos, demanda a produção de prova adicional, que seria prova pericial. Assume, assim, que para 17 de seus pleitos não há mais qualquer prova a produzir, já constando dos autos elementos suficientes para seu julgamento.

83. Porém, de forma contraditória e absolutamente inexplicável, a VIABAHIA, ao tempo em que desiste da produção de provas em relação a 17 dos 20 pedidos que formula, afirma que "referida desistência não significa que os pleitos indicados acima, assim como qualquer outro submetido pela Requerente nesta Arbitragem, possam ser objeto de Sentença Parcial por meio de bifurcação deste procedimento". A concessionária coloca-se contrária à bifurcação do procedimento, mesmo num cenário em que 17 dos 20 pleitos já se encontram maduros para julgamento, não dependendo de nenhuma outra prova.

84. A VIABAHIA produz a seguinte explicação para sua posição contrária à prolação de sentença parcial relativa à parcela do processo que já se encontra com todas as provas produzidas:

> 8. Pelo contrário, o julgamento de todos os pleitos desta Arbitragem depende, impreterivelmente, da definição dos impactos estruturantes que os 3 pleitos submetidos à perícia - referidos no parágrafo 4 acima - representam para toda a Concessão. Em outras palavras, toda a execução contratual, obrigações e investimentos, incluindo, mas não se limitando, a readequação das Obras Condicionadas e a alteração de parâmetros e reequilíbrio relacionado ao Solo de Massapê (itens sobre os quais a Requerente ora desiste da produção de prova pericial), estão atrelados à decisão acerca da reavaliação global do Contrato para atendimento das reais necessidades da Concessão e sua compatibilização ao cenário econômico, (conforme Cláusula 16.5.1 do Contrato).

85. Para a VIABAHIA, embora 17 dos 20 pleitos não demandem mais nenhuma produção de provas adicionais, TODOS eles dependem da "definição dos impactos estruturantes que os 3 pleitos submetidos à perícia representam para toda a concessão". Senhores árbitros, a frase acima sequer faz qualquer sentido, é completamente incompreensível.

86. O pleito referido pela VIABAHIA, para o qual pede prova pericial, é relacionado aos impactos da crise econômica na concessão e se limita a dois pedidos bastante específicos, trazidos nas alegações iniciais e em todos os demais documentos elaborados pela VIABAHIA. Vale aqui rememorar o que é o pleito sobre a crise econômica, diretamente do RTE-508:

PLEITO	PEDIDOS DA REQUERENTE CONFORME APRESENTADO EM RÉPLICA
Depressão Econômica **itens III, "d" e IV, do Termo de Arbitragem**	**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.

87. Nota-se que a perícia eventualmente realizada sobre o pleito "Depressão Econômica" serviria apenas para definir a existência ou não de direito aos pedidos formulados, sendo eles de <u>recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nos valores indicados pela concessionária em sua petição</u>. O definição do direito da concessionária ao reequilíbrio pretendido não é, de forma nenhuma, condição precedente necessária ao julgamento dos demais pedidos, como se demonstrará de forma detalhada a seguir.

88. Em outras palavras, a alegada relação de prejudicialidade entre os 3 pleitos para os quais pediu perícia e os outros 17 pleitos para os quais não há necessidade de prova complementar é uma relação falsa, forjada de forma artificial pela concessionária com a única finalidade de atrasar o andamento deste procedimento. Demonstraremos a seguir, de forma sucinta, a ausência de relação de prejudicialidade entre eventual perícia para os 3 pleitos e o julgamento dos outros 17 pleitos objeto deste procedimento.

1) Pedidos relacionados às obras condicionadas (pleito 2)

89. Extrairemos do RTE-508 os pedidos formulados pela VIABAHIA relacionados às obras condicionadas, nas palavras da própria concessionária (pleito 2), para analisar um a

um, se de alguma forma dependem da realização de prova pericial sobre a crise econômica – que sequer é fundamento desses pedidos.

90. 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
> 91.

92. 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.

93. 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.

94. 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.

95. 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.

96. 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, não há qualquer relação de prejudicialidade entre seu julgamento e a realização de uma perícia sobre os impactos da crise econômica no contrato.

97. Mesmo na eventualidade de se produzir uma prova pericial que demonstre um impacto da crise econômica sobre o contrato, tal constatação em nada afetaria eventual direito da concessionária à readequação de prazos de cumprimento de obrigações ante a alegação de sua inexequibilidade. Ou as obras são inexequíveis ou não são, e daí pode ou não decorrer algum direito da concessionária, porém tal decisão independe de qualquer perícia sobre a crise econômica.

98. Quanto à alegação de **inexequibilidade econômico-financeira** das obrigações condicionadas ao volume de tráfego, também não houve 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.

99. 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.

100. 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.

101. 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.

102. 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).

103. 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.

104. 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.

105. 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.

106. Em conclusão, a decisão deste Tribunal sobre a declaração de inexequibilidade dessas obrigações e eventual direito da concessionária a "readequação econômico-financeira (...) por meio da revisão dos preços e quantidades" não possui qualquer relação com o pleito de crise econômica, no qual a concessionária pede recomposição de equilíbrio em razão da perda de receita alegadamente resultante da crise econômica. Não há qualquer

fundamento para impedir que este pedido seja julgado em sentença parcial, mesmo que eventualmente o pleito 1 (crise econômica) seja levado à perícia.

2) Pedidos relacionados ao Solo Massapê (pleito 3)

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

> iii. 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;
> iv. 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
> v. 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.

108. 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 impossível o cumprimento dos parâmetros de desempenho fixados no contrato por ela assinado com a ANTT.

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

110. 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.

111. 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;

112. 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.

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

114. Nesse contexto, fica claro que a definição da existência (ou não) de direito da concessionária a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato no valor de

17 milhões de reais e a alteração do contrato para a redução dos parâmetros de desempenho estabelecidos (e aceitos por ela) independe de forma absoluta da realização de perícia sobre a crise econômica e sobre a lei dos caminhoneiros. Em nenhum cenário um resultado da perícia requerida terá influência no julgamento dos pleitos relacionados ao solo massapê.

3) Pedidos relacionados aos "Passivos ambientais não verificados em aprofundada auditoria ambiental" (pleito 5)

115. 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.

116. 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.

117. 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;

118. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

4) Pedidos relacionados ao "Remanejamento de adutoras da EMBASA identificadas na faixa de domínio" (pleito 6)

119. 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.

120. 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.

121. 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.

122. 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.

123. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

5) Pedidos relacionados à "Reinclusão de verba referente aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT" (pleito 7)

124. Quanto a este pedido, para o qual a concessionária sequer pediu produção de qualquer prova adicional desde sua manifestação em 2022, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega ter direito à inclusão de uma verba no contrato, verba esta que nunca chegou a compor o referido contrato e cuja inclusão depende de decisão discricionária. A VIABAHIA nunca apontou um só dispositivo legal, regulamentar ou contratual para suportar seu pleito.

6) Pedidos relacionados aos "Os impactos da Crise dos Caminhoneiros à Concessão" (pleito 8)

125. 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.

126. A solução dessa controvérsia 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.

127. 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.

128. 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.

129. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

7) Pedidos relacionados ao "Atraso na abertura das praças de Pedágio" (pleito 9)

130. 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.

131. Sobre o ponto, vemos que a farta prova documental já trazida aos autos é suficientemente clara para a demonstração da inexistência do direito alegado. 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.

132. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

8) Pedidos relacionados ao "Custos adicionais decorrentes da passagem de cargas especiais nas rodovias concedidas à VIABAHIA" (pleito 10)

133. 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.

134. 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".

135. 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.

136. 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**):

137. 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].

138. 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

139. 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.

140. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

9) Pedidos relacionados à "Indevida e imotivada proibição para exploração de receita com publicidade" (pleito 11)

141. Quanto a este pedido, para o qual a concessionária sequer pediu produção de qualquer prova adicional desde sua manifestação em 2022, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega ter direito à exploração de receita com publicidade sem qualquer restrição regulatória, sendo a matéria estritamente jurídica.

10) Pedidos relacionados à "Alteração no Sistema de Pesagem de Veículos" (pleito 12)

142. 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.

143. 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).

144. 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.

145. 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.

146. 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.

147. 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.

148. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

11) Pedidos relacionados às “Glosas indevidamente praticadas pela ANTT em relação à verba de Segurança no Trânsito” (pleito 13)

149. Quanto a este pedido, para o qual a concessionária sequer pediu produção de qualquer prova adicional desde sua manifestação em 2022, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega que a ANTT realizou glosas indevidas, relativas a valores por ela dispendidos sem respaldo em convênio, contrariando regra expressa do contrato de concessão, sendo a matéria estritamente jurídica.

12) Pedidos relacionados à "Incorreta aplicação do Desconto de Reequilíbrio" (pleito 14) e "Aplicação indevida do Desconto de Reequilíbrio na 7ª Revisão Ordinária" (pleito 15)

150. Quanto a estes pedidos, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega que a ANTT aplicou de forma indevida o Desconto de Reequilíbrio, sendo a matéria estritamente jurídica, cujo componente de fato está amplamente demonstrado nos documentos já juntados aos autos.

13) Pedidos relacionados à "Nulidade de autos de infração" (pleito 16)

151. Quanto a este pedido, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega que determinados autos de infração lavrados contra ela são nulos, pois violariam princípios da hierarquia, da tipicidade, da motivação, etc. A questão é meramente jurídica está apta a seu julgamento imediato.

14) Pedidos relacionados à "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" (pleito 17)

152. Quanto a este pedido, não há qualquer relação com a crise econômica ou lei dos caminhoneiros. A VIABAHIA alega que determinados atos da ANTT não são aplicáveis a ela, por diversas razões de natureza jurídica que sustenta nos autos. A questão é meramente jurídica está apta a seu julgamento imediato. Não se compreende de que forma a declaração de inaplicabilidade de atos da ANTT podem depender da realização de uma perícia sobre a crise econômica e a lei dos caminhoneiros.

15) Pedidos relacionados à "Inaplicabilidade da Resolução n° 5.859/2019" (pleito 18)

153. No mesmo sentido do item anterior, a discussão da concessionária sobre a aplicabilidade ou não da Resolução ANTT 5.859/2019 nada tem a ver com eventual

resultado de perícia sobre a crise econômica ou a lei dos caminhoneiros. A questão aqui é totalmente jurídica.

154. Defende a VIABAHIA que a resolução em questão não se aplica ao contrato pois haveria uma cláusula contratual que afastaria essa aplicação, sobre a revisão quinquenal do contrato. A ANTT, de seu lado, defende e demonstra que a norma regulatória é completamente harmônica com o dispositivo contratual, para o qual a concessionária busca dar sentido diverso.

155. A questão é estritamente jurídica, de interpretação normativa e contratual, independendo de qualquer perícia prévia sobre a crise econômica e a lei dos caminhoneiros.

16) Pedidos relacionados à "Inclusão e Exclusão de investimentos do PER" (pleito 19)

156. 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).

157. 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.

158. 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.

159. 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.

160. 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.

161. 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;

162. 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.

163. 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.

164. 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)*

165. 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)*

166. 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.

167. Não há, à toda evidência, dependência de nenhum grau entre o julgamento deste pleito e a realização de perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros.

17) Considerações finais acerca da alegada prejudicialidade de 17 pleitos arbitrais em relação à realização de perícia sobre 3 outros pleitos.

168. Como visto acima, pedido por pedido, é muito clara a total ausência de relação de 17 dos 20 pleitos com as perícias pedidas pela VIABAHIA sobre a crise econômica e a lei dos caminhoneiros.

169. A VIABAHIA, para justificar a suposta dependência e impossibilidade de julgamento imediato desses 17 pleitos, apela, em sua petição 36, para justificativas genéricas e sem substância. Alega que o julgamento dos pleitos depende da "apuração global do desequilíbrio que acomete a Concessão", ou de avaliação do "agravamento do desequilíbrio global do Contrato".

170. As alegações são desprovidas de sentido, constituindo verdadeira afronta a este Tribunal Arbitral e à ANTT. De que forma uma perícia sobre crise econômica e lei dos caminhoneiros afetaria o julgamento sobre o direito a readequação do contrato em razão do solo massapê, ou a nulidade de autos de infração por alegada violação da tipicidade, ou a inaplicabilidade de atos da Agência? De que forma essas perícias exerceriam qualquer influência no julgamento de eventual direito da concessionária à reprogramação das obras condicionadas (descumpridas antes mesmo da existência de qualquer crise), ou de eventual direito a reequilíbrio por atraso na abertura de praças de pedágio, ocorrida muitos e muitos anos antes da crise?

