



Contrato atual e solução

Comissão de Viação e Transportes
Câmara dos Deputados - 29/08/2023





VIABAHIA

A **VIABAHIA** Concessionária de Rodovias S.A. é a empresa responsável pela administração das rodovias BR-324, BR-116, BA-526 e BA-528 desde o ano de 2009.

Cerca de **4,7 milhões** de habitantes estão presentes no entorno das rodovias.

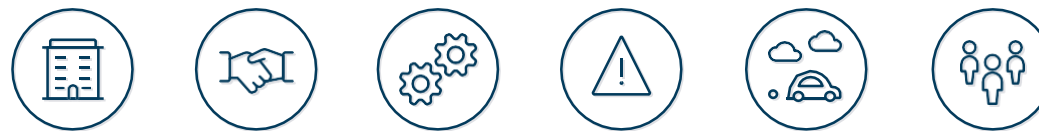
As rodovias, com um total de **680,2 quilômetros**, **conectam 27 municípios**, sendo 03 deles os maiores dentro do Estado da Bahia.



NOSSO ACIONISTA

A **Roadis** conta com mais de 2.800 funcionários, **1.887 km** de estradas administradas, mais de 4,6 bilhões de euros em investimento total gerenciado. O único acionista da Roadis é a PSP Investments: um fundo de investimento canadense que opera em mais de **100 países**, com ativos líquidos sob administração de **204,5 bilhões de dólares canadenses** (março de 2021).

A PSP é uma Canadian Crown corporation criada em 1999: uma das maiores administradoras de investimentos para planos de aposentadoria públicos no Canadá. Atualmente, administra um portfólio global diversificado em 100 setores industriais.



TRECHO SOB CONCESSÃO E INFRAESTRUTURA DE ATENDIMENTO AO USUÁRIO



01

Centro de Controle Operacional (Amélia Rodrigues)



15

Bases de Atendimento ao Usuário - SAU



01

UTI Móvel



12

Guinchos leves



03

Viaturas de Combate a Incêndio



Ouvidoria



147

Câmeras de Monitoramento (CFTV)



16

Viaturas de Inspeção de tráfego



14

Viaturas de resgate



05

Guinchos pesados



03

Viaturas de Captura de Animais

680 KM de Rodovias Concedidas



PASSADOS MAIS DE 13 ANOS DA CONCESSÃO E 6 ANOS DO PEDIDO DE REVISÃO QUINQUENAL, ESTA AINDA NÃO FOI REALIZADA



SOB GESTÃO DO NOVO ACIONISTA, A VIABAHIA ALCANÇOU IMPORTANTES REALIZAÇÕES

PRINCIPAIS REALIZAÇÕES ENTRE 2018 E 2022

- I. Conclusão de 45 passarelas
- II. Ponte sobre o Rio Paraguaçu
- III. Conclusão do viaduto Simões Filho
- IV. Finalização da duplicação de um trecho de 75 km na BR-116
- V. Conclusão do viaduto de ligação entre a BR-116 Sul e a Estrada do Feijão
- VI. Recuperação do pavimento das rodovias BR-116 e BR-324
- VII. Recuperação da ponte sobre o Rio de Contas (Jequié)
- VIII. Construção do acesso provisório ao Aeroporto de Vitória da Conquista
- IX. Duplicação do trecho de 29,98 km entre a BA-052 e Santo Estevão
- X. Implantação de alças de retorno no entroncamento da BA-052 – BR-116/BA

1) A estimativa não inclui as obras de duplicação condicionada;

2) São obras previstas no contrato de concessão; porém, são objeto do pleito de reequilíbrio quinzenal iniciado em 2016 e de arbitragem em vigor entre a VIABAHIA e a ANTT.

- Desde a chegada da ROADIS em 2016, mais de **R\$ 543 m já foram investidos**
- O novo acionista assumiu em um **cenário de crise** (2016), e esses investimentos foram feitos mesmo com a **expectativa frustrada de revisão tarifária**
- Neste contexto a **VIABAHIA executou 91% das obras previstas** originalmente no seu contrato¹
- As **obras de duplicação condicionada** aguardam o reequilíbrio devido contratualmente²



OS INVESTIMENTOS DA VIABAHIA SUPERAM R\$ 2,3 BILHÕES

A VIABAHIA concluiu **38 obras desde o início da concessão e recuperou cerca de 622 km** de pavimento até 2022.

Desde o início da Concessão, os investimentos da VIABAHIA superam **R\$ 2,3 bilhões**.

