



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE FISCALIZAÇÃO E INVESTIMENTOS DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 3923/2019/GEFIR/SUINF/DIR

Interessado: ECOSUL - EMPRESA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS DO SUL S/A

Referências: Processos nº 50501.365626/2018-23 e nº 50500.004636/2019-86.

Assunto: Proposta de Revisão Extraordinária nº 12 da Tarifa Básica de Pedágio - Empresa Concessionária de Rodovias do Sul - Ecosul - BR-116/RS e BR-392/RS.

I - OBJETIVO

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo consolidar o posicionamento da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir), com base no disposto no âmbito dos Processos Administrativos nº 50501.365626/2018-23 e nº 50500.004636/2019-86, referente à proposta da 12ª Revisão Tarifária da Tarifa Básica de Pedágio da Empresa Concessionária de Rodovias do Sul (Ecosul), com vistas ao atendimento do exposto no Voto DMV nº 363/2018, de 20 de dezembro de 2018, que aprovou a 15ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP, e demandou a retificação tarifária determinada pelo Acórdão n. 290/2018-Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU).

II - INTRODUÇÃO

2. Inicialmente, por oportuno, rememoramos que o Processo Administrativo nº 50500.004636/2019-86, que trata da 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Empresa Concessionária de Rodovias do Sul (Ecosul), referente ao atendimento do Acórdão nº 290/2018-Plenário do Tribunal de Contas da União (TCU), foi atuado por conta do disposto no Memorando nº 094/2018/GAB, de 28 de dezembro de 2018, fls. 02/03, que expõe que a Diretoria Colegiada deu anuência aos procedimentos para realização da revisão ordinária, extraordinária e reajuste da TBP da Ecosul, ocorrida no final do ano de 2018, expondo a manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), nos seguintes termos: "*não vislumbro outra alternativa que não a de acatar a proposição da área técnica, realizando, na próxima reunião de Diretoria Colegiada, as revisões cujos cálculos já constam nos autos, e postergando, excepcionalissimamente, por até 60 (sessenta) dias, a retificação tarifária determinada pelo Acórdão n. 290/2018-Plenário do TCU, que deve se dar por meio de revisão extraordinária*".

3. Mediante o Memorando nº 129/2018/GEREF/SUINF, de 27 de dezembro de 2018, fls. 14/24 do Processo Administrativo nº 50501.365626/2018-23, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref) encaminhou à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir) a cópia do Voto DMV nº 363/2018, de 20 de dezembro de 2018, que aprova a 15ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP, e a cópia do Despacho de Aprovação n. 00244/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, que posterga, excepcionalissimamente, por até 60 (sessenta) dias, a retificação tarifária determinada pelo Acórdão n. 290/2018-Plenário do TCU, que deveria se dar por meio de revisão extraordinária, tendo sido solicitada a apresentação de proposta de revisão tarifária.

4. Por intermédio da Nota Técnica nº 029/2018/GEFIR/SUINF, de 28 de dezembro de 2019, fls. 02/05 do Processo Administrativo nº 50501.365626/2018-23, a Gefir procedeu a análise da substituição dos valores anteriormente alocados no item C.1.1 - Manutenção - Pavimento - Lei do Caminhoneiro, do Cronograma Financeiro da concessão, no Fluxo de Caixa Marginal 2, cuja avaliação foi encaminhada à Geref mediante o Memorando nº 004/2019/GEFIR/SUINF, de 4 de janeiro de 2019, fl. 26, para os cálculos dos efeitos financeiros, tendo sido emitido, pela Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (Suinf), o Ofício nº 012/2019/SUINF, fls. 27/28, de 15 de janeiro de 2019, o qual, em conformidade ao disposto no artigo 5º, inciso II, da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004, que trata dos procedimentos atinentes às revisões tarifárias, comunicou à Ecosul: o andamento da 12ª Revisão Extraordinária, do referido efeito financeiro na TBP e do prazo de 15 (quinze) dias para manifestação.

"Resolução ANTT nº 675/2004

(...)

Art. 5º O procedimento de revisão rege-se pelas disposições constantes dos contratos de concessão, da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999, no que couber, e da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dar-se-á mediante: (Redação dada pela Resolução 5172/2016/DG/ANTT/MTPA)

I - apuração das informações relativas a cada item do art. 2º, 2ª-A e 2ª-B; (Redação dada pela Resolução 5172/2016/DG/ANTT/MTPA)

II - comunicação à Concessionária dos resultados preliminares de cada item, sendo-lhe facultado manifestar-se no prazo de 15 (quinze) dias, e

III - consolidação e apropriação dos impactos econômico-financeiros. (Redação dada pela Resolução 5172/2016/DG/ANTT/MTPA)"

(...)

(Grifo nosso).

5. Dessa forma, cabe registrar que o normativo regulatório que trata do procedimento relacionado à realização de revisão tarifária foi devidamente observado pela ANTT, tendo a Ecosul se manifestado por meio da Carta CE 099/2019-DS, de 31 de janeiro de 2019, fls. 29/47, ocasião que requereu perante esta Agência Reguladora:

Diante do exposto, a Concessionária Ecosul, respeitosamente, REQUER:

- a) o imediato cancelamento da presente revisão extraordinária, tendo em vista que a decisão do TCU em que se apara está com sua eficácia suspensa;
- b) alternativamente, caso a Agência entenda que deve prosseguir com os trâmites da presente proposta de revisão extraordinária, o que se admite por mera argumentação, que adote as premissas adequadas considerando as particularidades do contrato de concessão da Ecosul especificadas no item 4, sem prejuízo de posterior revisão com base nos estudos técnicos de engenharia específicos.

6. A contestação interposta pela Concessionária foi analisada pela Gefir, por meio da NOTA TÉCNICA SEI nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 29 de abril de 2019, (SEI nº 0160130), Processo Administrativo nº 50501.365626/2018-23, que em relação ao primeiro quesito formulado pela Ecosul: "o imediato cancelamento da presente revisão extraordinária, tendo em vista que a decisão do TCU em que se apara está com sua eficácia suspensa", concluiu que o pleito apresentado pela Concessionária não é cabível, uma vez que, conforme apontado pela PF-ANTT e pela Suinf, as determinações contidas no Acórdão nº 290/2018 - Plenário do TCU devem ser imediatamente cumpridas pela ANTT.