171. O que se nota é a clara intenção da VIABAHIA de postergar a conclusão do presente processo. Essa atitude afrontosa não é novidade, pelo contrário, vem sendo adotada pela concessionária desde o início do procedimento. A VIABAHIA vem praticando uma série de atos atentatórios ao adequado andamento processual, sendo este apenas mais uma tentativa de evitar um julgamento dos pedidos, ante a evidência da sua falta de fundamento.

172. Essa postura da VIABAHIA tem uma razão, que será exposta (novamente) a seguir.

b. CONSIDERAÇÕES SOBRE O TEMPO DO PROCEDIMENTO – E SOBRE A QUEM APROVEITA SEU RETARDAMENTO

173. O presente procedimento arbitral teve seu início em **09 de setembro de 2019**, quase 4 anos atrás. Foram produzidas **36 petições** pela VIABAHIA, com a juntada de **658 documentos**. Pela ANTT, foram produzidas **32 petições** (esta incluída) e juntados **279 documentos**. Foram realizadas audiência de apresentação de caso e de produção de provas orais para a realização de **63 oitivas** de testemunhas técnicas.

174. A VIABAHIA afirma expressamente que entende necessária a realização de perícia para apenas 3 de seus 20 pleitos. Para os demais 17 pleitos, a concessionária assume que já há, nos autos, provas suficientes para a prolação de decisão. Um dos pleitos para os quais pede perícia (crise econômica) já foi objeto de outras duas sentenças arbitrais (a mesma crise econômica e o mesmo contexto de contratos de concessão rodoviária) em processos que rejeitaram o pedido de produção de prova pericial.

175. Qual a razão da VIABAHIA se opor frontalmente à bifurcação do procedimento, com a prolação de sentença parcial acerca de, no mínimo, 17 pleitos formulados?

176. A razão já foi bem apontada por esta Agência na petição 12, reiterada na petição 25 e na manifestação sobre a OP26. A VIABAHIA obteve uma liminar judicial que suspende a quase totalidade de suas obrigações contratuais, assegurando, por outro lado, o recebimento integral da tarifa de pedágio. A situação perdura desde o ano de 2019, até o presente momento.

177. Pela relevância do tema, trazemos novamente as observações do Parecer nº 078/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (RDA-228) sobre a decisão judicial em questão:

> "Como se percebe da decisão proferida, a VIABAHIA afirmou ao Juízo que a não realização da revisão quinquenal é causa de desequilíbrio

contratual – afirmação absolutamente equivocada, à luz do contrato de concessão, que determina que reequilíbrio contratual é tratado em revisão extraordinária. O acolhimento de tal argumento levou o magistrado a determinar a suspensão das seguintes obrigações contratuais:

-Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório

-Obras e Serviços de Caráter Obrigatório

-Obras Condicionadas

-Serviços não essenciais de poda, capina e roçada

-Implantação do Sistema de Pesagem

Foi ainda suspensa "a exigibilidade de sanções advindas de processos administrativos instaurados pela ANTT relacionados à estas obrigações", e essa suspensão persistirá "até que haja a conclusão e perfeita exequibilidade da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato de Concessão".

Nas circunstâncias atuais, o usuário da rodovia está pagando a tarifa e pedágio integral, e recebendo menos que os serviços básicos contratados da concessionária. A discrepância entre o valor pago pelo usuário e os serviços prestados pela concessionária, que já era muito significativo em razão do descumprimento contratual, tornou-se ainda mais aguda após a prolação da decisão judicial em questão.

Nesse contexto, não é de se estranhar que a VIABAHIA passe a se opor de todas as formas possíveis à concretização da revisão quinquenal, seja no âmbito da ANTT, negando-se a adequar sua proposta de revisão aos termos da regulamentação vigente, seja rejeitando a aplicação mesma desta regulamentação, e ainda formulando junto ao Tribunal Arbitral uma série de pleitos de alteração contratual que coincidem com grande parte dos pleitos formulados administrativamente. A suspensão das obrigações contratuais combinada com a manutenção das tarifas, impossibilitando sua redução em razão do descumprimento contratual parece constituir forte incentivo para o comportamento não cooperativo da concessionária.

Por outro lado, a existência de decisão judicial motivada exclusivamente na não realização da revisão quinquenal e cuja vigência está condicionada à conclusão desta revisão transfere integralmente à ANTT os poderes sobre a liminar deferida, impondo a esta Agência o ônus de priorização da conclusão do procedimento como forma de resguardar o interesse público. A suspensão das obrigações da concessionária com a manutenção da cobrança integral da tarifa de pedágio viola até as mais básicas noções de equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, fazendo incidir sobre

> a ANTT, nesse momento, a urgência do prosseguimento do processo revisional.
>
> Como já dito, e com reforço do contexto judicial da questão, a postura não cooperativa da concessionária no avanço e conclusão da revisão quinquenal não pode ser óbice à sua realização. A concessionária se encontra com a maior parte das suas obrigações suspensas até que seja concluída a revisão quinquenal, sendo esta mais uma razão pela qual o procedimento deve ser realizado pela ANTT independentemente da colaboração da concessionária, mas observados todos os seus direitos quanto à participação no processo."

178. Dessa forma, assentada em uma decisão judicial precária que suspende a quase integralidade de suas obrigações contratuais, com a manutenção integral da tarifa de pedágio, a concessionária busca a todo custo postergar ao máximo tal situação, seja dificultando a realização da revisão quinquenal, seja formulando pleitos descabidos que visam apenas o retardamento do presente procedimento. É sob este prisma que a oposição da VIABAHIA à bifurcação do presente procedimento deve ser observada.

179. Como se sabe, uma das questões fundamentais a ser decidida por este Tribunal refere-se ao escopo e alcance da cláusula de revisão quinquenal do contrato de concessão. Segundo a concessionária, esta cláusula, em seu contrato, garantiria a recomposição de equilíbrio econômico-financeiro em razão de alterações no cenário econômico, ou seja, ela teria direito de ser indenizada em caso de deterioração das condições macroeconômicas do país. Como se nota, a questão é estritamente jurídica, de interpretação normativa e contratual, e precisa ser decidida por este Tribunal como forma de conferir segurança jurídica à atuação da ANTT, que tem buscado avançar na realização da revisão quinquenal – mesmo com a clara oposição da VIABAHIA.

180. A decisão sobre o escopo e abrangência da cláusula de revisão quinquenal nada tem a ver com a realização de perícia sobre a crise econômica e seu eventual impacto no contrato. É uma questão jurídica e mesmo prévia à realização de qualquer perícia. Em outras palavras, se a concessionária não tem direito a reequilíbrio contratual em razão da cláusula de revisão quinquenal, é inútil a realização de perícia para se avaliar o impacto da crise econômica, pois tal impacto não traria nenhuma consequência jurídica.

181. Sendo assim, diante dessas razões evidentes, resta à ANTT requerer a este Tribunal que promova a bifurcação do procedimento, com o julgamento das questões que estão maduras para decisão, por meio de sentença parcial (ou total), como será detalhado nos pedidos finais. A postergação deste procedimento, que já conta com quase 4 anos de tramitação – em um contrato cujo prazo total é de 25 anos – só interessa à VIABAHIA, que nessa circunstância prolonga sua situação de vantagem como beneficiária da decisão judicial já mencionada.

c. A BIFURCAÇÃO DO PROCEDIMENTO E OS CRITÉRIOS DO *GLAMIS GOLD TEST*

182. Para melhor nortear a decisão sobre a bifurcação do procedimento arbitral, alguns **critérios foram estabelecidos no *Glamis Gold Test***[6], são eles: (i) se o pedido de bifurcação é substancial e não se trata de objeção frívola em que a adoção da bifurcação dificilmente reduzirá os custos ou o tempo do procedimento arbitral; (ii) se o pedido resulta em uma redução material do procedimento; (iii) se as questões estão de tal maneira entrelaçadas que sua separação é impraticável ou impossível.

183. Quanto ao **primeiro critério**, devemos, de partida, recordar que o presente procedimento teve início em 03/09/2019 e passados mais de três anos do seu início, há várias questões controvertidas, cujo deslinde é necessário para a plena execução do Contrato de Concessão, pela Requerente, e para a sua gestão regulatória e fiscalização, pela Requerida.

184. De forma ilustrativa, é possível citar a total inexecução, pela Concessionária, de Obras Condicionadas, que representam a necessidade de ampliação de capacidade para

6 ***Glamis Gold* Ltd. *vs*. Estados Unidos da América**. Ordem processual no. 2 (Revisado), 31 Maio 2005, para. 12(c). Baseado na aplicação do artigo 21(4) das Regras de Arbitragem da UNICITRAL, o Tribunal analisa pedido de bifurcação do procedimento – negado no caso, e aponta fundamentos para justificar a separação das questões jurídicas identificadas no caso. Disponível em: https://jusmundi.com/en/document/decision/en-glamis-gold-ltd-v-united-states-of-america-procedural-order-no-2-revised-tuesday-31st-may-2005

adequar a rodovia a níveis de serviço que garantam maior segurança e conforto para seus usuários.

185. Para além destas, várias outras obrigações, sobretudo de investimentos, estão sendo descumpridas em face de suposta alegação de desequilíbrio contratual. E mais: mesmo diante de tanta inexecução, esta Agência está de mão atadas sem poder impor penalidade ou mesmo fazer incidir o Desconto de Reequilíbrio com a finalidade de garantir aos usuários que paguem tarifas proporcionais ao que está sendo executado – ou melhor, ao que não está sendo executado.

186. O caos regulatório e fiscalizatório deste contrato de concessão se deve à sucessão de decisões judiciais proferidas em paralelo ao presente procedimento arbitral que limitaram, em muito, a competência gerencial desta Agência.

187. Na Petição 25, a Requerida já expôs este caos, quando se manifestou sobre o RTE518 a RTE-522, que versavam sobre decisões judiciais não transitadas em julgado que afastavam várias prerrogativas da Agência na regulação e fiscalização do presente procedimento arbitral.

188. Em momento posterior, na Petição de 18 de agosto de 2022, a Requerida também se manifestou sobre outra decisão judicial, proferida pelo Superior Tribunal de Justiça, que mantinha a vigência dos efeitos da decisão proferida nos autos da Tutela Cautelar Antecedente nº 1044709-06.2021.4.01.0000 (RTE-522) que determinou à ANTT o cumprimento à sentença de primeiro grau prolatada no Processo Judicial nº 1009371-92.2017.4.01.3400 (RTE-518).

189. As sucessivas decisões judiciais foram perseguidas pela Requerente no claro intuito de alocar suposto atraso na execução da Revisão Quinquenal como o fundamento maior de todo o seu descumprimento contratual.

190. Embora este Tribunal Arbitral tenha afastado as investidas perpetradas pela Requerente de suspender os procedimentos revisionais que estavam em curso nesta Agência - mediante a prolação das Ordens Processuais nº 5, 11 e 16 – a Requerente obteve no âmbito do Processo Judicial nº 1009371- 92.2017.4.01.3400, uma sentença judicial, ainda

não transitada em julgado, confirmando a liminar concedida em 24 de outubro de 2019, no bojo do agravo de instrumento nº 1003068-43.2018.4.01.0000, que:

- suspendeu a execução das Obrigações de Investimentos tabuladas no item 2 da Seção I do PER, isto é, as "Obras e Serviços de Caráter Não Obrigatório" (Item 2.1 da Seção I), as "Obras e Serviços de Caráter Obrigatório" (Item 2.2 da Seção I) e "Obras Condicionadas" (Item 2.3 da Seção I), bem como os serviços não essenciais de poda, capina e roçada (Quadro 4.6 do PER – Doc. 11) e implantação do Sistema de Pesagem indicado no Item 8.6 do PER,

- preservou incólume todos os demais serviços atinentes à Conservação (Item 2.1.1.4 da Seção I) e aos Sistemas de Operação (Item 2.2.1.4 da Seção I), assim como a exigibilidade de sanções advindas de processos administrativos instaurados pela ANTT relacionados a estas obrigações, passíveis de serem executadas em razão do eventual descumprimento de tais obrigações (que afetam os parâmetros de desempenho estipulados pelo PER), até que haja a conclusão e perfeita exequibilidade da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato.

191. Em paralelo, e de forma paradoxal, a Requerente tumultuou o bom andamento da 1ª Revisão Quinquenal do Contrato, conforme foi demonstrado no parágrafo 72 e seguintes da Petição 25.