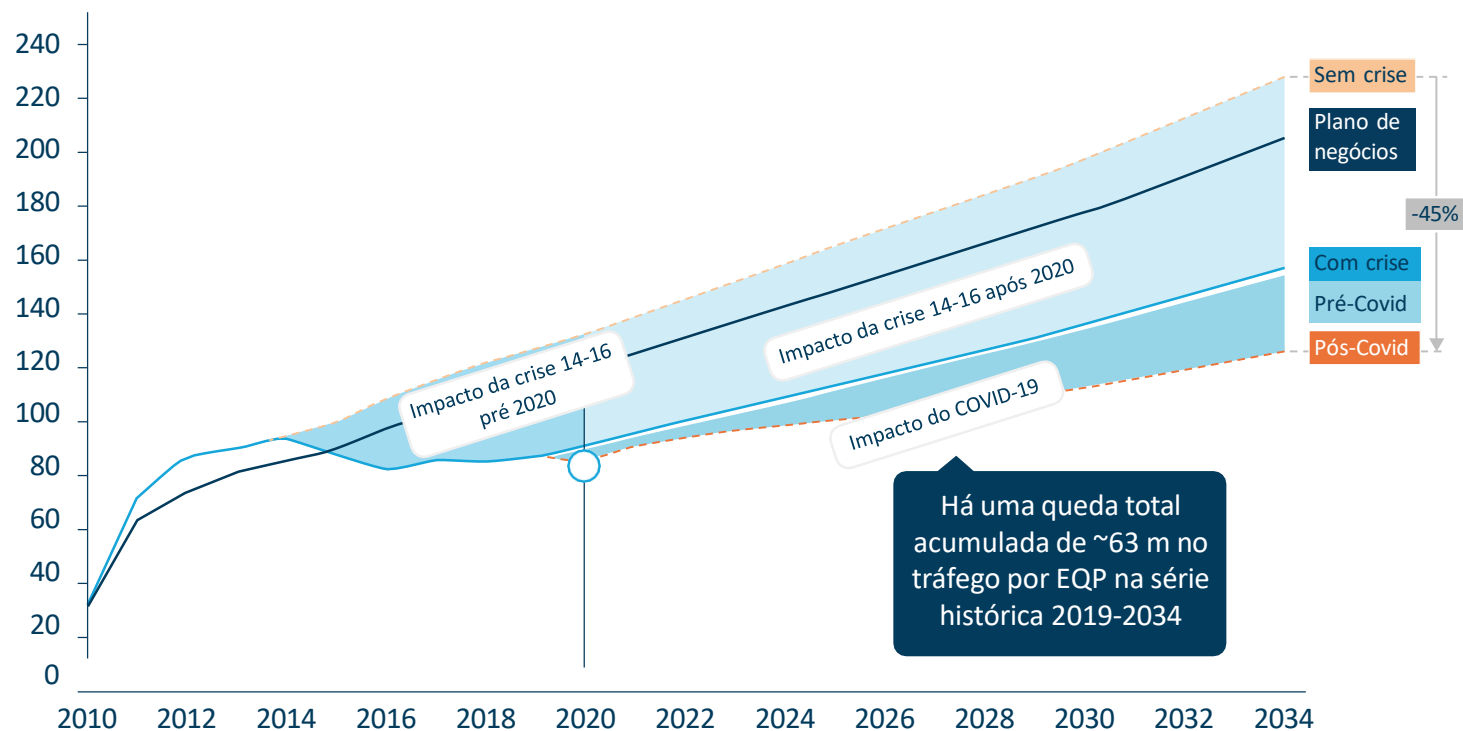
- 80 Km de Duplicação BR-116 Sul de Feira de Santana a Rafael Jambeiro/BA com Duplicação do Anel Sul de FSA
- 58,3 km de Barreiras rígida New Jersey:
- Nova Ponte Duplicada sobre Rio Paraguaçu/BR-116 BA
- 15 Bases de Serviços Operacionais
- 600 Km de Pavimento restaurados
- Execução de ruas laterais em Santo Estevão/BA
- CFTV na BR-324
- Recuperação de terraplenos, OAEs e elementos de drenagem pluvial ao longo de toda concessão



O TRÁFEGO DA VIABAHIA ESTAVA ABAIXO DO ESPERADO DESDE A CRISE DE 14/16 E SE DETERIOROU AINDA MAIS APÓS A COVID 19 NÃO EXISTEM PROJEÇÕES QUE PREVEJAM RECUPERAÇÃO

IMPACTO NO TRÁFEGO PELO COVID-19

Tráfego por VEQ nos cenários 2010-2034 (em milhões)

