



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DEM

RELATORIA: DEM

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 10/2021

OBJETO: AUTORIZAÇÃO DO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO E REAJUSTE DA TBP - ECOVIAS DO CERRADO

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.092135/2020-82

PROPOSIÇÃO DEM: PELA APROVAÇÃO

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, de autorização do início da cobrança de pedágio da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nas praças de pedágio P3, P4 e P5, bem como de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

2. DOS FATOS

A proposta em causa foi inicialmente demandada pela carta ECC-GAC-0053-2021 (SEI 5029309), de 20 de janeiro de 2021, por meio da qual a Concessionária noticiou a conclusão dos trabalhos iniciais nas áreas de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5, razão pela qual solicitou a competente vistoria da ANTT, nos termos do item 17.1.1 do Contrato de Concessão.

Segundo consta nos autos, a Portaria SUROD Nº 53, de 30 de julho de 2020, constituiu "Comissão para elaboração do Termo de Vistoria de avaliação sobre a conclusão dos Trabalhos Iniciais previstos no PER - Programa de Exploração das Rodovias da BR-364/365/GO/MG, no trecho entre o entroncamento com a BR-060(A) (Jataí/GO) e o entroncamento com a MG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG), bem como verificar o cumprimento das condicionantes para início da cobrança da Tarifa de Pedágio", composta por servidores lotados na COINFMG.

A vistoria reclamada foi devidamente realizada pela referida Comissão, tendo sido lavrado na oportunidade o Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (SEI 4166629), de 04/02/2021, onde foi registrada a seguinte conclusão:

55. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos "conforme estabelecido no PER".

56. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização das inspeções em tela, foram identificadas diversas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5. Em suma, tem-se a Tabela 8 seguinte com um resumo desses 222 registros de não conformidades contidos neste Parecer:

Tabela 8: Quadro resumo do quantitativos de não conformidades registradas neste Parecer

Item do PER	Nº de Registros de não conformidades			TOTAL
	Área de Cobertura P3	Área de Cobertura P4	Área de Cobertura P5	
3.1.1 – Pavimento	31	21	8	60
3.1.2 – Sinalização e EPS	36	15	23	74
3.1.4 – Drenagem e OAC	3	0	15	18
3.1.5 – Terrapleno	0	0	1	1
3.1.6 – Faixa de Domínio e C. Central	19	12	29	60
3.1.7 – Instalações Operacionais	0	1	8	9
TOTAL	89	49	84	222

57. Ademais, quanto à vegetação elevada (que dominou 143,07 km do trecho inspecionado - ou seja, 72%) as extensões dos registros constam resumidas na Tabela 9 por área de cobertura de cada praça analisada:

Tabela 9: Quadro resumo da extensão de vegetação acima do limite estabelecido no PER

	Área de Cobertura P3	Área de Cobertura P4	Área de Cobertura P5	TOTAL (km)
Extensão (em km) de vegetação acima do limite estabelecido no PER (Faixa de Domínio)	66,7	56,45	19,92	143,07

58. Tendo em vista que a presente vistoria ocorreu mediante solicitação da SUROD, encaminham-se os resultados para conhecimento e apreciação superior, bem como eventuais providências decorrentes.

Na sequência, por meio do Ofício nº 3432/2020/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5208380), de 04/02/2021, a Concessionária foi devidamente notificada da conclusão exarada no Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG.

Em face de tal notificação, foi protocolada a carta ECC-GAC-0114-2021 (SEI 4217402), em 11/02/2021, por meio da qual a Delegatária Ecovias do Cerrado requereu nova vistoria, com vistas à antecipação do início da cobrança de pedágio nas praças P3, P4 e P5.

Tendo ido novamente à campo nos dias 22, 23, 24, 25 e 26 de fevereiro de 2021, a Comissão constituída pela Portaria SUROD nº 53, emitiu o Parecer nº 92/2021/COINFMG/URMG (SEI 5497784), em 02/03/2021, onde restaram apontadas pendências classificadas como não impeditivas do pleito da Concessionária, conforme se extrai dos seguintes excertos:

3.6. Item 3.1.6 – Canteiro Central e Faixa de Domínio

25. Concluída a inspeção e considerando os atendimentos contidos no anexo deste documento, restaram 8 (oito) pendências registradas no Anexo I, todas sobre “roçada inadequada”, tema amplamente debatido nos autos do processo.

(...)

28. Por essa razão esta Comissão mantém os registros apresentados na Tabela 2 anterior como “pendentes”, e conclui este documento como “atendimento parcial ao PER”. No entanto, os históricos dos autos mostram que **essas pendências registradas por esta Comissão podem ser tratadas como não impeditivas para o prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança da tarifa de pedágio**. Isso porque a Concessionária alega que diversas áreas apontadas são ambientes de “savana” (ou fragmentos de mata), as quais supostamente não poderiam ser por ela roçadas.

(...)