192. Assim, relevante também será o julgamento sobre pleitos de "readequação do contrato" em diferentes aspectos – desde reformulação de parâmetros de desempenho, de Obras Condicionadas, da metodologia de aplicação do Desconto de Reequilíbrio, como pleito de declaração de inaplicabilidade da Resolução nº 5.859/2019 e mesmo o pleito de condenação da ANTT a apreciar de forma definitiva propostas de inclusão e exclusão de investimentos, mesmo diante de vários descumprimentos das obras e serviços originariamente previstas no PER.

193. A análise destes pleitos irá, pois, nortear melhor a Agência na condução de vários processos administrativos que estão ora suspensos, aguardando o deslinde destas controvérsias submetidas para julgamento por este Tribunal Arbitral.

194. A aplicabilidade do **segundo critério** estabelecido no *Glamis Gold Test* fica patente diante do extenso rol de pleitos arbitrais apresentados pela Concessionária, em contraponto ao reduzido escopo da prova pericial pleiteada.

195. Passamos, então, a analisar o **terceiro critério** estabelecido no *Glamis Gold Test,* demonstrando a ausência de entrelaçamento das questões eventualmente submetidas à prova pericial.

196. Nesse ponto, ao contrário do que alegado superficialmente pela Requerida em sua última manifestação, a produção de prova pericial que irá demonstrar se houve ou não crise econômica no país capaz de afetar a concessão, em nada se relaciona com os pedidos de recomposição contratual em razão dos efeitos do solo de massapê, dos atrasos na abertura das praças de pedágio, da glosa dos valores da verba de Segurança de Trânsito ou da necessidade contratação do serviço de remanejamento de adutoras da EMBASA.

197. Muito menos impediriam a análise de readequação das obrigações previstas no contrato, que demandam a análise da responsabilidade de recuperação, preservação, remediação e gerenciamento de passivos ambientais, da inclusão de investimentos não previstos originalmente no PER, das obrigações de realização das Obras Condicionadas, de readequação dos parâmetros de desempenho, entre outros.

198. Da mesma forma, eventual realização de perícia nos pontos requeridos pela VIABAHIA em nada influenciariam na análise de investimentos com auditoria ambiental, realizada em 2010 para cumprimento das condicionantes da Licença de Operação, ou de implantação dos quatro postos de pesagem com utilização de nova tecnologia.

199. É certo que a Requerente tenta cravar a tese de que a Depressão Econômica provocou tamanho desequilíbrio econômico-financeiro no contrato de concessão que seria necessário repensar quase todas as obrigações assumidas. Estranhamente, não houve pleito de submissão das demais obrigações supostamente impactadas pela Depressão Econômica ao crivo pericial.

200. A alegação de conexão de demandas com uma submissão parcial de pleitos à prova pericial representa, novamente, uma artimanha da Requerente em tentar prolongar

todo o julgamento do procedimento arbitral, por um lado (o que se daria na ausência de bifurcação do procedimento), e, por outro lado, omitir de eventual empresa pericial as várias inexecuções contratuais que ficariam claramente estampadas na análise de documentos relacionados a determinados pleitos, como aqueles relacionados à alegação de solo massapê e à readequação de Obras Condicionadas.

201. Ainda que seja deferida prova pericial, e ainda que seja constatado eventual impacto concreto, específico e exclusivo da Depressão Econômica nesta Concessão, é certo que, em se tratando de arbitragem de direito, o rito próprio para recompor suposto desequilíbrio terá que ser aquele previsto no contrato e nas regulamentações da Agência, que, por sua vez, estabelecem, para situação similar, a revisão extraordinária da tarifa e não uma desconsideração, repactuação ou readequação de todas as obrigações contratuais assumidas.

202. Mais uma vez, reforça-se: as questões já foram suficientemente debatidas e estão prontas para julgamento sobre temas já comprovados por documentos e provas testemunhais, podendo ser decididos mediante a análise, interpretação e aplicação de disposições do Contrato de Concessão.

V. Dos documentos complementares da Requerente

a. PRELIMINAR: "PONTOS SUBMETIDOS" X "DEPOIMENTOS PRESTADOS"

203. Em análise da Ordem Processual 31, depreende-se ter sido reiterada a distinção feita entre "documentos relacionados a pontos submetidos à Audiência" e "documentos relacionados a depoimentos prestados em audiência".

204. Ao que consta na referida Ordem Processual, a Ata da Audiência teria sido expressa quanto ao prazo em comum fixado para as Partes - até 24 de novembro de 2022, para a juntada de documentos relacionados a depoimentos prestados em audiência.

205. Considerando que naquela mesma data, a Requerida teria juntado documentos relacionados a pontos submetidos à Audiência, extrapolando o que estaria prescrito na Ata

da Audiência, o Tribunal deferiu o pleito da Requerente, apresentado na petição de 29 de novembro de 2022, possibilitando-lhe a juntada de documentos relacionados a pontos submetidos à Audiência. Foi neste sentido o parágrafo 18 (iv) da OP 31, quando o Tribunal se pronunciou sobre os documentos complementares, nos seguintes termos:

> **[i] AUTORIZA** a manutenção nos autos dos docs. RDA275, RDA277 e RDA279;
>
> **[ii] ALERTA** a Requerida para que siga estritamente as determinações do Tribunal;
>
> **[iii] REITERA** que, nos termos da Ordem Processual nº 22, a juntada de quaisquer novos documentos depende de autorização prévia do Tribunal; e
>
> **[iv] CONCEDE** prazo até **27 de fevereiro de 2.023** para que a Requerente produza prova documental suplementar referente a "pontos submetidos à Audiência", seguindo os parâmetros de razoabilidade acordados com o Tribunal no final da reunião[9].

206. Ocorre que, descumprindo o comando do Tribunal, a Requerente aproveitou o ensejo de juntada de documentos complementares sobre "pontos submetidos", para adicionar na Petição 36, datada de 27 de fevereiro de 2023, outros documentos relacionados a "depoimentos prestados em audiência" e que poderiam – ou deveriam - ter sido juntados em anexo à Petição 34, de 29 de novembro de 2022.

207. Se enquadram neste rol de "novos documentos" juntados de forma extemporânea, relacionados aos temas de Impactos da Depressão Econômica na Concessão, Obras Condicionadas, que foram debatidos em Audiência, quais sejam:

Sobre Depressão Econômica:

- o Anexo 16 do Edital de Licitação da Concessão (**RTE-642**), que estabelece o Termo de Referência do Plano de Negócios; e
- a Nota Técnica elaborada pela Alvarez e Marsal sobre o estudo de tráfego (**RTE-643**), cujo objetivo descrito seria a apresentação de análise técnica realizada pela

Alvarez & Marsal ("A&M") sobre o item b "Detalhamento da metodologia empregada para o estudo de tráfego no cenário pessimista contido no Plano de Negócios da Concessionária" do Despacho (RDA-267), emitido em 24 de novembro de 2022.

Sobre Obras Condicionadas:

- Parecer elaborado pela Tendências Consultoria Integrada, contratado pela ABCR, para "Análise do comportamento de preços de insumos básicos da cadeia de serviços de infraestrutura de rodovias" (**RTE-644**).
- Parecer elaborado pela RoadRunner Ltda., contratado pela VIABAHIA, referente ao histórico das metodologias de dimensionamento de pavimentos (**RTE-645**).
- Parecer elaborado pela RoadRunner Ltda., contratado pela VIABAHIA, referente à análise do dimensionamento das estruturas de pavimentos (**RTE-646**).

208. Afora o Anexo 16 do Edital de Licitação (RTE-642), que representa documento público, divulgado à época do procedimento licitatório, e que somente regulariza a juntada parcial dos seus Anexos à época da instauração da presente arbitragem, os demais documentos acima transcritos, deveriam ter sido juntados em 24 de novembro de 2022, motivo pelo qual requeremos, desde já, seu desentranhamento.

209. Importante destacar, no ponto, que acatar a juntada de documentos complementares – relacionados a depoimentos prestados em audiência - dois meses após o prazo fixado em 24 de novembro de 2022, representa uma **assimetria** de tratamento entre as Partes. E tal assimetria fica ainda mais aflorada quando analisamos os documentos que sequer denotam a natureza de "supervenientes", eis que já eram de conhecimento da Requerente quando apresentada sua Petição 34.

210. Subsidiariamente a esta preliminar, apresentamos a seguir as razões que denotam a total impertinência entre os documentos numerados como RTE-643, RTE-644, RTE-645 e RTE-646 e os pleitos arbitrais e os pontos controvertidos a serem decididos pelo Tribunal Arbitral.

211. Para clarificar a presente manifestação, os documentos complementares juntados pela Requerente na Petição 34 e na Petição 36 serão analisados conjuntamente, no contexto de cada "tema".

b. DOCUMENTOS RELACIONADOS AOS IMPACTOS DA DEPRESSÃO ECONÔMICA NA CONCESSÃO

212. No tocante ao pleito referente aos impactos da Depressão Econômica na Concessão, a VIABAHIA apresentou, juntamente à Petição 34, três ensaios técnicos complementares elaborados pela Consultoria Alvarez & Marsal e que serão enfrentados individualmente com o intuito de esclarecer ao Tribunal as informações ali apresentadas.

PRIMEIRO ENSAIO	CONTEÚDO
Cálculo da projeção do PIB com base no cenário pessimista do Plano de Negócios (**RTE-638**)	Esse ensaio busca demonstrar que, mesmo utilizando o "cenário pessimista" de projeção do PIB previsto no Plano de Negócios, a performance real do PIB foi aquém do projetado (recorda-se que, para esta Concessão, assim como em qualquer concessão da ANTT, foi adotado o "cenário base"[3] e não o "cenário pessimista").
SEGUNDO ENSAIO	**CONTEÚDO**
Cálculo da receita tarifária aferida pela VIABAHIA sem os efeitos da inflação e novos investimentos (**RTE-639**)	Esse ensaio tem o objetivo de demonstrar que, uma vez isolados os efeitos inflacionários e a inclusão de novos investimentos do cálculo da receita tarifária aferida pela VIABAHIA, teria havido impacto na receita tarifária de VIABAHIA após a Depressão Econômica.
TERCEIRO ENSAIO	**CONTEÚDO**
Simulação da necessidade de crescimento do PIB até o fim da Concessão para retomada da tendência anterior (**RTE-640**)	O ensaio pretende demonstrar ser necessário que o PIB nacional performasse o equivalente a 7,38% em todos os anos, isto é, de 2020 até o final da Concessão (2034) para que houvesse a concreta recuperação dos efeitos da Depressão Econômica. Feita a atualização de 2022 até 2034, esse percentual passaria para 9,87%.

213. Ainda sobre o ponto "Depressão Econômica", embora se trate de tema debatido nos depoimentos prestados pelas testemunhas técnicas - e não somente submetido à Audiência - a Requerente apresenta dois documentos "complementares", sendo eles:

214. o Anexo 16 do Edital de Licitação da Concessão (RTE-642), que estabelece o Termo de Referência do Plano de Negócios; e

215. a Nota Técnica elaborada pela Alvarez e Marsal sobre o estudo de tráfego (RTE-643), cujo objetivo descrito seria a apresentação de análise técnica realizada pela Alvarez & Marsal ("A&M") sobre o item b "Detalhamento da metodologia empregada para o estudo de tráfego no cenário pessimista contido no Plano de Negócios da Concessionária" do Despacho (RDA-267), emitido em 24 de novembro de 2022.

216. Descritos cada um destes documentos, passamos a analisá-los em conjunto.

ANÁLISE

217. Para fins de bem analisar os documentos juntados pela Requerente sobre Depressão Econômica – RTE-638, 639, 640, 642 e 643 - cumpre inicialmente rememorar o foco do pleito da Concessionária apresentado na página 47 da Petição 5 - Alegações Iniciais – Parte Geral:

> **160.** Conforme os pedidos constantes do Termo de Arbitragem[56-57], a VIABAHIA requer a este Tribunal Arbitral:
>
> a) A condenação da ANTT a realizar a recomposição integral do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, em virtude, dentre outros, **(a)** das adversidades causadas pelo Poder Concedente e/ou alheias à responsabilidade e aos riscos da Requerente, bem como **(b)** dos inadimplementos, ações e/ou omissões da ANTT e/ou do Poder Concedente ao longo da execução do Contrato, incluindo:
>
> i. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total de **R$ 1.586.575.908,30** (um bilhão, quinhentos e oitenta e seis milhões, quinhentos e setenta e cinco mil, novecentos e oito reais e trinta centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão do desequilíbrio advindo dos efeitos da depressão da economia nacional ao Plano de Negócios da Concessão;
>
> ii. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, no valor total **R$ 621.231.150,95** (seiscentos e vinte e um milhões, duzentos e trinta e um mil, cento e cinquenta reais e noventa e cinco centavos), valor na data-base dezembro/2005, a ser acrescido de juros, correção monetária, multas, tributos e todos os reajustes e consectários legais e contratuais aplicáveis, em razão da perda da chance da Requerente de alcançar fluxo de tráfego em níveis crescentes, tal como o verificado antes do estabelecimento da depressão econômica;

218. Segundo defendido pela Requerida, o Contrato de Concessão Edital nº 001/2008, em sua subcláusula 19.1.2 (i), alocou entre os riscos de responsabilidade da

Concessionária **o volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionaria ou do Poder Concedente**.