7. No que se refere ao segundo quesito formulado pela Ecosul: "alternativamente, caso a Agência entenda que deve prosseguir com os trâmites da presente proposta de revisão extraordinária, o que se admite por mera argumentação, que adote as premissas adequadas considerando as particularidades do contrato de concessão da Ecosul especificadas no item 4, sem prejuízo de posterior revisão com base nos estudos técnicos de engenharia específicos", a Gefir firmou o posicionamento, também em função de consulta à PF-ANTT, que para a retificação, em definitivo do Cronograma Financeiro da concessão, será necessário contemplar: (i) os parâmetros obtidos a partir do estudo específico de engenharia que dimensionem os efeitos da alteração normativa da sobrecarga legal; e (ii) os valores dos serviços de manutenção apresentados no Plano de Negócios.

8. Cabe ressaltar que naquela ocasião foi encaminhada consulta à Suinf sobre o procedimento de cálculo a ser adotado, uma vez que o estudo de engenharia está em desenvolvimento e, por conseguinte, não dispomos da metodologia para o cálculo do ajuste. Por meio do Despacho CIPRO nº 0211927, de 26 de abril de 2019, apontou-se o seguinte:

"2) Em que pese vigência de efeito suspensivo conferido e deferido ao Pedido de Reexame da ANTT, em 26/10/2018, nos termos do art. 286 da Resolução-TCU nº 246, de 30 de novembro de 2011 – Regimento Interno do TCU, por determinação expressa da Diretoria, mediante Memorando nº 006/2019/GAB, a SUINF deve dar cumprimento integral às determinações do Acórdão, em todos os contratos de concessão rodoviária, adotando-se percentual de 10,50% (dez inteiros e cinquenta centésimos por cento) sobre o custo de manutenção do pavimento para estimar valor a ser incorporado em Fluxo de Caixa Marginal – FCM, nos termos do Memorando nº 790/2016/SUINF, anexo."

9. Portanto, restou esclarecido que esta área técnica ainda não dispõe da conclusão do estudo de engenharia específico que busca dimensionar os efeitos da alteração legal e sua influência no desgaste do pavimento da rodovia. Por esse motivo, foi adotada a premissa anteriormente definida pela Suinf, de se utilizar o percentual preliminar de 10,5%, incidindo então sobre o Plano de Negócios original da concessão, até que se conclua o referido estudo técnico, momento a partir do qual será necessária a realização de uma nova análise acerca de eventuais ajustes no Cronograma Financeiro da Concessão.

10. Ainda sobre o segundo quesito formulado pela Ecosul, detidamente sobre argumentos expostos no item 4: o pleito foi avaliado pela Gefir e não acolhido, uma vez que não foi facultado à área técnica desconsiderar a premissa de utilização do Plano de Negócios, tendo sido anuído apenas a necessidade de atualização monetária da data-base utilizada no Plano de Negócios original da concessão, no caso, de fevereiro de 1996, para a data-base pactuada, de dezembro de 1999.

11. Nesses termos, por meio da NOTA TÉCNICA SEI nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI nº 0160130), a Gefir apresentou a proposta de alteração do item C.1.1 - Manutenção - Pavimento - Lei do Caminhoneiro, no Fluxo de Caixa Marginal 2, referente ao adicional dos custos de manutenção do pavimento, em decorrência da Lei dos Caminhoneiros, registrando que o valor de aumento de custo de manutenção do pavimento necessitará ser revisto com base nas conclusões do estudo de engenharia específico atualmente em desenvolvimento no âmbito da Suinf.

12. Adiante, por meio do Despacho DDB nº 1330214, de 13 de setembro de 2019, em função do requerimento formulado pela Ecosul na Carta CE 809/2019 – DS, de 2 de setembro de 2019, demandou-se os seguintes esclarecimentos à Suinf:

"- O plano de negócio original, utilizado na base de cálculo da Revisão Extraordinária em curso, foi integralmente substituído pelo PER do 1º Termo Aditivo do Contrato de Concessão da Ecosul?"

- O PER da Ecosul foi substancialmente alterado ao longo da execução do Contrato de Concessão, ao ponto do programa atual não guardar as características originais?"

- Se utilizarmos o PER atual na base de cálculo da 12ª Revisão Extraordinária da Ecosul, qual seria o efeito na TBP da Ecosul?"

- Considerando o Acórdão nº 2175/2019 – TCU – Plenário, de 11 de setembro de 2019, que negou provimento ao pedido de reexame da Agência, em face do Acórdão 290/2018-TCU-Plenário, e manteve o prazo de 90 (noventa) dias para que a ANTT reavalie os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015, com base em estudo de engenharia específico, solicito informações sobre o andamento do estudo e a data prevista para a sua conclusão."

13. A Gefir, por intermédio do Despacho GEFIR nº 1353772, de 16 de setembro de 2019, se manifestou nos seguintes termos:

14. Sobre o primeiro apontamento: que se refere à substituição do Plano de Negócios original, informamos que de acordo com o Contrato de Rerratificação e Sub-Rogação ao Contrato PJ/CD/215/98, de 18 de maio de 2000, consta previsão de alteração dos termos iniciais do Contrato, visando adequá-lo às diretrizes gerais da Política de Concessões Rodoviárias adotada pela Administração Pública Federal. No Primeiro Termo Aditivo, celebrado em 7 de julho de 2000, consta cláusula expressa no sentido de substituir o Plano de Negócios original da concessão.

15. Dessa forma, seguindo as disposições do Primeiro Termo Aditivo, os documentos que antecederam ficaram prejudicados, em vista da alteração promovida e formalizada no referido documento, resultando, por conseguinte, na substituição do Programa de Exploração das Rodovias (PER) original.

16. A respeito do segundo apontamento: quanto à ocorrência substancial de alteração do PER ao longo da concessão, expomos que inicialmente o Programa previa a duração de 15 (quinze) anos, estabelecido na cláusula 3.1 do Contrato, e foi alterado para 25 (vinte e cinco) anos, de acordo com a cláusula 3.1 do Primeiro Termo Aditivo.