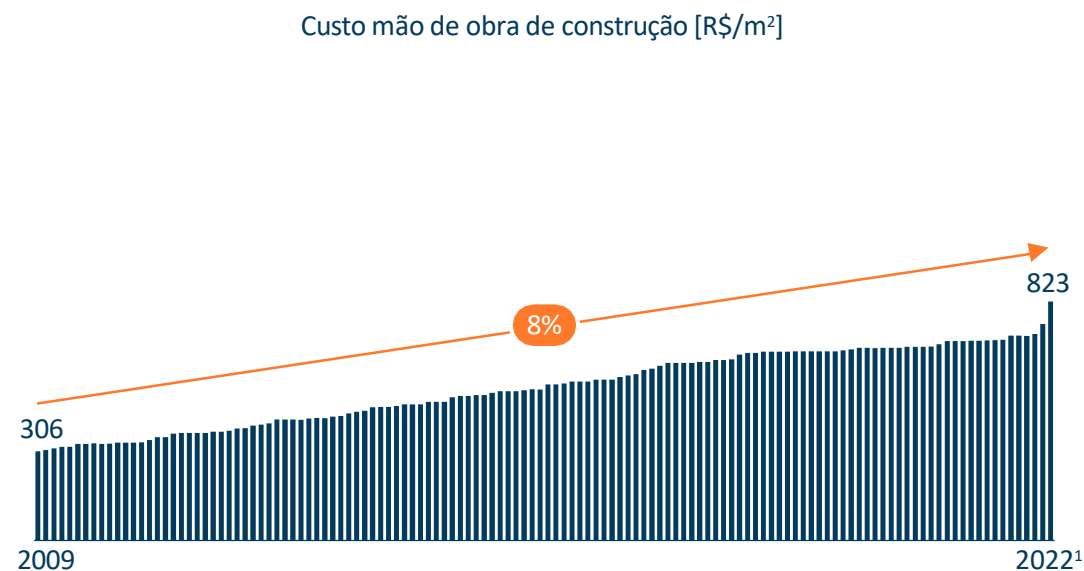
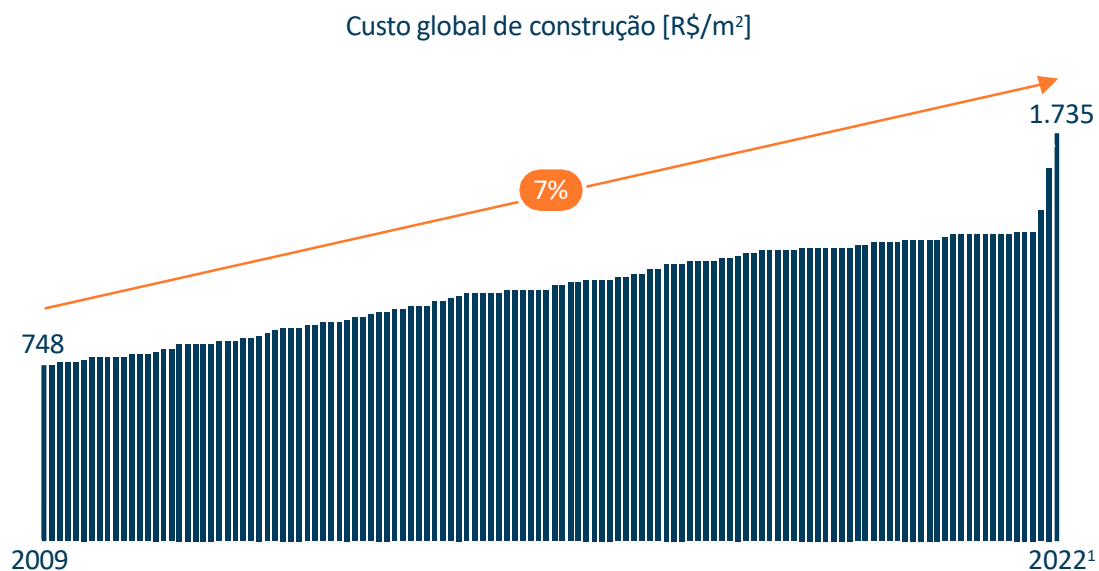


- **A VIABAHIA teve seu tráfego prejudicado a partir da crise de 14/16 e isso se intensificou com a crise de COVID-19, deixando o cenário pós crises bem abaixo do cenário sem crise (cerca de 45% menor)**
- **A COVID-19 teve impacto imprevisível e significativo em todas áreas da economia local e global, e o setor de transportes não ficou ileso – o índice ABCR, que mede fluxo de veículos, caiu mais de 40% se comparado 2019 e 2020**



OUTROS CUSTOS, COMO O CUSTO GLOBAL DE CONSTRUÇÃO E O CUSTO DE MÃO DE OBRA, TAMBÉM AUMENTARAM MUITO SIGNIFICATIVAMENTE DESDE O FINAL DE 2009

CUSTO DOS INSUMOS: CONSTRUÇÃO E MÃO DE OBRA/M² – NORDESTE [DEZ/2009 AGO/2022]



Eventos externos (como a COVID e a Guerra na Ucrânia) e internos (inflação e desvalorização do real) fizeram com que o custo global de construção crescesse drasticamente no passado recente, saindo de R\$~1.400/m² em 2020 para R\$~1.700/m² em 2022, aumento de ~23%