219. Esta alocação de riscos geral não afasta a necessidade de considerar o **tráfego real** constatado nos anos anteriores e a adoção de "*melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego*", somente e tão-somente para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais no processo de recomposição de equilíbrio "*para as hipóteses de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de **novos investimentos***" (subcláusula 20.5.1c/c 20.5.4, grifamos).

220. Ou seja: **obras e serviços previstos no PER** não são impactados pela verificação de volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, à época do procedimento licitatório.

221. **Novas obras e serviços** são precificadas de forma diversa, por meio do Fluxo de Caixa Marginal, e, para fins de determinação dos fluxos de receitas marginais, necessário é considerar (i) o tráfego real constatado nos anos anteriores à inclusão do novo investimento e adotar (ii) uma projeção de tráfego até o encerramento do Contrato de Concessão. Sobre esta projeção de tráfego para os anos seguintes à inclusão do novo investimento, também foi previsto (subcláusula 5.2.4 (ii)) que o cálculo inicial da tarifa recomposta seria revisado para substituir o tráfego projetado pelos volumes reais de tráfego constatados, nos moldes da Resolução ANTT nº 5.850, de 2019.

222. Considerando que o objeto do pleito da Requerente é recompor o contrato de concessão em relação às obras e serviços previstos no PER que teriam sido impactadas pela Depressão Econômica, e não por seu impacto em novos investimentos, necessário adotar a cláusula geral de risco apresentada na parte inicial da subcláusula 19.1.2 (i) do Contrato de Concessão.

223. Esta é a **questão jurídica** que inicialmente se coloca e que norteia a análise dos fatos e documentos juntados no presente procedimento arbitral.

224. Contudo, a par desta questão jurídica fundamental para a resolução desta controvérsia, a Requerente insistiu na tese de **imprevisibilidade**, **inevitabilidade** e

extraordinariedade da redução do volume de tráfego e receita projetados, em razão de um alegado descolamento entre as projeções de crescimento regular do PIB e o PIB efetivamente verificado após o ano de 2014, inclusive se utilizando, para a construção deste argumento, de extenso depoimento de suas testemunhas na Audiência de Instrução realizada em outubro de 2022.

225. E, diante da insistência desta argumentação, a Requerida apontou a relevância de ser elaborada uma comparação entre:

- o cenário pessimista, apresentado na página 40 do Plano de Negócios (RTE-090) que subsidiou a proposta comercial da Requerente, no bojo do procedimento licitatório, e
- o tráfego real, verificado nestes primeiros anos do Contrato de Concessão.

226. O objetivo era demonstrar, primeiramente, que o que importa para análise do pleito de recomposição de equilíbrio é se ater ao reflexo da dita "Depressão Econômica de 2015/2016" no contrato de concessão. E, para tanto, necessário é verificar o seu reflexo mais específico na **projeção de tráfego** da rodovia e não de forma abstrata no PIB do Brasil.

227. E mais: necessário seria demonstrar se as oscilações econômicas no Brasil **foram ou poderiam ter sido previstas** no momento da elaboração do Plano de Negócios, documento que, frise-se, fundamentou a proposta comercial da Requerente no bojo do procedimento licitatório que precedeu a celebração do contrato de concessão.

228. Pois bem. Os documentos acostados como RTE 638, 639, 640, 642 e 643 não se mostraram úteis para a tentativa de construir a tese de imprevisibilidade, inevitabilidade e extraordinariedade da redução do volume de tráfego e receita projetados após o ano de 2014.

229. Primeiramente, o **Anexo 16 do Edital (RTE-642)** somente representa um Termo de Referência que tem por objetivo orientar as Proponentes na elaboração de seus Planos de Negócios de forma padronizada:

1.1. Este Termo de Referência tem por objetivo orientar as PROPONENTES na elaboração de seus PLANOS DE NEGÓCIOS, conforme definido no Edital, de modo a padronizar à sua elaboração e apresentação quanto a:

a) Avaliação da consistência do plano econômico-financeiro, de forma a permitir que se proceda à análise de coerência entre as diferentes previsões feitas quanto ao montante e ao calendário de investimentos, custos operacionais, tráfego, receitas e financiamentos necessários;

b) Verificação da razoabilidade das estimativas realizadas pela Proponente, principalmente sobre os seguintes aspectos:

- Custos previstos para os investimentos e despesas correntes.
- Projeções de tráfego e sua justificativa.
- Tarifa, arrecadação e sua justificativa.
- Participação do endividamento no financiamento dos investimentos.

c) Análise de sensibilidade do plano econômico-financeiro.

230. O Termo de Referência não possui nenhum tipo de previsão de crescimento do PIB, da demanda ou das receitas. E, por outro lado, não há controvérsia quanto à previsão de projeções de tráfego no Plano de Negócios, para demonstrar a razoabilidade das estimativas da então Proponente do procedimento licitatório. Tampouco há controvérsia sobre o formato de inserção destes dados seguindo o padrão previsto no Quadro 1 especificado no item 3.8.1.1 do RTE-642.

231. Decerto, não se discute no procedimento arbitral em apreço se a inserção da projeção de tráfego no Plano de Negócios da Requerente era ou não necessária ao tempo do procedimento licitatório que precedeu o Contrato de Concessão. Não há controvérsia sobre este ponto.

232. Pelo contrário: a Requerida se ampara justamente nesta projeção de tráfego elaborada à época sob a responsabilidade da Requerente para demonstrar que era sim possível prever que o tráfego poderia oscilar por diversas razões ao longo do prazo de 25 anos do Contrato de Concessão.

233. Na página 42 do Plano de Negócios (RTE-090), utilizado pela Requerente para respaldar sua proposta comercial, há referência expressa à <u>análise de sensibilidade do modelo de crescimento previsto</u>, de forma a contemplar, para cada um dos cenários de

infraestrutura descritos, mais dois cenários alternativos de crescimento do tráfego: um otimista e outro pessimista, todos eles considerados na Tabela 15 deste mesmo documento (página 42):

Tabela 15 - Fatores de Crescimento de Tráfego e Projeção do PIB

Ano	Base		Pessimista		Otimista		Crescimento do PIB
	Leves	Pesados	Leves	Pesados	Leves	Pesados	
2008	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	1,0000	5,20%
2009	1,0290	1,0348	1,0240	1,0288	1,0340	1,0408	2,90%
2010	1,0691	1,0832	1,0588	1,0708	1,0795	1,0958	3,90%
2011	1,1119	1,1352	1,0959	1,1157	1,1281	1,1549	4,00%
2012	1,1575	1,1911	1,1353	1,1639	1,1800	1,2187	4,10%
2013	1,2012	1,2461	1,1731	1,2113	1,2299	1,2817	4,20%
2014	1,2466	1,3037	1,2122	1,2606	1,2819	1,3479	4,20%
2015	1,2926	1,3625	1,2515	1,3105	1,3350	1,4162	4,10%
2016	1,3392	1,4224	1,2909	1,3610	1,3890	1,4863	4,00%
Ano	Base		Pessimista		Otimista		Crescimento do PIB
	Leves	Pesados	Leves	Pesados	Leves	Pesados	
2017	1,3874	1,4850	1,3316	1,4134	1,4453	1,5598	4,00%
2018	1,4373	1,5503	1,3735	1,4678	1,5038	1,6370	4,00%
2019	1,4891	1,6186	1,4168	1,5243	1,5647	1,7181	4,00%
2020	1,5427	1,6898	1,4614	1,5830	1,6281	1,8031	4,00%
2021	1,5975	1,7632	1,5068	1,6431	1,6933	1,8914	3,95%
2022	1,6536	1,8388	1,5529	1,7045	1,7604	1,9829	3,90%
2023	1,7109	1,9167	1,5997	1,7673	1,8293	2,0778	3,85%
2024	1,7694	1,9968	1,6472	1,8315	1,9001	2,1761	3,80%
2025	1,8291	2,0792	1,6954	1,8970	1,9728	2,2778	3,75%
2026	1,8900	2,1638	1,7442	1,9638	2,0473	2,3830	3,70%
2027	1,9521	2,2507	1,7937	2,0318	2,1238	2,4918	3,65%
2028	2,0154	2,3398	1,8437	2,1011	2,2022	2,6042	3,60%
2029	2,0798	2,4312	1,8943	2,1716	2,2824	2,7202	3,55%
2030	2,1453	2,5248	1,9455	2,2432	2,3646	2,8399	3,50%
2031	2,2119	2,6206	1,9971	2,3160	2,4487	2,9633	3,45%
2032	2,2796	2,7186	2,0492	2,3899	2,5346	3,0904	3,40%
2033	2,3483	2,8188	2,1018	2,4648	2,6224	3,2213	3,35%
2034	2,4181	2,9211	2,1548	2,5407	2,7121	3,3560	3,30%
2035	2,4899	3,0272	2,2091	2,6190	2,8049	3,4962	3,30%
2036	2,5638	3,1371	2,2647	2,6997	2,9008	3,6424	3,30%
2037	2,6400	3,2509	2,3218	2,7828	3,0000	3,7946	3,30%
2038	2,7184	3,3689	2,3803	2,8685	3,1026	3,9533	3,30%
2039	2,7991	3,4912	2,4403	2,9569	3,2087	4,1185	3,30%
2040	2,8822	3,6180	2,5018	3,0480	3,3185	4,2907	3,30%

234. No âmbito do Primeiro, Segundo e Terceiro Ensaios (RTE-638 a 640), a Requerente se furtou em promover a dita comparação entre o **tráfego projetado** no cenário pessimista e o **tráfego real** verificado.

235. Decerto, o Primeiro Ensaio compara PIB projetado no cenário pessimista com PIB real, abordando novamente a temática sob um viés abstrato, desconectado com o Contrato de Concessão em apreço.

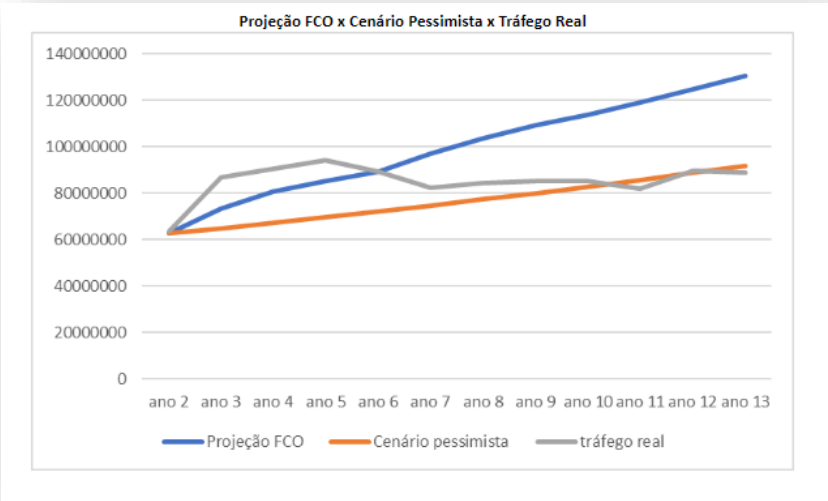
236. O Segundo Ensaio somente apresenta a receita da concessionária ao longo dos anos, sem os efeitos da inflação e novos investimentos.

237. O Terceiro Ensaio apresenta, por sua vez, uma simulação da necessidade de crescimento do PIB até o fim da Concessão.

238. Ou seja: nenhum dos 3 Ensaios compara o tráfego projetado no cenário pessimista e o tráfego real verificado.

239. O não atendimento à provocação da Requerida durante a Audiência de Instrução pode ser justificado no resultado negativo que referida comparação imputa à sua tese de **imprevisibilidade**, **inevitabilidade** e **extraordinariedade** da redução do volume de tráfego.