17. Também, citamos as alterações relacionadas à extensão física das rodovias do PER, que inicialmente previa a extensão total de 551,50 km, conforme disposto no Contrato PJ/CD/215/98, de 15 de julho de 1998, posteriormente alterado para 623,80 km, de acordo com o Primeiro Termo Aditivo, de 7 de julho de 2000, e, por último, alterado para 457,3 km, conforme estabelecido no Quarto Termo Aditivo, de 10 de fevereiro de 2014.
18. Também, expomos as obras de ampliação de capacidade por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), alguns trechos concluídos e outros em andamento, em segmento adjacente à rodovia concedida.
19. Dessa maneira, em vista das alterações contratuais promovidas, entendemos que ocorreram modificações substanciais ao longo do Contrato, ao ponto do Programa atual não guardar as características originais, uma vez que previa o prazo inicial de 15 (quinze) anos e extensão de 551,50 km.
20. **Com relação ao terceiro apontamento:** referente ao efeito na TBP utilizando o PER atual como base de cálculo, a título de simulação de impacto tarifário, em atendimento ao solicitado, apresentamos a alteração do item C.1.1, considerando os valores referentes à manutenção do pavimento atualmente vigentes no Fluxo de Caixa Original e no Fluxo de Caixa Marginal da concessão, consubstanciada na última alteração promovida no item C.1 - Manutenção - Pavimentos -, realizada por meio da Nota Técnica nº 038/2016/GEINV/SUINF, de 30 de setembro de 2016, no âmbito da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, ressaltando que a proposta da Gefir é a constante na NOTA TÉCNICA SEI Nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR.
21. Mediante o Despacho GEREFF nº 1418378, de 23 de setembro de 2019, a Geref comunicou que ao utilizar o PER atual na base de cálculo da 12ª Revisão Extraordinária da Ecosul, para o lançamento do item C.1.1, no Fluxo de Caixa Marginal 2, considerando os valores referentes à manutenção do pavimento, com base na última alteração promovida no item C.1 - Manutenção - Pavimentos -, realizada por meio da Nota Técnica nº 038/2016/GEINV/SUINF, no âmbito da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, o impacto na TBP da Ecosul seria de -5,23%.
22. **No que se refere ao último apontamento:** que solicita informações sobre o andamento do estudo de engenharia e a data prevista para a sua conclusão, estimamos como prazo para a conclusão do referido estudo em andamento, a segunda semana do mês de novembro de 2019.
23. Por fim, em vista da proximidade do lapso temporal anteriormente informado, atualizamos que a Gefir ainda não recebeu o estudo específico de engenharia concluído.

III - ANÁLISE

24. Com o objetivo de exaurir todos os questionamentos formulados nos autos em referência, mediante o Despacho DDB nº 1720983, de 24 de outubro de 2019, o presente processo foi restituído à Suinf, para esclarecimentos dos apontamentos mencionados abaixo e considerações finais da unidade técnica, a fim de subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada:

"Trata-se da 12ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária de Rodovias do Sul S/A (Ecosul), com efeitos financeiros a partir de 01/01/2020, data do reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio.

Considerando as diversas manifestações da Ecosul, sob a alegação de que a unidade técnica não respondeu objetivamente todos os argumentos trazidos por ela nas cartas apensadas ao processo nº 50500.004636/2019-86, restituiu os autos à unidade técnica para que apresente resposta objetiva quanto as seguintes alegações da concessionária:

- *A metodologia de cálculo utilizada pela ANTT na Revisão Extraordinária fere frontalmente as regras do fluxo de Caixa Marginal, prevista tanto no 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão quanto na Resolução 3.651/2011; (argumento constante na Carta CE 99/2019)*
- *No cálculo realizado por solicitação da Diretoria, com o PER vigente, a unidade técnica considerou somente os valores constantes no item de manutenção do pavimento (C.1 do PER), o que contraria a concepção de aprovação de projeto de investimentos aprovado pela Agência; (argumento constante na Carta CE 984/2019)*
- *Não foi analisado pela unidade técnica, de forma objetiva, o cálculo realizado pela Concessionária e apresentado à Agência por meio da Carta CE 99/2019; (argumento constante na Carta CE 984/2019)*
- *Os termos aditivos ao Contrato nº 04/2014 e nº 06/2017, incorporaram ao escopo de obrigações da Ecosul novos segmentos rodoviários, dentre os quais se destacam as pistas duplicadas da BR392/RS e BR-116/RS, que não estão sendo contempladas pela Agência na nova simulação com o PER vigente; (argumento constante na Carta CE 984/2019)*
- *A 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP incorporou vultuosos investimentos em recuperação e manutenção do pavimento, itens A.2.1 e C.1 do PER, com o objetivo de proporcionar uma elevação aos parâmetros de qualidade dos pavimentos do Polo Pelotas, bem como a manutenção dos novos parâmetros definidos, o que também não estão sendo considerados pela área técnica; (argumento constante na Carta CE 984/2019)*

Por oportuno, caso a unidade técnica entenda que existe algum ponto apresentado pela Concessionária que mereça maior esclarecimento, ou que não tenha sido suficientemente debatido nos autos, solicito que seja complementado a instrução processual a fim de subsidiar a decisão da Diretoria Colegiada."

25. **Sobre o primeiro questionamento:** de que a metodologia de cálculo utilizada pela ANTT na Revisão Extraordinária em discussão fere frontalmente as regras do fluxo de Caixa Marginal, previstas no 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão e na Resolução ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, que dispõe sobre a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços, primeiramente, é importante esclarecer que o referido normativo busca disciplinar a forma de incorporação de novas obras e serviços no escopo dos contratos de concessão.
26. Cabe pontuar que o debatido nos autos em referência busca dar cumprimento à decisão desta Agência Reguladora de retificar o efeito tarifário da Revisão da TBP anteriormente concedido à Ecosul, que havia sido realizado no Fluxo de Caixa Marginal 2. Por conta disso, a retificação ora empreendida se dará no mesmo fluxo estabelecido.
27. Também, oportuno registrar que a presente análise não se constitui de uma manifestação definitiva da área técnica acerca do reequilíbrio cabível à Concessionária, uma vez que, em primeiro lugar, o estudo de engenharia que dimensiona o efeito da alteração de sobrecarga legal e sua influência no pavimento rodoviário não está concluído. Em segundo lugar, que há apontamento da Corte de Contas, exarada no Acórdão nº 1.461/2018 - TCU - Plenário, de se submeter os resultados alcançados aquela Corte de Contas, ocasião em que entendemos que seja mais adequada para discutir eventuais particularidades de cada Contrato de Concessão.