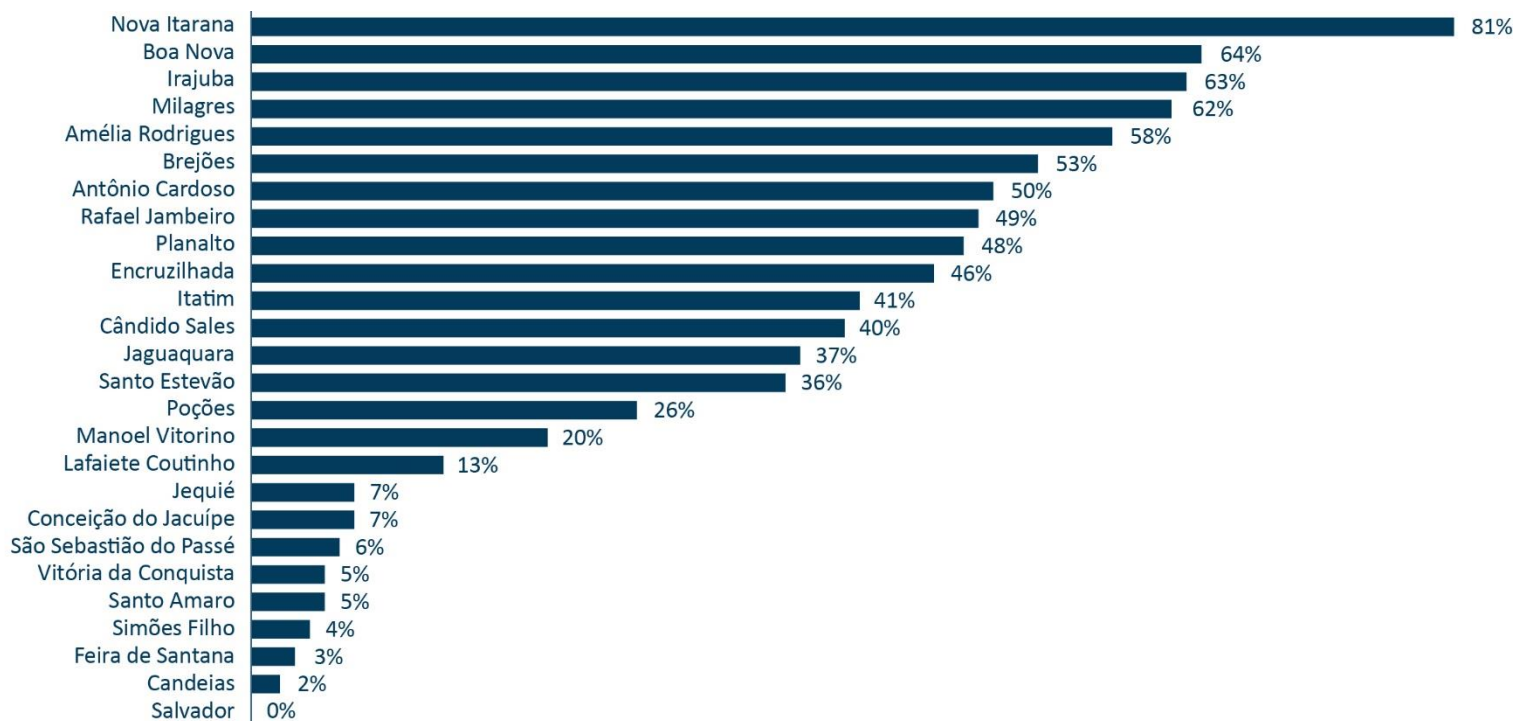
1) Considerado até ago/22 ○ 09-22CAGR

Fonte: CBIC (CUB Médio Brasil Custo Unitário Básico de Construção por m²), Roland Berger



O REPASSE DE ISS PELA VIABAHIA É RESPONSÁVEL POR ATÉ 80% DA RECEITA DE ALGUNS MUNICÍPIOS, COM MAIOR PESO PARA OS MENORES

PARTICIPAÇÃO DA VIABAHIA NA ARRECADAÇÃO DE ISS DOS MUNICÍPIOS¹ [%]



COMENTÁRIOS

- A VIABAHIA é importante para o orçamento municipal das cidades diretamente afetadas por ela representando mais de 40% para a maioria das cidades que atua
- **A VIABAHIA já contribuiu com cerca de R\$ 245 milhões para os municípios** ao longo da concessão, o que prova sua relevância e contribuição ao estado baiano