240. O comparativo entre a projeção de tráfego a partir dos 3 cenários (base, pessimista e otimista) com o tráfego real foi promovido pela Requerida por meio do RDA-267. Restou demonstrado naquele documento que o total de veículos equivalentes acumulado, levando em consideração o período do 2º ano concessão ao 13º ano concessão, foi maior no cenário do tráfego real, em comparação com o previsto no cenário pessimista:



241. Observa-se que o tráfego real atingiu, para os treze primeiros anos da concessão, período de 20/10/2010 a 19/10/2022, o total de **1.022.714.240 veículos**

equivalentes. Já no "cenário pessimista" o total de veículos equivalentes, para o mesmo período e considerando a projeção a partir do 3º ano concessão para evitar distorções, atingiria o montante de apenas 918.599.785. Ou seja, **o tráfego real se mostrou 11,33% maior**. O quadro a seguir demonstra o comparativo em questão:

Quadro 1: Comparativo entre tráfego real e "cenário pessimista"

Comparativo entre tráfego real e "cenário pessimista" para o período de 20/10/2020 a 19/10/2022 – 2º Ano Concessão até 13º Ano Concessão	Tráfego Real	Cenário pessimista
Total Veículos equivalentes - BR 116 e BR 324	1.022.714.240	918.599.785
% de Variação entre tráfego real e "cenário pessimista"	**11,33%**	

242. Dessa forma, ao contrário do que foi afirmado pela concessionária VIABAHIA, o crescimento percebido pelo tráfego real ao longo dos treze primeiros anos da concessão foi, sim, significativamente maior quando comparado ao "cenário pessimista".

243. **A diferença entre a análise promovida no RDA-267 e a análise promovida no RTE-638**, se relaciona com o objeto da análise e também com o recorte considerado. A análise técnica da Requerente foca em dados do PIB nacional e também considera o recorte de apenas dois anos (2015 e 2016). A análise técnica da Requerida leva em consideração o tráfego real e o período entre os Anos 2 e 13, mostrando os dados acumulados.

244. Em um contrato de concessão de longo prazo, os dados devem ser analisados de forma acumulada, pois faz parte da característica desse tipo de contrato que eventuais flutuações de receitas e despesas se diluam ao longo do prazo da concessão. O tipo de análise realizado pelo RTE-638 só é aplicável em contratos de empreitada de obras públicas, que possuem prazo de execução mais curtos, o que faz com que eventuais flutuações econômicas tenham impacto imediato no contrato.

245. Sobre o ponto, interessante notar no gráfico comparativo apresentado no RDA-267, que entre os anos 2 e 4 o tráfego real ultrapassou em muito a própria projeção de tráfego utilizada pela Concessionária e que consta no Fluxo de Caixa Original (FCO) do Contrato de Concessão. Tal verificação de tráfego a maior não foi objeto de recomposição

de equilíbrio a bem dos usuários. E isso porque a alocação de riscos de tráfego, seja para maior ou para menor, não enseja recomposição de equilíbrio.

246. Outra questão relevante se refere aos fatores considerados para elaborar a projeção de tráfego no momento do procedimento licitatório.

247. O RDA-268 e o RDA-269 bem demonstram o impacto que a ampliação de capacidade prevista no Contrato de Concessão poderia ter provocado no tráfego da rodovia concedida, se tal obrigação tivesse sido devidamente cumprida pela Requerente.

248. **Em relação ao cálculo da receita tarifária, promovido no RTE-639**, o próprio gráfico de colunas apresentado contradiz o argumento da Requerente. Como se percebe no gráfico abaixo, as colunas em azul marinho, que representam as receitas líquidas, descontando a inflação e as receitas de novos investimentos, não possuem grande flutuação ao longo dos anos de concessão:

249. A análise técnica promovida pela Requerida no RDA-267 reconhece que houve uma leve queda de receitas no período de 2014/2015 (-3,27%) e 2015/2016 (-3,70%), recuperados logo em seguida no período 2016/2017 (+12,39%):

Cálculo da receita tarifária aferida pela VIABAHIA sem os efeitos da inflação

	20/04/10	20/10/10	20/10/11	20/10/12	20/10/13	20/10/14	20/10/15	20/10/16	20/10/17
	19/10/10	19/10/11	19/10/12	19/10/13	19/10/14	19/10/15	19/10/16	19/10/17	19/10/18
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 6	Ano 7	Ano 8	Ano 9
Total - BR 324 - Praças P1 e P2									
Veículos Equivalentes	16.405.675	34.350.148	39.183.875	40.294.643	42.061.767	39.575.998	36.772.248	37.801.429	38.331.892
Total - BR 116 - Praças P3 a P7									
Veículos Equivalentes	14.676.443	29.078.073	47.638.420	50.297.643	52.155.190	49.653.389	45.654.156	46.464.425	46.832.871
TBP Homologada a PI sem computar os efeitos da inflação P3 a P7	R$ 2,21200	R$ 2,21011	R$ 2,33305	R$ 2,29675	R$ 2,16959	R$ 2,21257	R$ 2,30975	R$ 2,54266	R$ 2,77557
Receita tarifário aferida pela ViaBahia sem efeitos da inflação P3 a P7	R$ 32.464.292	R$ 64.265.778	R$ 111.142.793	R$ 115.521.143	R$ 113.155.486	R$ 109.861.486	R$ 105.449.469	R$ 118.143.247	R$ 129.987.941
TBP Homologada a PI sem computar os efeitos da inflação P1 e P2	R$ 1,26084	R$ 1,25976	R$ 1,32984	R$ 1,30915	R$ 1,23667	R$ 1,26116	R$ 1,31655	R$ 1,44932	R$ 1,58208
Receita tarifário aferida pela ViaBahia sem efeitos da inflação P1 e P2	R$ 20.684.931	R$ 43.273.062	R$ 52.108.216	R$ 52.751.645	R$ 52.016.419	R$ 49.911.809	R$ 48.412.679	R$ 54.786.229	R$ 60.643.939
Total de Receita tarifária sem efeitos da inflação - BR 116 e BR 324	R$ 53.149.224	R$ 107.538.840	R$ 163.251.009	R$ 168.272.788	R$ 165.171.905	R$ 159.773.295	R$ 153.862.148	R$ 172.929.476	R$ 190.631.880
% de crescimento, ano a ano, da receita tarifária sem efeitos da inflação P3 a P7		**102,33%**	**51,81%**	**3,08%**	**-1,84%**	**-3,27%**	**-3,70%**	**12,39%**	**10,24%**
IRT Definitivo	1,00000	1,25363	1,34101	1,41410	1,49664	1,59507	1,75362	1,89169	1,94279
TBP Homologada a PC com os efeitos da inflação P3 a P7	R$ 2,21200	R$ 2,77067	R$ 3,12864	R$ 3,24782	R$ 3,24710	R$ 3,52920	R$ 4,05041	R$ 4,80993	R$ 5,39236
Receita tarifário aferida pela ViaBahia com efeitos da inflação P3 a P7	R$ 32.464.292	R$ 80.565.691	R$ 149.043.597	R$ 163.357.891	R$ 169.353.340	R$ 175.236.760	R$ 184.918.184	R$ 223.490.765	R$ 252.539.767
TBP Homologada a PC com os efeitos da inflação P1 e P2	R$ 1,26084	R$ 1,57928	R$ 1,78333	R$ 1,85126	R$ 1,85085	R$ 2,01164	R$ 2,30874	R$ 2,74166	R$ 3,07365
Receita tarifário aferida pela ViaBahia com efeitos da inflação P1 e P2	R$ 20.684.931	R$ 54.248.532	R$ 69.877.638	R$ 74.595.847	R$ 77.849.998	R$ 79.612.829	R$ 84.897.390	R$ 103.638.731	R$ 117.818.668
Total de Receita tarifária com efeitos da inflação - BR 116 e BR 324	R$ 53.149.224	R$ 134.814.223	R$ 218.921.236	R$ 237.953.738	R$ 247.203.338	R$ 254.849.589	R$ 269.815.573	R$ 327.129.497	R$ 370.358.435
% de crescimento, ano a ano, da receita tarifária com efeitos da inflação P3 a P7		**153,65%**	**62,39%**	**8,69%**	**3,89%**	**3,09%**	**5,87%**	**21,24%**	**13,21%**

250. Dessa forma, se por um lado houve impacto negativo na receita percebida pela Concessionária VIABAHIA durante o período de crise (anos 2015 e 2016), por outro foi observado impacto positivo significativo nos dois anos seguintes.

251. É importante ressaltar que a concessão rodoviária em análise possui um prazo total de 25 anos. Dessa forma, um impacto negativo ou positivo percebido em apenas um ano da concessão não representa a situação financeira como um todo. A situação econômico-financeira de uma concessão rodoviária deve ser vista como um "filme" ao longo de 25 anos, e não apenas como um "retrato" de um único ano.

252. **Quanto à simulação da necessidade de crescimento do PIB até o fim da concessão**, promovida pela Requerente no **RTE-640**, destaca-se a impropriedade da afirmação apresentada pela A&M, segundo a qual "*foi calculado na aba Proj. PIB*

exatamente para que a receita projetada coincidisse com o valor da receita previsto no Contrato (R$ 5.721.101.801,47)" (grifamos).

253. E isso porque simplesmente **não existe nenhuma receita prevista em Contrato**. Sendo assim, a premissa inicial do cálculo é falsa!

254. No RDA-267 foi bem ressaltado que o tráfego utilizado no plano de negócios da concessionária, ou seja, o tráfego do Fluxo de Caixa Original – FCO, é um parâmetro inicial utilizado na modelagem do fluxo de caixa da concessionária. Está contratualmente alocado como risco da Concessionária (subcláusula 19.1.2 (i)), frise-se, ora amargar perdas, ora colher os ganhos decorrentes do crescimento econômico do país.

255. Por último, vale aqui trazer algumas **considerações sobre o RTE-643**, que se refere a uma Nota Técnica da consultoria Alvarez & Marsal, utilizada para contrapor os argumentos do item 'b' do RDA-267.

256. Inicialmente, o RTE-643 busca contrapor o tráfego real verificado na Concessão e descrito no RDA-267, com a projeção de tráfego apresentada no capítulo 1.3 do Plano de Negócios (RTE-090). Ocorre que a provocação da Requerida na Audiência de Instrução foi no sentido de comparar o tráfego real com o Cenário Pessimista e não o tráfego projetado pela Concessionária ao tempo do procedimento licitatório. O objetivo aqui é demonstrar o real e efetivo impacto da Depressão Econômica no contrato de concessão.

257. Ao final o RTE-643 apresenta a seguinte conclusão:

> "Em relação ao cálculo propriamente dito, exceto pela variação de 0,5% no PIB, o Plano de Negócios não detalha quais seriam os valores de tráfego para o cenário otimista e pessimista, porém ficou constatado que a fórmula utilizada pela ANTT no cenário pessimista (Cenário II do RDA-267) não respeita o crescimento de tráfego que foi considerado para elaboração do Plano de Negócios".

258. Esse argumento não faz o menor sentido.

259. Primeiramente porque a projeção de tráfego no cenário pessimista partiu de fórmula utilizada pela própria Requerente no seu Plano de Negócios (RTE-090).

260. Segundo porque a perspectiva de PIB é um elemento da fórmula da projeção de tráfego, tanto que o comparativo entre o fator de crescimento do tráfego no cenário base, pessimista e otimista se relacionam justamente à consideração do PIB em uma banda que vai de 0,50% menor que o cenário base (o que se dá no cenário pessimista) para 0,50% maior que o cenário base (o que se dá no cenário otimista), conforme descrito na página 42 do Plano de Negócios (RTE-090):

> **1.2.5.2. Análise de sensibilidade**
>
> Como parte da descrição do modelo de crescimento, foram consideradas as hipóteses básicas a partir das quais foram obtidas as séries projetadas de PIB, como variável explicativa do tráfego.
>
> Além disso, para cada um dos cenários de infra-estrutura descritos, foram simulados mais dois cenários alternativos de crescimento do tráfego: um otimista e outro pessimista.
>
> As características de cada Cenário são as seguintes:
>
> → Cenário Otimista
>
> Este cenário considera uma série de projeção do PIB nacional 0,5% superior à série Base, mantendo as elasticidades utilizadas para estimar os fatores de crescimento das diferentes matrizes de veículos leves e pesados.
>
> → Cenário Pessimista
>
> O cenário pessimista considera uma projeção do PIB nacional 0,5% inferior à série Base, mantendo as elasticidades utilizadas para estimar os fatores de crescimento das diferentes matrizes de veículos leves e pesados.