"Acórdão nº 1.461/2018 - TCU - Plenário

(...)

*9.4. **determinar à ANTT** que, ao término dos estudos apontados por essa reguladora nestes autos, **encaminhe** a esta Corte de Contas seus **resultados antes de sua aplicação nos reajustes das tarifas de pedágio;**"*

(...)

(grifo nosso).

28. Ademais, o Voto constante do Acórdão nº 1.461/2018- TCU - Plenário, que tratou da análise dos embargos de declaração interpostos pela ANTT, apresentou posicionamento da Corte de Contas quanto à utilização do Fluxo de Caixa Marginal, no seguintes termos:

"Voto - Acórdão nº 1.461/2018 -TCU - Plenário

(...)

30. No que se refere à alegação de contradição interna de que a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal é adequada para a inclusão de investimentos ou serviços não previstos na proposta inicial e a emissão de determinação em sentido oposto, esta também não deve prosperar.

31. Aquela agência reguladora afirma que a decisão ora recorrida reconhece a validade da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal e que os **novos custos de manutenção da pavimentação asfáltica equivalem à inclusão de novos investimentos no contrato de concessão, como novas passarelas ou novos retornos.**

32. Dessa forma, **a ANTT requer que seja reformada a determinação constante do subitem 9.2.2 de maneira que o reequilíbrio contratual seja feito com o orçamento da obra ou serviço a partir de avaliações técnicas de engenharia.**

33. Novamente a agência reguladora busca rediscutir o mérito da decisão por intermédio de embargos de declaração.

34. **Conforme expus acima, a alteração de custos de manutenção asfáltica já estava prevista no PER de maneira que não pode ser considerada investimentos não previstos no contrato. Além disso, a responsabilidade por apresentar à sociedade uma fórmula de reajuste da tarifa de pedágio consistente, transparente, que atenda o interesse público e às condições da licitação é da própria embargante.**

35. Pelo exposto, não deve prosperar o argumento da ANTT e, conseqüente, deve-se manter a deliberação original"

(...)

(grifo nosso).

29. Diante do exposto, asseveramos que a presente análise busca tão somente adequar o reequilíbrio tarifário anteriormente concedido às novas balizas estabelecidas, de modo que alterações conceituais necessitarão ser previamente submetidas à apreciação do TCU, já que há comando nesse sentido, conforme relatado anteriormente.

30. **A respeito do segundo questionamento:** que indaga a unidade técnica por considerar somente os valores constantes no item de manutenção do pavimento (C.1 do PER), o que estaria contrariando a concepção de aprovação de projeto de investimentos aprovado pela Agência, esclarecemos que no âmbito da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP, realizada em 2016, a Concessionária apresentou o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro da concessão em decorrência da vigência da Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015, denominada Lei do Caminhoneiro, requerendo incremento de valores, anuais, para os serviços de: recuperação, manutenção e conservação.

Diante do exposto, esta Concessionária reitera os termos da CE 326/2016-DS e solicita o reconhecimento na ocasião desta próxima revisão tarifária dos valores financeiros a serem acrescidos anualmente nos serviços de recuperação, manutenção e conservação da rodovia, de acordo com os cálculos apresentados, assegurando o equilíbrio econômico-financeiro do contrato."

31. Já na análise realizada por meio da Nota Técnica nº 038/2016/GEINV/SUINF, de 30 de setembro de 2016, em vista das orientações da Suinf expostas no Memorando nº 790/2016/SUINF, de 3 de agosto de 2016, se anuiu, com a inclusão no Fluxo de Caixa Marginal de recursos para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, apenas os serviços atinentes à manutenção, concedido no item C.1.1 - Manutenção - Pavimento - Lei do Caminhoneiro, no Fluxo de Caixa Marginal 2.

32. No que se refere ao pleito de incremento de recursos para a recuperação, esclarecemos que este é dimensionado com base em projeto executivo e não dispomos de nenhum documento ou estudo técnico que comprove que este tenha sofrido alteração em decorrência da entrada em vigor da Lei do Caminhoneiro, tampouco em qual fator de acréscimo.

33. Já com relação ao pleito de incremento de recursos para a conservação, que trata da realização de serviços rotineiros, como por exemplo: limpeza e roçada ou realização de serviços pontuais no pavimento, não vislumbramos que este item tenha sofrido influência da alteração da sobrecarga legal. Todavia, como não dispomos de nenhum estudo técnico que indique a ocorrência de impacto neste serviço em decorrência da entrada em vigor da Lei do Caminhoneiro, não anuímos com a alteração deste item.

34. Dessa forma, esclarecemos que desde o início se adotou o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão tão somente na rubrica de manutenção, não havendo motivo para entendimento diverso neste momento.

35. **No que se refere ao terceiro questionamento:** de que não teria sido analisado pela unidade técnica, de forma objetiva, o cálculo realizado pela Concessionária, reafirmamos que os cálculos propostos pela Concessionária na visão da Gefir não são cabíveis por distorcer as premissas estabelecidas para a condução do reequilíbrio do item em questão.

36. **Com relação ao quarto questionamento:** que versa acerca da incorporação ao escopo de obrigações da Ecosul de novos segmentos rodoviários, dentre os quais se destacam as pistas duplicadas da BR-392/RS e BR-116/RS, que não estão sendo contempladas pela Agência na nova simulação com o PER vigente, esclarecemos que a simulação apresentada no Despacho GEFIR nº 1353772, de 16 de setembro de 2019, utilizou como base o Cronograma Financeiro atualmente vigente para o serviço de manutenção da Ecosul, o qual sofreria influência da alteração da sobrecarga legal, a ser confirmado pelo estudo de engenharia.