1) Media histórica 2013-2017

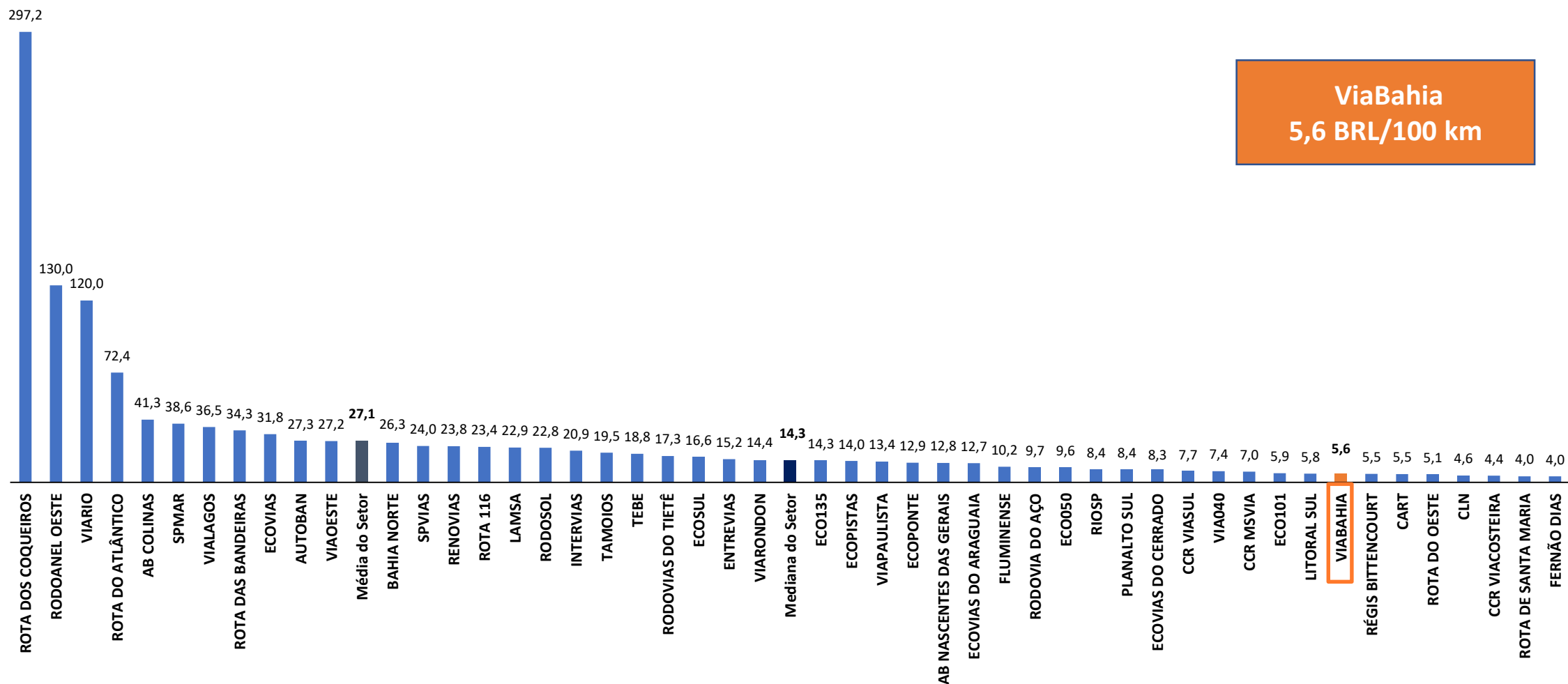
Fonte: VIABAHIA; IBGE, Roland Berger



A VIABAHIA possui uma das tarifas de pedágio mais baixas do País.