261. Terceiro porque houve sim um detalhamento dos valores de tráfego em cada cenário. Para tanto, a Concessionária partiu de uma contagem de tráfego para o Ano inicial, de 2008, e projetou para os anos seguintes o tráfego de veículos leves e pesados, utilizando um fator de crescimento distinto conforme se tratava de cenário base, pessimista ou

otimista. Podemos ilustrar demonstrando que a Concessionária previu, na tabela 15 do RTE-090 (página 40), acima transcrita, que no ano de 2014 o fator de crescimento do tráfego para veículos leves seria de 1,2466 (para o cenário base), de 1,2122 (para o cenário pessimista) e 1,2819 (para o cenário otimista).

262. Ainda no tocante ao RTE-643, é importante ficar claro que a ANTT não discute qual o cenário base que foi considerado pela Concessionária Requerente quando apresentou sua proposta comercial com deságio de 21% no leilão, bem superior ao deságio de 10,36% apresentado pela segunda colocada.

263. O ponto aqui a ser considerado é que não cabia à Requerida definir com precisão uma curva de tráfego e tampouco a projeção do PIB Nacional ao longo dos anos. Tal estimativa foi feita no EVTEA sem caráter vinculativo (item 2.4.1 do Edital (RDA-04), somente para orientar o Poder Concedente no tocante à viabilidade da concessão do serviço público em tela.

264. Considerando que o <u>risco de tráfego foi alocado a então futura contratada</u>, frise-se, caberia a cada Proponente elaborar seu Plano de Negócios, documento este que foi analisado à época pela Comissão de Outorga seguindo os critérios definidos no item 15.3 do Edital (RDA-04), critérios estes que não abrangem uma avaliação de conteúdo sobre a projeção de tráfego.

265. A referência ao Plano de Negócios ora promovida é necessária somente para afastar a alegação da Requerente de **imprevisibilidade**, **inevitabilidade** e **extraordinariedade** da redução do volume de tráfego e receita projetados, ao tempo da apresentação de sua proposta comercial.

266. Este foi o motivo pelo qual a Requerida sugeriu que cada Parte comparasse o tráfego real com cenários apresentados pela própria VIABAHIA em seu Plano de Negócios. Faz-se necessário afastar argumentos abstratos sobre a evolução do PIB Nacional ao longo do contrato:

(i) a uma, porque a avaliação sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão perpassa por uma consideração de sua matriz de riscos;

(ii) a duas, porque suposto enquadramento da dita Depressão Econômica como evento extraordinário deveria partir de uma demonstração do seu impacto concreto e exclusivo na relação contratual estabelecida, ou, de forma mais específica, na curva de tráfego verificada, já que a receita da concessão é majoritariamente proveniente da receita tarifária;

(iii) a três, porque suposto enquadramento da dita Depressão Econômica como evento imprevisível, deveria considerar a impossibilidade de se estimar, ao tempo da proposta comercial, que o PIB Nacional poderia oscilar ao longo dos anos.

267. Para além das alegações jurídicas da Requerida sobre matriz de riscos que não foram devidamente refutadas, a Requerente também não demonstrou ao longo do presente procedimento arbitral – seja na Audiência de Instrução, seja na prova documental produzida – que a dita Depressão Econômica afetou de forma extraordinária, concreta, específica e exclusiva o tráfego real verificado ao longo dos Anos da Concessão.

c. DOCUMENTOS RELACIONADOS AO PLEITO DE OBRAS CONDICIONADAS

268. No tocante ao pleito referente às Obras Condicionadas, a VIABAHIA apresentou, juntamente à Petição 34, o Relatório à Diretoria Colegiada da ANTT nº165/2022 (RTE-641), cujo objeto é "*apresentar os esclarecimentos em relação às alterações nos documentos relacionados ao projeto de concessão do sistema rodoviário para concessão da BR116/MG/RJ e BR-465/493/RJ, objeto do Edital nº 01/2022*."

269. Juntamente com a Petição 36, a Requerente agrega três outros documentos:

Necessária readequação das Obras Condicionadas	Parecer elaborado pela Tendências Consultoria Integrada, contratado pela ABCR, para "Análise do comportamento de preços de insumos básicos da cadeia de serviços de infraestrutura de rodovias" (**RTE-644**).
	Parecer elaborado pela RoadRunner Ltda., contratado pela VIABAHIA, referente ao histórico das metodologias de dimensionamento de pavimentos (**RTE-645**).
	Parecer elaborado pela RoadRunner Ltda., contratado pela VIABAHIA, referente à análise do dimensionamento das estruturas de pavimentos (**RTE-646**).

270. Na preliminar desta manifestação, já foi destacada a inadequação quanto à juntada de documentos ditos "complementares ou suplementares" que poderiam ou

deveriam ter sido juntados em anexo à Petição 34, já que se referem a pontos debatidos nos depoimentos da Audiência de Instrução, e não pontos somente submetidos.

271. Sem prejuízo desta preliminar, que ora se reitera, passamos a analisar os referidos documentos em conjunto.

Análise

272. Novamente na tentativa de buscarmos uma melhor compreensão dos documentos ora juntados pela Requerente, vale contextualizar eventual relevância dos novos documentos para o deslinde do feito, considerando sobretudo o objeto do pleito no tocante às Obras Condicionadas e quais os pontos controvertidos decorrentes.

273. Nas páginas 49 e 50 das suas Alegações Iniciais – Petição 5 da Requerente, a VIABAHIA pleiteia a condenação da ANTT a readequar as obrigações previstas no Contrato "*às reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico*", (i) declarando a inexigibilidade das Obras Condicionadas como previstas na cláusula 9.5 do Contrato e no Apêndice F do PER, (ii) revisando os preços e quantidades de insumos previstos para a sua realização, com base em critérios de mercado, (iii) readequando o prazo de entrega, (iv) readequando os parâmetros de desempenho em determinado trecho rodoviário e (v) alterando o Anexo 5 do Contrato relativo ao Desconto de Reequilíbrio:

b) A **condenação** da ANTT a **readequar** as obrigações previstas no Contrato a fim de compatibilizá-las às reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, com a consequente **determinação** das **alterações contratuais** necessárias (inclusive de preço, prazo e escopo), incluindo:

i. **A declaração** da **inexequibilidade** econômico-financeira da obrigação de realização das **Obras Condicionadas** como previstas na cláusula 9.5 do Contrato e no Apêndice F do PER, em vista dos fatos supervenientes e alheios ao risco da VIABAHIA;

ii. **A readequação econômico-financeira das Obras Condicionadas**, por meio da revisão dos preços e quantidades, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia prevista nas Cláusulas 20.4.2.(i) e 20.5.3 do Contrato, como detalhado no Relatório A&M;

1. Subsidiariamente, **a adequação econômico-financeira das Obras Condicionadas**, com base em critérios de mercado, em consonância com a metodologia a ser definida por este Tribunal Arbitral;

iii. **A readequação do prazo previsto na cláusula 9.5.4 do Contrato** para a conclusão das **Obras Condicionadas** e com a admissão da consequente aplicação do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da Cláusula 20.4.2.(ii), como forma de contraposição à readequação ora pleiteada, observado o disposto no **item 1** do **Caderno IV** desta manifestação;

iv. **A readequação** dos **parâmetros de desempenho de pavimento dos quilômetros 545 a 605 da BR 324/BA**, compatibilizando estes parâmetros aos previstos na **etapa de Trabalhos Iniciais e primeiro ano da etapa de Recuperação**, compatível com o grau de degradação e tipo de intervenção necessária, virtude dos efeitos imprevisíveis do comportamento singular do **solo de massapê** presente no local;

v. **A alteração do Anexo 5 do Contrato relativo ao Desconto de Reequilíbrio**, adotando-se como referencial os segmentos de quilômetros unitários, mantendo-se a aplicação proporcional aos anos de Concessão prevista para o caso das Obras Condicionadas;

274. Em síntese o foco do pleito da Requerente consiste na readequação das Obras Condicionadas previstas na subcláusula 9.5 do Contrato de Concessão, quais sejam: de duplicação, de implantação de faixas adicionais, de implantação de terceira faixa de rolamento nos dois sentidos, ou de implantação de quarta faixa de rolamento nos dois sentidos, a depender da situação. A execução de cada uma destas obras ficaria condicionada

ao atingimento de determinado volume de tráfego, ou mais especificamente, da média móvel do volume diário de veículos (VMD-Móvel).

275. Em contraponto, a ANTT pugnou pela improcedência do pleito, considerando que as Obras Condicionadas foram previstas na subcláusula do Contrato de Concessão anexo ao Edital, vinculando as outrora Proponentes do certame licitatório respectivo na apresentação da proposta comercial respectiva.

276. Da leitura da Tréplica apresentada pela Requerida, resta totalmente demonstrado o descabimento do pleito, mormente considerando que a Concessionária durante todos estes anos não executou 1 km sequer de duplicação. Em síntese, a Requerida destaca três fatos muito relevantes para a análise deste pleito:

> "**primeiro**, que os gatilhos foram acionados muito antes da data prevista para início das obras; **segundo**, que o início da execução é previsto contratualmente para o ano de 2013, muito antes de qualquer crise econômica que possa ter atrapalhado a execução ou aumentado os preços dos insumos (de janeiro/2009 a novembro/2014 o CAP teve variação de preços de -2,67%, contra um IPCA no período de +38,59%); **terceiro**, que a concessionária, em 2013, quando deveria iniciar as obras, vinha observando há muitos anos um volume de tráfego muito superior ao projetado em seu Plano de Negócios, ou seja, teve receita muito superior à esperada, e mesmo assim não executou absolutamente nada até o presente momento" (páginas 207 e 208 da Tréplica – Petição 6 da Requerida).

277. Os documentos juntados pela Requerente no atual momento processual em nada alteram a análise já promovida pela Requerida em suas peças postulatórias.

278. De uma forma mais específica, o que pretende a Requerente é aplicar para obrigações **previstas originalmente no contrato**, que é o caso das Obras Condicionadas previstas especificamente em sua subcláusula 9.5, regras que foram previstas para a situação de recomposição de equilíbrio em razão de **novos investimentos** (pg. 33 e 34 do RDA-001):

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

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

20.5.3 Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

279. E, para tanto, alega a ocorrência de fatos ditos ensejadores de desequilíbrio que ocorreram após o prazo de início de execução daquelas obrigações, ou ainda novos modelos regulatórios que estão sendo pensados para contratos atuais, e que não se referem ao Contrato de Concessão objeto do presente procedimento arbitral.

280. Vejamos um a um cada documento juntado sobre este pleito.

281. O **RTE-641** representa uma manifestação técnica da Agência propondo ampliar o compartilhamento de riscos associados à variação de preços de insumos, em modelagens de contratos de concessão rodoviária mais recentes no âmbito da ANTT.

282. Trata-se de uma nova matriz de riscos pensada para novos contratos, que em nada altera o que foi celebrado entre a ANTT e a Concessionária VIABAHIA por meio do Contrato de Concessão vinculado ao Edital nº 001/2008.

283. Quanto ao **RTE-644**, trata-se de parecer econômico elaborado pela empresa Tendências Consultorias Integradas, datado de 16 de maio de 2022, e que foi contratado pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR).

284. O objetivo do parecer era subsidiar a atuação da ABCR em fóruns de discussão que debatam os impactos e o tratamento de situações de aumento expressivo dos preços

de insumos básicos da cadeia de serviços de infraestrutura de rodovias, buscando identificar a imprevisibilidade e a intensidade das alterações de preços.

285. É importante destacar que o escopo do trabalho são os dois anos anteriores ao parecer (2020-2022), pois se busca avaliar se o crescimento excessivo de preços seria uma consequência da pandemia de COVID-19, que teve início em março de 2020. E, sobre o ponto, traz a seguinte conclusão:

> **Assim, pode-se afirmar que a elevação acentuada recente dos preços dos insumos dos seis grupos analisados foi inesperada e pode ser justificada pela deterioração dos cenários macroeconômicos em níveis nacional e internacional decorrentes da pandemia de Covid-19**. As medidas restritivas tomadas em todo o mundo para a contenção da doença provocaram a paralização de inúmeras atividades, impactando severamente a cadeira produtiva global. Além disso, a conjuntura recente também contribuiu para a intensa elevação da taxa de câmbio e para o aumento dos preços do petróleo e de outras *commodities* essenciais para o setor de concessão de rodovias, com impactos diretos e indiretos nos insumos analisados.
>
> Diante dos recentes aumentos observados nos preços dos insumos essenciais para o setor de construção civil, os contratos de concessão de rodovias podem ser severamente afetados, em especial se tais aumentos ocorrem em períodos em que são previstos grandes investimentos pela concessionária (ciclo CAPEX). Dessa forma, é importante que esses efeitos sejam considerados e minimizados para que a viabilidade do projeto seja mantida.