37. Assim, se a Concessionária entende que há serviços decorrentes da incorporação das novas pistas que não estariam cobertos pela rubrica de manutenção, cabe à própria Ecosul encaminhar o pleito de reequilíbrio fundamentando para análise desta Agência Reguladora, de modo que não é oportuno ou viável tal avaliação neste momento, que busca tão somente proceder o ajuste do item C.1.1 do Cronograma Financeiro da concessão.

38. **Acerca do quinto questionamento:** que também discorre sobre a incorporação de investimentos em recuperação e manutenção, no âmbito da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP, entendemos que os esclarecimentos aos questionamentos precedentes já explicam e justificam o posicionamento da Gefir em se adotar as premissas de reequilíbrio somente na rubrica de manutenção, com base no Plano de Negócios original.

39. **Quanto ao último apontamento:** no sentido de que caso a unidade técnica entenda que exista algum ponto apresentado pela Concessionária que mereça maior esclarecimento, ou que não tenha sido suficientemente debatido nos autos, informamos que ao avaliar os argumentos apresentados pela Concessionária acerca da modificação contratual ocorrida no âmbito da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP, realizada em 2014, verificamos uma impropriedade no pleito formulado pela Ecosul em requerer perante esta Agência Reguladora reequilíbrio econômico-financeiro da concessão somente com base na vigência da Lei do Caminhoneiro, conforme explicado a seguir.

40. No ano de 2014, no âmbito da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP, aprovada pela Resolução ANTT nº 4.515, de 19 de dezembro de 2014, de acordo com o exposto na Nota Técnica nº 057/2014/GEINV/SUINF, de 26 de novembro de 2014, em vista do projeto executivo de recuperação do pavimento aprovado por esta Agência Reguladora, por meio do Relatório de Análise de Projeto (RAP) nº 1.654, de 12 de novembro de 2014, foram incorporados investimentos necessários à recuperação do pavimento para atingir os novos parâmetros de desempenho propostos. Além disso, foram incorporados os investimentos necessários para a manutenção do pavimento do polo rodoviário de Pelotas/RS, a serem ostentados até o final da concessão.

41. Naquela ocasião, no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.162542/2014-16, o projeto executivo de recuperação do pavimento foi apresentado pela Ecosul por meio da Carta CE 896/2014-DS, de 24 de setembro de 2014, fls. 02/14, que obteve a não aprovação por meio do Relatório de Análise de Projeto (RAP) nº 1.495, de 10 de outubro de 2014, fls. 16/20, tendo sido comunicado à Concessionária mediante o Ofício nº 3.188/2014/SUINF, de 17 de outubro de 2014, fl. 23. Em resposta, a Ecosul reapresentou o projeto por meio da Carta CE 1.026/2014-GEN, de 24 de outubro de 2014, fls. 34/39, que também obteve a não aprovação por meio do RAP nº 1.599, de 31 de outubro de 2014, fls. 41/45, tendo sido expedido o Ofício nº 3.449/2014/SUINF, de 3 de novembro de 2014, fl. 46. A Concessionária, por meio da Carta CE 1.071/2014-GEN, de 7 de novembro de 2014, fls. 55/57, complementada pela Carta CE 1.081/2014-GAC, de 12 de novembro de 2014, fls. 59/114, novamente reapresentou o projeto executivo, que obteve a aprovação por meio do RAP nº 1.654, de 12 de novembro de 2014, fls. 115/120.
42. Cabe aqui pontuar que nos termos da Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005, que dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT, no §3º do art. 14: "*A aceitação do Projeto Executivo pela ANTT não significa a assunção de qualquer responsabilidade técnica sobre o mesmo.*"
43. Também, no art. 17 da Resolução supracitada consta que: "*Após a aceitação do projeto executivo, eventuais complementações não ensejarão revisão do valor do projeto aprovado, salvo se autorizadas pela ANTT, em virtude de fatos supervenientes.*"
44. Dessa maneira, pelo arcabouço regulatório vigente, resta devidamente alocada à Concessionária a responsabilidade pela elaboração do projeto executivo, cujas alterações posteriores somente serão admitidas na ocorrência de fato superveniente.
45. Ocorre que, diversamente do que alegou a Concessionária, a alteração de sobrecarga legal de 7,5% para 10% não se deu a partir da denominada Lei do Caminhoneiro (Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015), mas, sim, da Resolução Contran nº 489, de 5 de junho de 2014, **com vigência a partir de 1 de julho de 2014**, que fixou novos percentuais de tolerância máxima de peso dos veículos, vindo, posteriormente, a Lei nº 13.103/2015, consolidar a sobrecarga legal permissiva de 10%.



46. Assim, como nos deparamos com uma questão prejudicial ao mérito de reequilíbrio ora discutido, em vista do indicativo de ausência de fato superveniente capaz de alterar as premissas pactuadas, visto que o projeto executivo encaminhado pela Ecosul à ANTT, visando adequar o sistema rodoviário aos novos parâmetros de desempenho, se deu perante a vigência da regulamentação permissiva dos novos percentuais de tolerância máxima de peso dos veículos, concedemos à Ecosul, por meio do OFÍCIO SEI Nº 15333/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, de 31 de outubro de 2019 (SEI nº 1770215), a oportunidade de se manifestar de forma fundamentada acerca do mérito, ressaltando que a ausência de suporte contratual, especificamente, a ocorrência de fato superveniente, resultaria na supressão de todos os valores anteriormente incluídos, a título de ressarcimento da alteração da sobrecarga legal.
47. Mediante a Carta CE 1.062/2019-DS, de 11 de novembro de 2019 (SEI nº 1888104), a Ecosul organizou os seus argumentos em dois tópicos principais, a saber: *i) Preliminarmente e ii) Da Inovadora Tese da GEFIR*, que serão avaliados pela GEFIR na sequência.
48. **No primeiro tópico:** a Ecosul expõe o seu entendimento de que para fins de cálculo de reequilíbrio decorrente da Lei n. 13.103/2015 não deve ser considerado o Plano de Negócios original, uma vez que o mesmo foi expressamente revogado por meio do 1º Termo Aditivo, no ano 2000.
49. Acrescenta a Concessionária que não utilizar as premissas do Plano de Negócios original não significa desrespeitar as premissas dos Acórdãos n. 290/2018 e 2.175/2019 do TCU, uma vez que o mesmo foi considerado prejudicado para todos os fins de direito, não podendo a ANTT considerá-lo vigente quase 20 (vinte) anos após a sua revogação.
50. A Outorgada aponta ainda que se esta premissa não está clara para a ANTT deveria haver uma nova consulta à Procuradoria, de forma objetiva, uma vez que no seu entendimento o Despacho n. 00244/2018/PF-ANTT/PGF/AGU não teria respondido expressamente esta questão.
51. Sobre os questionamentos formulados, em primeiro lugar, é importante apontar que neste momento está sendo **ajustada uma estimativa** que anteriormente havia sido formulada com base em Custo Médio Gerencial (CMG) para o Plano de Negócios, por haver um comando expresso da Corte de Contas de se demonstrar a manutenção do equilíbrio original do equilíbrio econômico-financeiro da concessão, o que não é abordado pela Concessionária, que se limita a alegar a modificação contratual ocorrida no 1º Termo Aditivo.