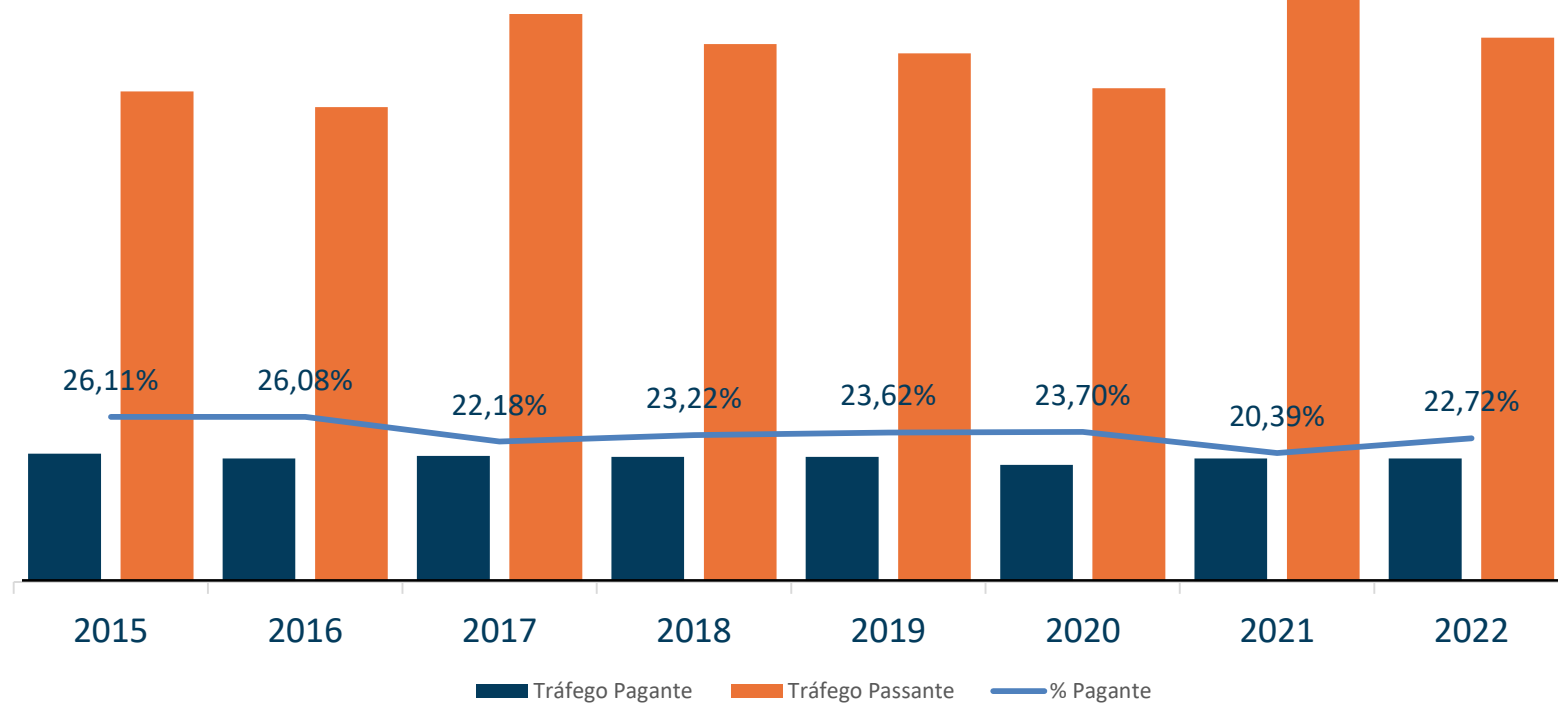


VIABAHIA POSSUI UMA DAS TARIFAS DE PEDÁGIO MAIS BAIXAS DO PAÍS



INDICADORES DE TRÁFEGO

% DE TRÁFEGO PAGANTE X TRÁFEGO PASSANTE

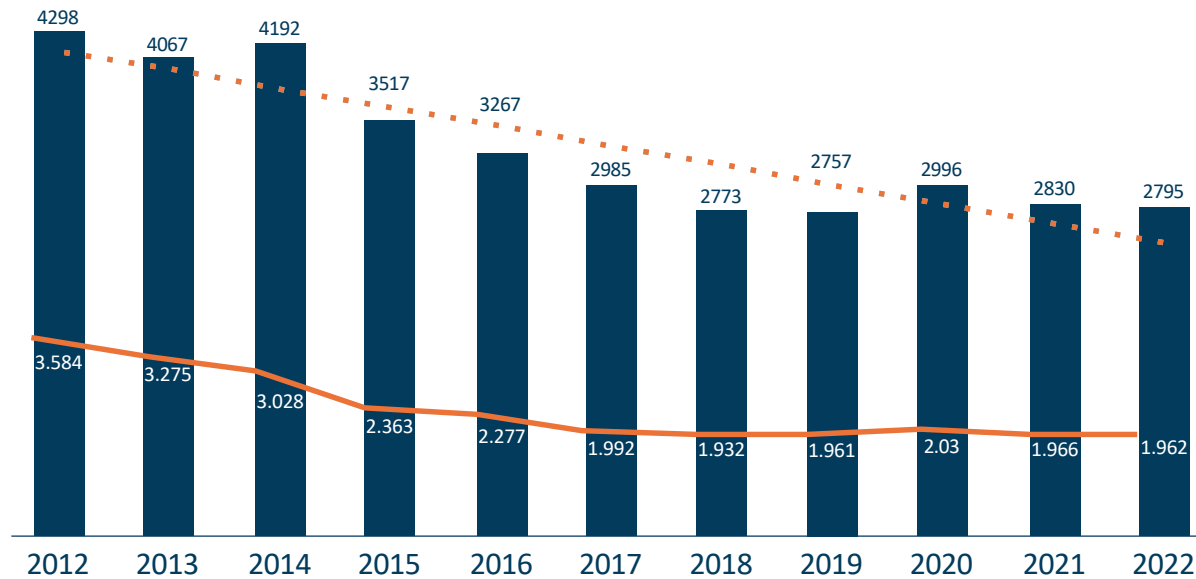


- Em média, apenas **23,5%** do tráfego total paga a tarifa de pedágio.



REDUÇÃO DE ACIDENTES

QUANTIDADE DE ACIDENTES/ANO



■ Acidentes/ano .. Linear (Acidentes/ano) . . Linear (Acidentes/ano) — Índice de severidade de UPS

- Redução de 35% no registro de acidentes,
- Queda de 45% na taxa de severidade,
- e de 50,3% dos acidentes com vítimas fatais.



O contrato ficou estruturalmente desequilibrado após os eventos econômicos que ocorreram no Brasil desde 2014 e seus efeitos são devastadores para a concessão.

“Porém, a solução para a questão está no próprio contrato”



A REVISÃO QUINQUENAL É UM DISPOSITIVO PREVISTO NO CONTRATO DE CONCESSÃO DA VIABAHIA, CUJA OBRIGAÇÃO DE REALIZAÇÃO É DA ANTT

Os principais mecanismos de revisão quinquenal das concessões da 2ª etapa em geral, e VIABAHIA em particular, foram introduzidos a pedido do TCU em 2008.

TERMOS IMPORTANTES


“... reavaliar a Concessão...”

“... reais necessidades advindas do sistema rodoviário...”

“... e [reais necessidades advindas] do cenário econômico...”

“... preservando se a alocação de riscos...”

“... e as regras para recomposição do equilíbrio econômicofinanceiro”



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



SUCESSIVAS DECISÕES FAVORÁVEIS À VIABAHIA NA JUSTIÇA COMPELEM A AGÊNCIA A FAZER A REVISÃO CONTRATUAL

DECISÕES JURÍDICAS SOBRE A REVISÃO QUINQUENAL DO CONTRATO

Enquanto a ANTT atribuía a falta de investimento à ineficiência da VIABAHIA em disputas na justiça, o TRF 1 e o STJ mais de uma vez acataram os argumentos da concessionária, concordando que, sem o reequilíbrio econômico advindo da revisão contratual, os investimentos necessários ficavam impossibilitados.

TRF1 considera ilegal processo de caducidade contra ViaBahia

Por Redação - 17/12/2021

STJ decide a favor da Viabahia

Segundo a Viabahia, a decisão reconhece, em caráter definitivo, o dever e a mora da ANTT em promover o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Após a extinção da revisão quinquenal iniciada em 2017, a **ANTT fez sucessivas investidas contra a VIABAHIA**, buscando aplicar sanções e, inclusive, declarar caducidade do contrato de concessão, processo que foi anulado pelo TRF 1.

A **corte especial do Supremo, em 03 de agosto de 2022 por unanimidade, confirmou a decisão** de primeiro grau que impedia a exigência de obrigações contratuais suspensas por sentença, assim como reduções tarifárias. Tribunal de Justiça.

Segundo esta decisão, a **concessionária não pode sofrer nenhuma sanção decorrente das obrigações suspensas**, até que a ANTT faça a revisão contratual e seja reestabelecido o equilíbrio econômico financeiro da operação, nos termos da cláusula 16.5.1 do Contrato de Concessão.

Em 2022 a ANTT retoma o processo de R 5 iniciado em 2017, atualizando o cálculo de classificação da concessionária cumprindo ordens judiciais vigentes que determinam que algumas obras obrigatórias não fossem computadas, até que o devido e atrasado processo de reequilíbrio fosse concluído.