286. Ao analisarmos o Caderno I das Alegações Iniciais da Requerente (Petição 5), se observa que no pedido de readequação das obras condicionadas em decorrência do aumento dos preços dos insumos foi apresentado um outro parecer da Tendências Consultorias (RTE-092), com o título "*A crise econômica e sua influência no contrato de concessão da Via Bahia*", de julho/2020, que tinha como delimitação temporal o período de 2014 a 2019.

287. Ou seja, o novo parecer aqui analisado amplia o escopo temporal do pedido inicial, englobando período mais recente, e apresenta uma nova causa de pedir: a pandemia do COVID-19.

288. Além de ser inserido em momento inoportuno, como já descrito na preliminar desta manifestação, trata-se de tema “extra petita” com informações que sequer foram analisadas na via administrativa por esta Agência, o que demanda o seu desentranhamento dos autos.

289. Os **RTE’s 645 e 646** se referem a dois pareceres elaborados pela RoadRunner Ltda., contratados pela VIABAHIA, referentes, respectivamente, ao histórico e à análise das metodologias de dimensionamento de pavimentos. Ambos foram elaborados em 30 de setembro de 2022.

290. Com referidos documentos, a Requerente busca apresentar os impactos nos projetos de Obras Condicionadas em função das diversas mudanças nos métodos de dimensionamento dos pavimentos, segundo as normas e manuais do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (DNIT) para as rodovias brasileiras.

291. O documento **RTE-645** se atém à apresentação da cronologia da evolução dos métodos de dimensionamento de pavimento flexível no Brasil e dos diferentes marcos do contrato, pontuando as principais mudanças evolutivas dos métodos de dimensionamento do pavimento flexível, conforme resumido na imagem abaixo:

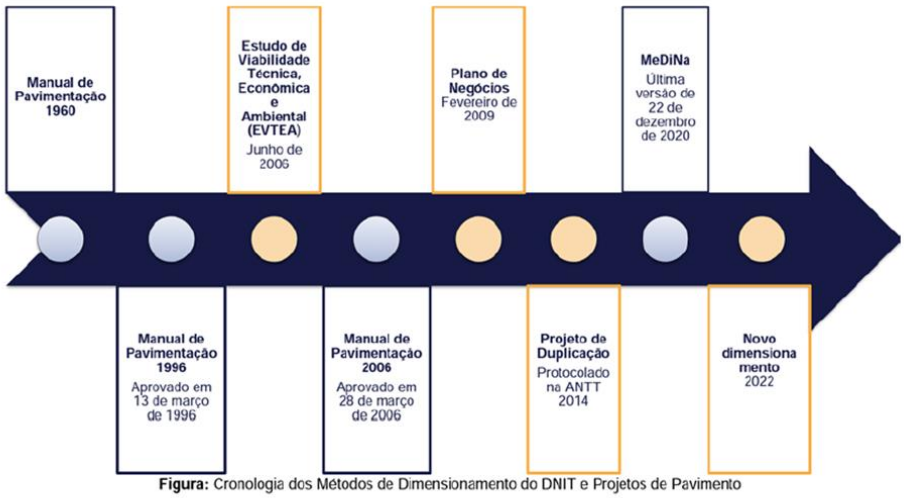


Figura: Cronologia dos Métodos de Dimensionamento do DNIT e Projetos de Pavimento

Fonte: **RTE 645:** Parecer RoadRunner sobre o histórico das "Mudanças no Método de Dimensionamento dos Pavimentos".

292. Por sua vez, o documento **RTE-646** compara tecnicamente os resultados de dimensionamento do pavimento para diferentes fases do contrato, tendo em vista a evolução do método de dimensionamento de pavimentos flexíveis, conforme resumo demonstrado abaixo:

Tabela 1 - Resumo entre as metodologias consideradas para dimensionamento do pavimento.

Fases do Contrato	Metodologia Adotada
Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA (junho de 2006)	Método DNER e Método da Resiliência Manual de Pavimentação - 1996 9 (aprovado em 13 de março de 1996)
Plano de Negócios (protocolado em fevereiro de 2009)	Método DNER e Método da Resiliência Manual de Pavimentação - 1996 (aprovado em 13 de março de 1996)
Projeto de Duplicação do km 495+000 ao km 513+00 da BR-116/BA (protocolado em 2014)	Publicação DNIT IPR- 719: Manual de Pavimentação - 2006 (aprovado em 28 de março de 2006)
Novo Dimensionamento (2022)	Método MeDiNa (última versão de 22 de dezembro de 2020)

293. Inicialmente, registre-se que os referidos documentos, além de terem sido juntados extemporaneamente ao procedimento arbitral em apreço, trazem informações que representam inovação de alegações técnicas que sequer foram debatidas durante os depoimentos prestados sobre Obras Condicionadas na Audiência de Instrução.

294. Sem prejuízo do pleito, que ora se antecipa, de desentranhamento dos documentos **RTE's 645 e 646**, passamos a demonstrar a sua impertinência e irrelevância para as discussões técnico e jurídicas já travadas nos presentes autos.

295. Não há controvérsia quanto às obras e serviços previstos no Contrato de Concessão acerca das Obras Condicionadas. A subcláusula 9.5 do Contrato (RDA-002) bem estabeleceu quais obras de ampliação de capacidade deveriam ser executadas e em qual momento.

296. O Apêndice F do PER (página 130 e seguintes do RDA-003) bem define, por sua vez, o nível de serviço e os parâmetros considerados para a ampliação de capacidade.

297. Mas o tema tratado nos **RTE's 645 e 646** é outro. Discute-se mudanças na metodologia de dimensionamento do pavimento considerada para fins de melhor atender aos parâmetros de desempenho previstos no Quadro 3.1 da página 36 do PER (RDA-003),

utilizados como resultado esperado nos trabalhos de Manutenção, que são definidos no item 3.1 do PER:

> 3.1 A Manutenção compreende o conjunto de intervenções físicas programadas que a Concessionária deverá realizar com o objetivo de recompor e aprimorar as características técnicas e operacionais das estruturas físicas do Sistema Rodoviário dentro de padrões estabelecidos, ou, ainda, prevenir que sejam alcançados níveis indesejados, podendo envolver ações de reabilitação ou restauração de partes da rodovia. De modo geral, deverá iniciar-se após a fase de Recuperação e desenvolver-se até o final do Prazo da Concessão

298. Sim, há aqui uma extrema confusão de conceitos pela Requerente quando tenta discutir metodologia de dimensionamento no bojo de Obras Condicionadas, eis que os parâmetros de desempenho foram elaborados para a manutenção do Sistema Rodoviário como um todo.

299. De todo modo, abstraindo esta confusão de conceitos, depreende-se da análise dos **RTE's 645 e 646** que as metodologias de dimensionamento de pavimento a que se referem em nada alteram os parâmetros de desempenho previstos no PER.

300. Os parâmetros do PER são propriedades objetivas do pavimento, medidas em campo, e que, quando avaliadas em conjunto, proporcionam uma visão global do pavimento em termos de desempenho funcional e estrutural. Tais parâmetros quando não atendem a critérios mínimos razoáveis, evidenciam que o pavimento pode se encontrar próximo ao fim de sua vida útil, incorrendo em manifestações patológicas decorrentes da deformação permanente e trincamento por fadiga, principais defeitos verificados nos pavimentos brasileiros.

301. Os métodos de dimensionamento de pavimento, por sua vez, são utilizados na fase de planejamento de obras, tendo por objetivo definir espessuras de camadas de pavimento suficientemente adequadas para evitar os surgimentos dos mencionados defeitos (deformação permanente e vida de fadiga) acima de limites mínimos estabelecidos em período inferior à vida útil definida no projeto.

302. Ou seja: considerando o resultado esperado e definido de forma específica no Contrato de Concessão, a Concessionária poderá utilizar diferentes formas ou métodos para dimensionar como pretende construir o pavimento de forma a evitar custos com manutenção futura.

303. E, nesta perspectiva, é intuitivo pensar que os avanços tecnológicos podem contribuir para projetos mais eficazes e eficientes no tocante ao cumprimento de parâmetros de desempenho (como evitar desnivelamento entre a faixa de tráfego e o acostamento, áreas excessivamente remendadas, flechas nas trilhas de roda superiores a 7mm, irregularidade longitudinal superior a 2,7m/km). Assim, de maneira geral, sua utilização pelas concessionárias pode significar um custo menor de manutenção do projeto, o que contradiz o argumento trazido com relação ao acréscimo de custo por opção de utilização de metodologia diferente de projeto.

304. A questão focal é que não importa a esta Agência se a Concessionária irá utilizar uma metodologia mais moderna ou a metodologia prevista ao tempo da celebração do Contrato (Manual de Pavimentação (IPR 719/2006) do DNIT) – e que ainda se encontra vigente.

305. Contudo, para fins de fiscalização do Contrato de Concessão, o que será exigido é o resultado final (cumprimento dos parâmetros de desempenho exigido no PER) e não o meio utilizado para se chegar a este resultado.

306. A par desta consideração, vale somente registrar o que segue:

i. os parâmetros de desempenho do pavimento constantes no PER não sofreram alteração desde a assinatura do Contrato do Edital de Concessão nº 001/2008 e assunção do Sistema Rodoviário BR-116/324/BA e BA-526/528;

ii. foi prevista uma metodologia de dimensionamento de pavimento no EVTEA somente para fins de precificação da exploração de infraestrutura rodoviária que foi concedida, não vinculando o desenvolvimento futuro de projetos para o cumprimento dos parâmetros de desempenho fixados de forma específica no PER;

iii. o Manual de Pavimentação - (IPR 719/2006) do DNIT, que já se encontrava vigente à época da entrega do Plano de Negócios (protocolado em 2009), já previa a utilização de análise mecanicista da estrutura para verificação dos principais defeitos do pavimento;

iv. as Obras Condicionadas não chegaram a ter projetos aceitos pela Agência, tampouco foi iniciada a sua execução (lembrando que o termo inicial das referidas Obras se deu no ano de 2013);

v. o método MeDiNa (Método de Dimensionamento Nacional) a que aludem os RTE's 645 e 646 - suscitado como fato superveniente que provocou a necessidade de revisar os custos das Obras Condicionadas – ainda é pouco empregado na prática rodoviária, sem resultados conhecidos e difundidos, sendo que esta metodologia não é exigida para a elaboração de projetos por esta Agência; e

vi. A utilização da metodologia contida no Manual de Pavimentação (IPR 719/2006) do DNIT não enseja em prejuízo para o cumprimento dos parâmetros de pavimento definidos no PER, uma vez que se trata de metodologia vigente e amplamente utilizada no meio rodoviário, inclusive, por todas as empresas projetistas contratadas por Concessionárias de Rodovias Federais.

307. Pelo exposto, concluímos que, sob a perspectiva de regulação do contrato, os riscos pela utilização de novas metodologias no decorrer do contrato são inerentes ao negócio, devendo ser assumidos pela Concessionária. Assim, não há que se falar em recomposição do valor financeiro a favor da Concessionária, considerando que, em nenhum momento, esta Agência lhe solicitou a utilização de novos métodos de dimensionamento de pavimento.

d. DOCUMENTOS RELACIONADOS AO PLEITO DE ALTERAÇÃO NO SISTEMA DE PESAGEM DE VEÍCULOS

308. A concessionária Requerente colacionou aos autos, em 27 de fevereiro de 2023, cópias de quatro despachos e quatro ofícios inseridos nos processos administrativos em que são analisados os quatro projetos de Postos de Pesagem Veicular - PPVs em Movimento (*HS-WIM: High Speed Weight in Motion).*

DOCUMENTO	CONTEÚDO
Ofício nº 7144/2022/GEFOP/ SUROD/ DIR-ANTT **(RTE-647)**	Ofícios enviados pela SUROD à Concessionária, em 27 de julho de 2022, informando a **objeção** à execução dos projetos dos postos de pesagem veicular com o uso da tecnologia HS-WIM: *High Speed Weigh in Motion*
Ofício nº 22296/2022/GEFOP/ SUROD/DIR-ANTT **(RTE-648)**	
Ofício nº 22305/2022/GEFOP/ SUROD/DIR-ANTT (**RTE-649)**	
Ofício nº 22306/2022/GEFOP/ SUROD/DIR-ANTT **(RTE-650)**	
Despacho SEI nº 7569988 **(RTE-651)**	Despachos elaborados em 10 de agosto de 2021 pela Superintendência de Fiscalização (SUFIS) concordando com a ausência de regulamentação para o uso de tecnologia HS-WIM
Despacho SEI nº 7570036 **(RTE-652)**	
Despacho SEI nº 7569965 **(RTE-653)**	
Despacho SEI nº 7570447 **(RTE-654)**	

309. Inicialmente, vale destacar que os **RTE-647 a RTE-650**, embora se refiram a Ofícios com numeração distinta, possuem o mesmo conteúdo, assinados em 27 de julho de 2022, e versando sobre os quatro projetos de Postos de Pesagem Veicular já mencionados.[1]

310. Esses documentos, que já haviam sido incluídos pela Requerida em RDA-275, informam a objeção da ANTT à execução dos projetos de postos de pesagem veicular com a utilização de sistemas de pesagem em alta velocidade (HS-WIM), em razão da ausência de regulamentação sobre fiscalização do excesso de peso de veículos fazendo-se uso de tecnologia HS-WIM, o que impossibilitaria a autuação fiscalizatória da ANTT nas operações de pesagem.