"Voto - Acórdão nº 290/2018 - TCU - Plenário

(...)

9.2.4. retifique, no prazo de 180 dias, todas as revisões tarifárias já aprovadas em decorrência dos efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015 nos demais contratos de concessão de rodovias vigentes, considerando, no que for cabível, os critérios constantes destes autos, **demonstrando expressamente a manutenção original do equilíbrio econômico-financeiro;**

(...)

(grifo nosso).

52. Sobre a manifestação da Concessionária de se realizar nova consulta à PF-ANTT, na visão da GEFIR a questão encontra-se respondida de forma clara no Parecer n. 00397/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 2 de abril de 2019 (SEI nº 0090813), que faz menção ao próprio comando do TCU, da seguinte forma:

"18. Neste trilhar, deve prevalecer as determinações contidas no supracitado Acórdão, especialmente, no que tange à determinação contida no item 9.2.2. no sentido de que a ANTT retifique em definitivo a revisão tarifária autorizada pela Resolução 5.339/2017, contemplando, no caso, os parâmetros obtidos dos estudos determinados no subitem anterior, bem como os valores dos serviços de manutenção apresentados pela ECO101 em seu plano de negócios, como base de referência para compensar os efeitos do art. 16 da Lei nº 13.103/2015, em atendimento ao art. 9º, §§ 2º e 4º e art. 10 da Lei nº 8.987/1995.

(...)

24. Quanto ao segundo quesito, qual seja, se o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato se dará a partir do plano de negócios ou do estudo de engenharia específico, temos que a questão encontra-se suficientemente definida no item 9.2.2., do Acórdão nº 290/2018 - TCU - Plenário, senão vejamos:

"9.2.2. retifique em definitivo, no prazo de 120 dias, a revisão tarifária autorizada pela Resolução 5.339/2017, contemplando, no caso, os parâmetros obtidos dos estudos determinados no subitem anterior, bem como os valores dos serviços de manutenção apresentados pela ECO101 em seu plano de

negócios, como base de referência para compensar os efeitos do art. 16 da Lei nº 13.103/2015, em atendimento ao art. 9º, §§ 2º e 4º e art. 10 da Lei nº 8.987/1995;" (grifou-se)"

(...)

53. Outro ponto relevante diz respeito à ordem de grandeza e sua influência no impacto tarifário ora usando o Plano de Negócios original ora utilizando os valores atualmente vigentes no Cronograma Financeiro da concessão.

54. Conforme calculado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1621/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 5 de junho de 2019 (SEI nº 0474536), a redução tarifária utilizando os dados da Nota Técnica SEI nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR, que utiliza como base o Plano de Negócios original, resultaria num impacto tarifário de **-5,71881%**.

55. Já utilizando os valores atualmente vigentes no Cronograma Financeiro da concessão, na rubrica de manutenção, de acordo com o exposto no Despacho GERE nº 1418378, de 23 de setembro de 2019, o impacto tarifário seria de **-5,23%**.

56. Portanto, com se discute neste momento o ajuste de uma **estimativa** do valor de reequilíbrio que seria devido à Concessionária, visto que para um posicionamento definitivo será necessário a conclusão do estudo de engenharia que dimensione o efeito da alteração da sobrecarga legal no pavimento rodoviário, não verificamos pertinência em se adentrar ou prolongar maiores discussões acerca da base de cálculo.

57. Ainda, a Concessionária alega que as alterações contratuais implementadas pelos 4º e 6º Termos Aditivos, bem como pela 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP deveriam ser consideradas, dada que estas premissas garantiriam o atendimento das cláusulas contratuais e preservariam adequadamente o equilíbrio econômico-financeiro da concessão.

58. A Gefir já reconheceu, conforme disposto no Despacho GEFIR nº 1353772, de 16 de setembro de 2019, em vista das alterações promovidas ao longo do Contrato de Concessão, que ocorreram modificações substanciais ao longo do Contrato, ao ponto do Programa atual não guardar as características originais, uma vez que previa o prazo inicial de 15 (quinze) anos e extensão de 551,50 km.

59. Ocorre que neste momento, por não dispormos do estudo de engenharia concluso, a presente análise busca apenas **ajustar uma estimativa** que anteriormente havia sido formulada com base em Custo Médio Gerencial (CMG).

60. Também, há comando expresso do TCU para submeter àquela Corte de Contas os documentos que evidencie o cumprimento do Acórdão nº 290/2018 - TCU - Plenário, que combinado com o Acórdão nº 1.461/2018 - TCU - Plenário, necessitam ser submetidos logo após a conclusão do estudo de engenharia.

"Acórdão nº 1.461/2018 - TCU - Plenário

(...)

*9.3. **encaminhar ao TCU**, no prazo de até 120 dias, **os documentos que evidenciem o cumprimento** dos subitens 9.2.2 a 9.2.3, e, no prazo de até 210 dias, os documentos referentes ao cumprimento do subitem 9.2.4, para fins de monitoramento das determinações;*

(...)

*9.4. **determinar à ANTT** que, ao término dos estudos apontados por essa reguladora nestes autos, **encaminhe a esta Corte de Contas seus resultados antes de sua aplicação nos reajustes das tarifas de pedágio;**"*

(...)