FUNDAMENTAÇÃO DA CLÁUSULA 16.5.1

1. O Acórdão TCU 2104, de 24/09/2008, contém a afirmação de que:

- 240. Também poderá ocorrer um aumento do custo de oportunidade do negócio em virtude da deterioração da situação econômica do País.
- 241. Desta forma, não seria justo a Concessionária arcar com um aumento desproporcional de seus custos e, também, o investidor deve ter a segurança de que seu investimento será adequadamente remunerado. Assim, a revisão periódica seria o momento adequado para reestabelecer as condições que garantam a justa remuneração do empreendimento.

2. A Cláusula 16.5.1, que consta do contrato de concessão assinado, foi submetida ao TCU com a seguinte redação final:

- 243. O objetivo da revisão tarifária é a **manutenção do equilíbrio econômico-financeiro do contrato**. Para que esse objetivo seja atingido, é necessário que na revisão seja feita uma avaliação quantitativa e também qualitativa das mudanças, tanto para mais como para menos, ocorridas nos custos, nas despesas e nas receitas da Concessionária.
- 244. Também devem ser considerados os ganhos decorrentes do aumento de eficiência, do aumento da produtividade e da evolução tecnológica. **Deve ser observada, ainda, a situação macroeconômica do País.**
- 246. A possibilidade do risco do empreendimento tornar-se oneroso ao ponto de inviabilizá-lo fere frontalmente vários princípios, entre eles, o da continuidade e eficiência do serviço público.

3. O TCU reconheceu que a Cláusula 16.5.1 atende à determinação do Acórdão 2104/2008:

- 253. Mas, poderia ter ocorrido o contrário, **as condições macroeconômicas poderiam ter se deteriorado, aumentando o custo de oportunidade do empreendimento, nesse caso, o desequilíbrio ensejaria um aumento da tarifa básica.**
- 254. Referida determinação, portanto, estabeleceu a realização de uma nova revisão extraordinária para equacionar o equilíbrio econômico-financeiro da concessão. Tal medida, no entanto, seria desnecessária se fossem realizadas periodicamente revisões da tarifa. Desta forma, seriam evitados prejuízos tanto para a Concessionária quanto para os usuários.
- 255. **É necessária, portanto, a criação de um mecanismo de revisão periódica da tarifa.** Esse mecanismo deverá **assegurar uma remuneração justa à Concessionária,** levando em consideração a estrutura de custos e receitas, **bem como, o atual custo de oportunidade do negócio.** Assim, ao longo da execução do contrato, os usuários compartilharão com a Concessionária os ganhos e os custos extraordinários advindos da exploração da rodovia, bem como, os benefícios e ou prejuízos advindos da situação econômica do País.



FUNDAMENTAÇÃO DA CLÁUSULA 16.5.1

4. O item 9.2.1.2 do Acórdão 2104/2008 determina expressamente

9.2.1.2 inclua cláusula prevendo a revisão periódica da tarifa a fim de repassar os ganhos decorrentes de produtividade e da eficiência tecnológica, o aumento ou a redução extraordinária dos custos e/ou das despesas da concessionária, bem como as alterações ocorridas no custo de oportunidade do negócio, de acordo com o § 2º do art. 9º e o inciso V do art. 29, ambos da Lei nº 8.987/1995;

5. A Cláusula 16.5.1, que consta do contrato de concessão assinado, foi submetida ao TCU com a seguinte redação final:


5. Revisão quinquenal da Tarifa Básica do Pedágio

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

6. O TCU reconheceu que a Cláusula 16.5.1 atende à determinação do Acórdão 2104/2008:

40. Não há dúvida de que o Acórdão nº 2104/2008 - TCU - Plenário ao determinar a inclusão de cláusula de revisão periódica nos contratos de concessão visou principalmente à garantia da modicidade tarifária. Devemos considerar, no entanto, que também visou à proteção do investimento privado quanto aos efeitos decorrentes das variações imprevisíveis ao longo do prazo da Concessão.
41. Nesse sentido, é imprescindível a atuação regulatória da Agência para ajustar às revisões periódicas à situação vigente, seja em prol da modicidade tarifária, seja para recompor o equilíbrio econômico-financeiro desequilibrado em decorrência a qualquer um dos pólos.
42. Assim, entendemos que a previsão contida da cláusula 16.5.1. (fl. 25, anexo 4) da minuta do Contrato de Concessão fornece os instrumentos e a flexibilidade necessária para que a Agência exerça essa missão.



A semi-truck is shown from a rear-quarter perspective, driving on a multi-lane highway. The scene is dimly lit, suggesting dusk or dawn, and the entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter. The truck's trailer is the central focus, with its double doors and locking mechanism visible. The road ahead curves to the right, and a grassy embankment with trees is visible on the right side. The text 'Melhor relicitar ou reequilibrar?' is centered over the truck's trailer in a white, bold, sans-serif font.

Melhor relicitar ou reequilibrar?



Benefícios para o Estado Brasileiro em especial para Bahia ao se retomar a capacidade de performance deste contrato.