311. O referido documento demonstra a perda de objeto do pleito da concessionária neste procedimento arbitral, tendo em vista que a ANTT revogou a exigência do uso da nova tecnologia pelas concessionárias, requerendo da VIABAHIA Concessionária de Rodovias a implantação do sistema de pesagem composto por postos de pesagem fixos, conforme as diretrizes e parâmetros técnicos já previstos no Programa de Exploração Rodoviária – PER.

312. Assim como os referidos ofícios, os despachos RTE-651 a RTE-654 possuem o mesmo conteúdo, porém foram inseridos em processos administrativos diferentes, referentes à análise de cada um dos Postos de Pesagem supra referidos.

313. Trata-se de documento assinado em 10 de agosto de 2021, no qual a Gerência de Fiscalização concorda que o uso da nova tecnologia ainda está em fase experimental, não sendo adequado impor um volumoso investimento sem a contraprestação esperada.

314. A Gerência de Fiscalização entende, então, que a implantação do sistema de pesagem deve ser realizada conforme obrigação prevista em contrato.

315. Em síntese, os documentos em análise revelam a perda do objeto do pedido de reequilíbrio econômico-financeiro por alteração unilateral do Sistema de Pesagem de Veículos, uma vez que a ANTT, frise-se, constatando a insuficiência de regulação para implantação de Postos de Pesagem Veicular com Agente Remoto (PPVAR), voltou a impor à concessionária tão somente a execução de Postos de Pesagem Fixos (PPF), conforme previsão contida no PER.

e. DOCUMENTOS RELACIONADOS AO PLEITO DE INCLUSÃO E EXCLUSÃO DE INVESTIMENTOS DO PER

316. Com o intuito de subsidiar o pleito de inclusão e exclusão de investimentos no PER, a Requerente juntou aos autos os documentos **RTE-655 a RTE-658**, que serão enfrentados individualmente com o intuito de elucidar as informações neles contidas.

DOCUMENTO	CONTEÚDO
Ação Civil Pública nº 1035837-59.2022.4.01.3300 **(RTE-655)**	Ação ajuizada pelo Ministério Público Federal, tendo por objeto a implantação de retornos nos km's 546 e 560,8 da BR 324/BA
Compêndio de reportagens publicadas em mídia nacional sobre as manifestações **(RTE-656)**	Trata-se de reportagens jornalísticas em que populares protestam para a construção de obras em rodovias.
Ofício nº 34750/2022/CPROJ/GEENG/ SUROD/DIR-ANTT **(RTE-657)**	Informa que a obra de acesso ao município de Terra Nova, no km 560+800, BR-324/BA,

	somente poderá ser inserida no contrato com a aprovação da revisão quinquenal em curso.
317. Ofício nº 9926/2022/SUROD/DIR-ANTT **(RTE-658)**	Esclarece que a obra do retorno operacional do km 546+160, da BR 324/BA, de acesso ao município de Amélia Rodrigues, não foi considerada emergencial, integrando o rol de projetos em análise no processo de revisão quinquenal em curso.

318. O **RTE-655** refere-se à Ação Civil Pública nº 1035837-59.2022.4.01.3300, ajuizada pelo Ministério Público Federal, objetivando a realização de obras no acesso ao Distrito de Terra Nova (km 559,8) e no trecho urbano de Amélia Rodrigues-BA, entre os km 545-546.

319. Compulsando os autos da supracitada ação judicial, verifica-se a inexistência, até o presente momento, de qualquer decisão judicial.

320. Outrossim, cumpre informar que em 20 de janeiro do corrente ano foi apresentada contestação pela Requerida, esclarecendo que os projetos para as referidas obras estão em análise em âmbito administrativo, referente à revisão quinquenal. Veja-se:

> Trazendo à baila as discussões em âmbito administrativo, cumpre informar que a proposta ora ofertada pela concessionária se encontra atualmente sob análise da área técnica da ANTT, "(...) devendo ser considerados os procedimentos definidos na Resolução 5859/2019", bem como a "(...) complexidade da análise, que inclusive demandará auxílio de outras áreas técnicas da SUROD. Os investimentos propostos pela concessionária somam 179 pleitos e totalizam um investimento na ordem de 3 bilhões de reais".

321. O **RTE-656** representa uma compilação de reportagens publicadas em mídia nacional sobre manifestações de moradores locais exigindo a realização de obras em rodovias cedidas à Viabahia.

322. Por fim, trata-se o **RTE-657 e RTE-658** de dois Ofícios contendo esclarecimentos da área técnica da Agência sobre a análise dos pedidos de inclusão das obras de acesso objeto da referida ação civil pública, no âmbito da revisão quinquenal.

323. Conforme exposto no Ofício nº 9926/2022/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-658**), assinado em 4 de abril de 2022, a obra do retorno operacional do km 546+160, da BR 324/BA, de acesso ao município de Amélia Rodrigues, não foi considerada emergencial, integrando, atualmente, o rol de projetos em análise no processo de revisão quinquenal, em curso na ANTT.

324. O Ofício nº 34750/2022/CPROJ/GEENG/SUROD/DIR-ANTT (**RTE-657),** assinado em 10 de novembro de 2022, informa, por sua vez, que a obra de acesso ao município de Terra Nova, no km 560+800, BR-324/BA, somente poderá ser inserida no contrato com a aprovação da revisão quinquenal, que se encontra em tramitação na ANTT.

325. Vale registrar que a ANTT está realizando a análise das propostas de alteração contratual apresentadas pela Requerente, com observância do devido processo legal delineado na Resolução nº 5.859, de 2019, e que a concessionária tem adotado uma postura não colaborativa no processo, dificultando o seu desfecho.

326. Além de apresentar várias novas obras para análise no âmbito da Revisão Quinquenal, a Concessionária o faz com entrega de projetos defasados e incompletos, no intuito evidente de atrasar o andamento da revisão e manter a liminar concedida nos autos do Processo nº 1009371-92.2017.4.01.3400 (RTE-518), que a desobriga de cumprir integralmente o contrato, conforme já tratado pela requerida na petição nº 25.

327. Em face do exposto, é possível verificar que os documentos ora trazidos pela Requerente em nada respaldam o seu pleito, cabendo pontuar, ainda, que o que parece ter, de fato, impulsionado a concessionária a buscar a inclusão de novos investimentos não previstos no PER foi o anseio pelo reequilíbrio por valores descolados do deságio apresentado na sua proposta comercial.

VI. Conclusão

328. Ante os argumentos aqui expostos, vemos que a quase totalidade 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".

329. Tomando-se o maior pleito da concessionária 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.

330. Por todo o exposto, requer a ANTT:

i. O indeferimento da produção de todas as provas periciais requeridas pela VIABAHIA, que apenas tem o propósito de protelar o julgamento deste processo;

ii. O encerramento da fase de instrução processual, com a intimação das partes para que apresentem alegações finais, seguindo-se a prolação de sentença arbitral final;

iii. Subsidiariamente, na remota hipótese de determinação de realização de prova pericial, que seja bifurcado o procedimento, com o imediato

julgamento dos 17 pleitos que, de acordo com ambas as partes, independem da produção de qualquer outra prova;

iv. Ainda para a eventualidade de acolhimento do pedido subsidiário, que sejam as partes intimadas a apresentarem alegações finais sobre os referidos 17 pleitos, seguindo-se a prolação de sentença arbitral parcial.

Brasília, 29 de março de 2023.

gov.br Documento assinado digitalmente
MILTON CARVALHO GOMES
Data: 29/03/2023 20:48:35-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

MILTON CARVALHO GOMES
Procurador Federal

Roberta Negrão Costa Wachholz
Assinado de forma digital por Roberta Negrão Costa Wachholz
Dados: 2023.03.29 20:59:24 -03'00'

ROBERTA NEGRÃO COSTA WACHHOLZ
Procuradora Federal

ASSINADO DIGITALMENTE
ISABELLA SILVA OLIVEIRA CAVALCANTI
A conformidade com a assinatura pode ser verificada em:
http://serpro.gov.br/assinador-digital
SERPRO

BRUNO COSTA
Procurador Federal

ISABELLA SILVA OLIVEIRA CAVALCANTI
Procuradora Federal

JULIANA GONÇALVES MELO
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 18 DA REQUERIDA - MANIFESTAÇÃO PARA JUNTADA DE REGISTROS DE VÍDEO	
RDA-238	1° registro de vídeo juntado em 30 de julho de 2021 referente à rodovia BR-116.BA
RDA-239	2° registro de vídeo juntado em 30 de julho de 2021 referente às rodoviasBR-116.BA e BR-324.BA
PETIÇÃO 20 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 19	
RDA-240	Resolução ANTT n° 5935/2021
RDA-241	Despacho SUROD SEI 7417386
RDA-242	Despacho CIPRO SEI 7418222

RDA-243	Portaria 256/SUROD
RDA-244	Ofício SEI n° 20338/2021/SUROD/DIR-ANTT
RDA-245	Carta VB-GEC-1026-2021
RDA-246	Resolução ANTT n° 5823/2018
PETIÇÃO 25 DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 22	
RDA-247	Voto DSL 71, de 02 de dezembro de 2015
RDA-248	Publicação da Resolução nº 4.950, de 02 de dezembro de 2015, no DOU
RDA-249	Ofício nº 2691/2015/SUINF
RDA-250	Processo 50500.045500/2021-41
RDA-251	Processo 50500.055501/2021-01
RDA-252	Processo 50500.056483/2021-77
RDA-253	Processo 50500.057622/2021-80
RDA-254	Carta VB-GEC-1202/2020
RDA-255	Ofício SEI nº 17198/2020/GEFIR/SUROD/DIR-ANTT
RDA-256	Nota Técnica nº 4042/2020/GEFIR/SUROD/DIR
RDA-257	Acordão STJ – Recurso Especial nº 1.450.434-SP
RDA-258	Acórdão TRF3 – Processo nº 0011747-27.2015.4.03.6102
RDA-259	Acórdão TJSP – Processo nº 1053865-63.2017.8.26.0053
RDA-260	Sentença Parcial de Mérito proferida no Procedimento Arbitral CCI nº 23932/GSS/PFF
RDA-261	Sentença da 24º VFRJ - Processo nº 0012434-56.2017.4.02.5101
RDA-262	Mandado de Segurança nº 1054632-41.2021.4.01.3400
RDA-263	Relatório à Diretoria SEI nº 79/2022
RDA-264	Nota nº 00230/2022/PF-ANTT/PGF/AGU
PETIÇÃO DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO EM ATENDIMENTO À ORDEM PROCESSUAL N° 27	
RDA-265	Portarias Exoneração, Dispensa ou Alteração de Lotação de Servidores
RDA-266	Portarias de Nomeação de Servidores
PETIÇÃO DA REQUERIDA – MANIFESTAÇÃO	
RDA-267	Despacho GEGEF - Estudo Econômico-Financeiro
RDA-268	EVTEA – Volumes 2 e 4

RDA-269	Nota INFRA S.A. e anexos
RDA-270	Despacho COGEC-III e anexos
RDA-271	Dados sobre Pavimentos Rígidos
RDA-272	Tese solo massapê de Hernani Sobral
RDA-273	Nota Técnica 7697/2022/CIPAC/GERER/SUROD/DIR/ANTT e anexos
RDA-274	Nota Técnica 7707/2022/CIPAC/GERER/SUROD/DIR/ANTT e anexos
RDA-275	Dados atualizados - Sistema de Pesagem
RDA-276	Parecer Técnico nº 146/2015/COINF/URBA colorido
RDA-277	Despacho ESROD-SSA/BA e anexos
RDA-278	Nota Técnica 7517/2022/GEENG/SUROD/DIR/ANTT
RDA-279	Despacho COGEC e anexos – Comparativo Revisão Quinquenal e Arbitragem