(grifo nosso).

61. Dessa forma, as particularidades apontadas pela Concessionária atinentes ao Contrato de Concessão da Ecosul possui um momento oportuno de ser avaliado, após a conclusão do estudo de engenharia e previamente a sua submissão ao TCU, que não se confunde com a análise ora empreendida.

62. **No segundo tópico:** a Ecosul, em resposta ao questionamento formulado pela Gefir da prejudicial de mérito, alega que a Gefir inova ao pretender a supressão total dos valores ao argumento de que não haveria fato superveniente capaz de amparar o reequilíbrio em questão.

63. Para suportar o seu entendimento, a Ecosul alega que a manifestação da Gefir estaria totalmente incompatível com o entendimento do TCU, que no Acórdão nº 290/2018 - TCU - Plenário, a Corte de Contas reconheceu que a Lei n. 13.103/2015 estendeu o critério mais permissivo, de 10% de tolerância por eixo de carga, para todos os veículos, e não apenas aqueles que não excediam a tolerância do peso bruto total. A seguir transcreve o conteúdo do Acórdão:

34. A Resolução 489/2014, do Contran inovou quanto ao tema, estabelecendo duas tolerâncias a serem aplicáveis de acordo com o peso bruto total aferido:

Art. 5º Na fiscalização de peso dos veículos por balança rodoviária serão admitidas as seguintes tolerâncias:

I – 5% (cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares para o peso bruto total (PBT), peso bruto total combinado (PBTC) e Capacidade Máxima de Tração (CMT);

II – 7,5% (sete vírgula cinco por cento) sobre os limites de pesos regulamentares por eixo para aqueles veículos que excederem os limites estabelecidos no inciso I;

III - 10% (dez por cento) sobre os limites de pesos regulamentares por eixo para aqueles veículos que não excederem os limites estabelecidos no inciso I.

35. Sendo assim, já a partir deste normativo, a tolerância aumentou de 7,5% para 10%, para os veículos que não excediam o limite de 5% do peso bruto total, ou seja, implantando um critério mais permissivo para os veículos nessas condições.

36. Esse regramento vigorou até o advento da Lei 13.103/2015 que estabeleceu os seguintes limites de tolerância:

Art. 16. O art. 1º da Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º Fica permitida, na pesagem de veículos de transporte de carga e de passageiros, a tolerância máxima de:

(...)

II - 10% (dez por cento) sobre os limites de peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

37. Ou seja, os efeitos da Lei 13.103/2015 se resumem a estender o critério mais permissivo, de 10% de tolerância por eixo de carga, para todos os veículos, e não apenas aqueles que não excedam a tolerância do peso bruto total.

38. Posteriormente, o Contran publicou a Resolução 526/2015, adequando os percentuais de tolerância à Lei 13.103/2015.

39. Dessa maneira, pode-se afirmar que o impacto da Lei dos Caminhoneiros é de um aumento da tolerância de peso por eixo de veículos, de 7,5% para 10%, somente para os veículos que excedem os limites estabelecidos para o peso bruto total (PBT). Para os veículos que não excedem este limite, a tolerância do peso por eixo continuou sendo de 10%.

64. Assim, a Concessionária discorre que o direito ao reequilíbrio em questão decorre do fato de que a Lei n. 13.103/2015 ampliou efetivamente os limites de tolerância das composições veiculares de carga e que tal legislação de fato implicaria em impacto na manutenção das rodovias, impacto este que será ainda objeto de estudo de engenharia específico.

65. A Ecosul expõe que o projeto de recuperação e manutenção das rodovias aprovado no ano de 2014, anteriormente aos efeitos da Lei n. 13.103/2015 restaria comprometido por essa ampliação da permissividade da tolerância por eixo e ressalta que o estudo de engenharia específico em desenvolvimento pelo ente regulador demonstrará as consequências de tal impacto na manutenção dos pavimentos rodoviários.

66. Acrescenta que as normas técnicas aplicáveis para dimensionamento de pavimentos não consideram tais limites de tolerâncias, isto é, as normas técnicas PRO 11/79 e PRO 269/94 do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) utilizam o conceito de carga padrão para determinar o reforço necessário e não foram alteradas para abranger as inovações legais trazidas pela Lei n. 13.103/2015 e a Resolução Contran nº 489/2014.

67. Ademais, a Outorgada alega que o fato do projeto de recuperação do pavimento ter sido apresentado durante a vigência da Resolução Contran nº 489/2014 em nada interferiria no direito ao reequilíbrio em questão, uma vez que caso o fosse, o período de apuração para as demais concessionárias federais deveria ser ampliado.

68. Na sequência a Concessionária reitera as premissas que avalia como as que deveriam ser consideradas para o cálculo do reequilíbrio em análise, requerendo, por fim:

Diante do exposto, a Concessionária requer que o processo seja enviado à PRG, especificamente para análise objetiva da impossibilidade de utilização do Plano de Negócios original (DAER/RS) para disciplinar a presente revisão, uma vez que expressamente revogado e substituído por outro no intuito de atender às diretrizes gerais da Política de Concessões Rodoviárias da Administração Pública Federal (Cláusula 2.4 do Termo Aditivo 001/00).

Requer ainda que a Agência adote as premissas acima especificadas para fins de cálculo do reequilíbrio decorrente da Lei dos Caminhoneiros objeto da presente 12ª RE, quais sejam: **i) reconhecer que o plano de negócio original restou revogado pelo 1º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão; ii) os efeitos decorrentes da inclusão de novas pistas ao contrato por intermédio dos 4º e 6º Termo Aditivo e iii) a inclusão de investimentos decorrente da 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (projeto de recuperação e manutenção de pavimentos) e também devidamente consignados no 6º Termo Aditivo.**

69. A respeito da manifestação da Ecosul de que a Gefir estaria inovando na análise do pleito de reequilíbrio em questão, reafirmamos que há uma impropriedade no pleito de reequilíbrio econômico-financeiro que a Concessionária avalia como cabível, uma vez que que no âmbito da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP, realizada em 2016, a Concessionária apresentou o pleito com base na vigência da Lei n. 13.103/2015, sem abordar os efeitos da Resolução Contran nº 489/2014, quando, **em tese**, a Outorgada faz jus somente ao ressarcimento da **diferença dos efeitos entre as alterações promovidas pela Lei n. 13.103/2015 em comparação com a Resolução Contran nº 489/2014**, já que esta última não se constituiu em fato superveniente para a Ecosul, e **não em relação aos efeitos integralmente promovidos pela Lei n. 13.103/2015**.