CENÁRIO DE REEQUILÍBRIO: OBRAS E BENEFÍCIOS



GERAÇÃO DE EMPREGOS

"O cenário de reequilíbrio mostrou o potencial de gerar 659.104 empregos diretos e indiretos até 2049"



SANEAMENTO

"A arrecadação oriunda das obras possibilitaria a ampliação do sistema de tratamento de esgoto dos municípios limieiros a mais de 255 mil habitantes e de água a mais de 110 mil"



SAÚDE

"Há a possibilidade de usar parte do ISS recolhido para comprar de +3.330 mil respiradores e +350 leitos de UTI, que têm o potencial de salvar \approx 30 mil vidas até 2049"



POTENCIAL DE ARRECADAÇÃO

"A arrecadação dos municípios limieiros pode ser ampliada em R\$ 4,6 bn com a rodovia"



OPORTUNIDADE PARA OS JOVENS

"Criação de 20 a 65 mil vagas para menores aprendizes até 2049, devido às obras de ampliação, manutenção e operação"



MEIO AMBIENTE

"Devido antecipação das obras, é possível evitar o lançamento de 5,3 m de t de CO₂ na atmosfera, equivalentes a 32 m de árvores ou 21 mil campos de futebol"



REDUÇÃO DOS ACIDENTES

"As antecipação das obras na rodovia têm o potencial de evitar 5.080 acidentes rodoviários, sendo 69 deles fatais"



EDUCAÇÃO

"É possível construir 94 escolas onde estudaram cerca de 70 mil alunos com parte do ISS recebido"



O estudo de vantajosidade demonstra que para todas as partes o restabelecimento do equilíbrio do contrato e **a melhor opção**

A solução está no próprio Contrato de Concessão

Reequilibrar para seguir em frente



RETOMADA IMEDIATA DOS INVESTIMENTOS

- Investimento de mais de R\$ 8 bi em obras e manutenção da rodovia
- Criação de mais de 20 mil postos de trabalho¹
- Conclusão da duplicação de 431,8 km de rodovia
- Não necessita de orçamento público
- Diminuição dos custos logística e sinistralidade
- Mais de R\$1 bi em ISS para os Municípios

1) Metodologia de empregos gerados por aumento de produção de R\$ 10 m BNDES 2003. Novas estimativas do modelo de geração de emprego.



OBRAS PREVISTAS E OBRAS SOLICITADAS PELOS MUNICÍPIOS

72 Novos retornos

58 Novos pontos de ônibus

15 Novos dispositivos

14 Requalificação dos trechos urbanos e trecho de transição rural-urbano

14 Novas alças de acesso

06 Obras de recuperação nas BAs

03 Áreas de descanso de caminhoneiros

01 Ponte com 4 faixas (Cândido Sales)



PRINCIPAIS BENEFÍCIOS ORIUNDOS DA ANÁLISE DE CUSTO-BENEFÍCIO COMPARANDO-SE OS CENÁRIOS DE REEQUILÍBRIO E EXTINÇÃO DO CONTRATO

BENEFÍCIOS A MAIS DO CENÁRIO DE REEQUILÍBRIO ATÉ 2034

Impactos socioeconômicos

+ 50 mil

Empregos gerados¹ anualmente até 2034,
totalizando mais de **550 mil** novos
postos de trabalho

1) Metodologia de empregos gerados por aumento de produção de R\$ 10 m – BNDES 2003 – Novas estimativas do modelo de geração de emprego



Geração de 20.637
empregos diretos



Geração de 9.046
empregos indiretos



Geração de 22.333
empregos pelo efeito renda

Fonte: BNDES, IBGE, Roland Berger Consultoria



PRINCIPAIS BENEFÍCIOS ORIUNDOS DA ANÁLISE DE CUSTO-BENEFÍCIO COMPARANDO-SE OS CENÁRIOS DE REEQUILÍBRIO E EXTINÇÃO DO CONTRATO

BENEFÍCIOS A MAIS DO CENÁRIO DE REEQUILÍBRIO ATÉ 2034

CUSTOS LOGÍSTICOS EVITADOS



Redução de 3.406
veículos avariados



Redução de 548.015
dias de tempo de
viagem



Redução de 5.080
pessoas envolvidas em
acidentes



Redução de
R\$ 1,1 Bilhões
no custo de frete

Fonte: BNDES, IBGE, Roland Berger Consultoria



PRINCIPAIS BENEFÍCIOS ORIUNDOS DA ANÁLISE DE CUSTO BENEFÍCIO COMPARANDO-SE OS CENÁRIOS DE REEQUILÍBRIO E EXTINÇÃO DO CONTRATO

BENEFÍCIOS A MAIS DO CENÁRIO DE REEQUILÍBRIO ATÉ 2034

EXTERNALIDADES AMBIENTAIS



Redução de 5.338.717
t de CO₂ equivalentes ao



Plantio de 32.724.760

EXTERNALIDADES SOCIAIS



15.389 e 6.683 habitantes com tratamento de esgoto e água, respectivamente



Geração de 6.173 bolsas de estudo de cursos técnicos para formação do primeiro emprego



926 vidas salvas em programas de saúde da família



Contratação de 447 professores
Geração de 4.374 novas matrículas para alunos



Geração de 32.980 Auxílio-Brasil
Geração de 2.325 novas casas pelo programa Casa Verde e Amarela (Minha Casa Minha Vida)

1) Os valores apresentados representam a diferença dos benefícios conseguidos nos dois cenários (reequilíbrio –relicitação); 2) As externalidades sociais são números potenciais. Elas podem ocorrer caso a arrecadação do ISS, PIS e Cofins seja revertida em investimentos nas áreas de saúde, educação, saneamento, oportunidades de emprego e programas federais;

3) Estimamos a redução da mortalidade infantil (de 15 para 8 mortes/mil nascimentos em 2034) por meio de investimentos no programa Estratégia Saúde da Família (ESF);



A solução está no próprio Contrato de Concessão

Reequilibrar para seguir em frente



VIABAHIA

Pela VIA, a Bahia vai