70. Apenas concordamos com a manifestação da Concessionária no que se refere à necessidade de desenvolvimento do estudo de engenharia específico para demonstrar as consequências de tal impacto na manutenção dos pavimentos rodoviários, o qual ainda não está concluído. Por esse motivo, como não dispomos do devido suporte técnico, não será proposta a supressão dos valores anteriormente concedidos à título de ressarcimento decorrente da alteração da sobrecarga legal, sendo, neste momento, somente ajustado o reequilíbrio as novas premissas do cálculo estimado até que se conclua o referido estudo técnico, que irá inclusive nortear a análise das particularidades apontadas pela Ecosul.

71. Por fim, sobre o requerimento formulado pela Concessionária, não verificamos a apresentação de fatos novos, ou seja, que não foram avaliados nesta Nota Técnica, e, por conseguinte, demandasse uma nova análise de mérito. O pleito de encaminhamento à PF-ANTT já está avaliado nos parágrafos 50 a 56 deste documento. O tópico i também está respondido entre os parágrafos 48 a 56. Já os tópicos ii e iii estão respondidos nos parágrafos 57 a 61 desta Nota Técnica.

IV - PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

72. Após o exaurimento das avaliações das contestações interpostas pela Concessionária, a Gefir propõe, com vistas ao atendimento do exposto no Voto DMV nº 363/2018 e da ausência do estudo de engenharia concluído, o ajuste do Cronograma Financeiro da concessão conforme proposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR (SEI nº 0160130), ressaltando que esse valor de aumento de custo de manutenção do pavimento necessitará ser revisto com base nas conclusões do estudo de engenharia específico atualmente em desenvolvimento no âmbito da Suinf, ocasião, inclusive, que se também poderá avaliar, com o devido embasamento técnico, as particularidades contratuais avocadas pela Ecosul, já que **não faz sentido discutir as consequências sem o devido dimensionamento da causa, ou seja, do devido fator de influência que seria cabível.**

73. Destaca-se que conforme calculado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1621/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 5 de junho de 2019 (SEI nº 0474536), a redução tarifária utilizando os dados da Nota Técnica SEI nº 730/2019/GEFIR/SUINF/DIR, que utiliza como base o Plano de Negócios original, resulta num impacto tarifário de **-5,71881%**.

74. Diante do exposto, apresentamos abaixo a proposta de alteração do item C.1.1 - Manutenção - Pavimento - Lei do Caminhoneiro, no Fluxo de Caixa Marginal 2.

Cronograma Físico-Financeiro - Item C.1.1 - Pavimento - Lei do Caminhoneiro (valores em R\$ - data-base: dez/1999)

Item	Fluxo	Total	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	FM	26.721.026,83	2.009.099,76	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71
II	FM	1.320.676,51	99.298,99	119.158,78	119.158,78	119.158,78	119.158,78	119.158,78
Item	Fluxo	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026
I	FM	26.721.026,83	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	602.729,93
II	FM	1.320.676,51	119.158,78	119.158,78	119.158,78	119.158,78	119.158,78	29.789,70

75. Para o caso de divergência e não acolhimento à proposta da Gefir, o ajuste do Cronograma Financeiro utilizando os valores atualmente vigentes na rubrica de manutenção, conforme exposto no Despacho GEFIR nº 1353772, são os seguintes:

CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO PARA O ITEM C.1.1 (valores em R\$ - Data-base maio de 1995)									
Item	Fluxo	Total	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
I	FCM2	26.721.026,83	2.009.099,76	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71
II	FCM2	4.123.714,86	278.546,63	243.653,37	204.306,23	137.757,53	95.848,60	52.815,24	
Item	Fluxo	Total	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
I	FCM2	26.721.026,83	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	2.410.919,71	602.729,93	
II	FCM2	4.123.714,86	14.872,41	777.834,87	757.930,01	758.709,35	765.877,08	35.563,55	

76. Ressalta-se que utilizando os valores atualmente vigentes no Cronograma Financeiro da concessão, na rubrica de manutenção, de acordo com o exposto no Despacho GEFIR nº 1418378, de 23 de setembro de 2019, o impacto tarifário será de **-5,23%**.

V - CONCLUSÃO

77. Considerando o exposto na presente Nota Técnica, que tratou das avaliações das contestações interpostas pela Concessionária, bem como da proposta de alteração do item C.1.1 - Manutenção - Pavimento - Lei do Caminhoneiro, no Fluxo de Caixa Marginal, submete-se à apreciação superior a proposta de alteração do Cronograma Financeiro da Empresa Concessionária de Rodovias do Sul (Ecosul), em decorrência da alteração dos custos relativos à manutenção.

78. Por fim, registramos que para o atendimento integral das determinações do TCU referente ao Acórdão nº 290/2018 - Plenário -, se faz necessário a conclusão do estudo de engenharia específico para se definir, em definitivo, o *quantum* cabível para o reequilíbrio econômico-financeiro da concessão, em decorrência da alteração legal da tolerância de peso e sua influência no pavimento rodoviário.

À consideração superior.

Brasília, 18 de novembro de 2019.

(assinado eletronicamente)

JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA

Coordenador de Fiscalização de Infraestrutura e Gestão de Investimentos de Rodovias I

(assinado eletronicamente)

EVANDRO TORQUATO SOBRADO

Gerente de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir

(assinado eletronicamente)

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - Suinf

Brasília, 15 de novembro de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **JHONY MARTINS LUCAS DE OLIVEIRA, Coordenador(a)**, em 19/11/2019, às 11:34, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **EVANDRO TORQUATO SOBRADO, Gerente**, em 19/11/2019, às 18:54, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 20/11/2019, às 12:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1936312** e o código CRC **D8C35322**.

Referência: Processo nº 50500.004636/2019-86

SEI nº 1936312

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br