30. Diante desse impasse, e sabendo que à Comissão não compete avaliar quesitos técnicos quanto ao meio ambiente, os questionamentos foram submetidos à Coordenação de Assuntos Ambientais de Rodovia (COAMB), vinculada à SUROD/ANTT, no início de dezembro de 2020. Em resposta, tem-se o Despacho COAMB 4660550, de 02 de dezembro de 2020, para consulta e auxílio de eventual tomada de decisão por parte das Unidades Organizacionais da ANTT responsáveis pela matéria. Para melhor elucidação dos fatos, parte dos parágrafos 9 e 10 desse despacho COAMB está transcrita abaixo, na qual cita-se a necessidade de Termo de Compromisso de Regularização Ambiental (TCRA) para que a Concessionária realize a supressão de alguns tipos de vegetação:

9. Em consulta aos argumentos apresentados pela concessionária Ecovias do Cerrado na carta ECC-GAC-0458-2020 (SEI nº 4644854), é informado que a recém publicada Portaria Interministerial MMA/MINFRA nº 01/2020, em seu artigo 3º menciona a **impossibilidade de supressão de indivíduos com rendimento lenhoso sem o devido licenciamento ambiental**. Todavia, a referida Portaria, em seu Artigo 16 informa que, para aqueles trechos rodoviários em que existam TCRA's assinados, as atividades previstas no Artigo 8º da Portaria Interministerial MMA/MT nº 288/2013 e Artigo 19 da Portaria MMA nº 289/2013 continuam autorizadas (...).

10. Diante do exposto, considerando que a Concessionária ainda não possui Autorização de Operação nos termos da Portaria Interministerial nº 01/2020, verifica-se que **as atividades de manutenção e melhoramento são permitidas a partir da assinatura do TCRA**, e que, de acordo com a Cláusula 5.1.1 do Contrato de Concessão, a Concessionária deverá “obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, ressalvadas as disposições da subcláusula 5.2”. (grifou-se)

31. Portanto, ao que parece e pela razoabilidade dessas situações, nada impede que **algumas dessas roçadas possam ocorrer em momento posterior à etapa de Trabalhos Iniciais desde que devidamente justificado/comprovado pela Concessionária**, e à critério da ANTT, conforme constam nos autos deste processo. Sobre isso, rememora-se que situação análoga a esta ocorreu na aprovação do início da cobrança de pedágio das praças de pedágio P6 e P7, abrindo precedentes para o entendimento aqui exarado. Para fins de referência, esses entendimentos foram sustentados também pelo Despacho SUROD 4684967, que trouxe:

A esse respeito, em que pese haver divergência sobre a possibilidade de supressão de vegetação, sob a ótica ambiental, e a despeito do parâmetro de desempenho previsto no item 3.1.6 do PER (“Ausência total de vegetação rasteira com comprimento superior a 30 cm em toda a faixa de domínio – 6 meses”), a questão deve ser solucionada **à luz da proporcionalidade e razoabilidade, a exigir que, nesta fase de trabalhos iniciais**, (1) a roçada implementada pela concessionária seja suficiente para garantir a segurança dos usuários, mas (2) dela não seja exigida supressão de vegetação protegida pela legislação ambiental. Quando (2) afetar (1), **da concessionária deve ser exigida a obtenção da licença ambiental para realização da roçada necessária à preservação da segurança viária**. (grifou-se)

32. Esse posicionamento da SUROD confirma que a “roçada inadequada” aqui apresentada pode ser solucionada em momento oportuno, tanto que o Despacho SUROD 4840851 indicou a autorização para início da cobrança nas praças P6 e P7, conforme dito, em situação análoga às praças P3, P4 e P5 discutidas neste Parecer. Em termos contratuais, isso também se sustenta porque não há previsão no escopo de Trabalhos Iniciais para que a concessionária expressamente obtenha “licença ambiental” no âmbito dessa matéria em discussão. Em outras palavras, a partir daquilo apresentado no Despacho COAMB 4660550, Despacho SUROD 4684967 e Despacho SUROD 4840851, esta Comissão interpreta que algumas roçadas poderiam ser realizadas após a devida aprovação ambiental não impedindo o prosseguimento deste pleito da Ecovias do Cerrado.

(...)

3.7. Item 3.1.7 – Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais

35. O PER estabelece alguns Parâmetro de Desempenho para os Trabalhos Iniciais, os quais foram satisfatoriamente atendidos para a implantação das edificações e instalações operacionais. Esta Comissão apenas reitera que analisou *in loco* cada praça de pedágio e Base de Serviços Operacionais, conforme constam nos autos. Quanto

à Praça de Pedágio P5 (município de Paranaiguara-GO), ao compará-la em campo com o projeto executivo apresentado à ANTT mediante processo nº 50500.019478/2020-01, restaram identificadas algumas variações nas larguras das pistas 1 e 4 (reversível) entre aquilo projetado e efetivamente realizado.

36. Em projeto, a pista 1 consta a largura de 6,50 metros, sendo que no local essa medição constatou apenas 6,43 metros. Do mesmo modo, a pista 4 consta em projeto com 3,50 metros de largura, mas no local a medição foi de apenas 3,45 metros. Devido a essa discrepância, entende-se necessário aguardar o recebimento do projeto "as built" da Concessionária para reavaliação do caso, mantendo essas situações como "pendente" neste Parecer para fins de registro (Tabela 3).

(...)

37. Por sua vez, entende-se que o fato **não impede o prosseguimento do ato autorizativo para início da cobrança da tarifa de pedágio**, uma vez que essas dimensões não estavam explícitas em parâmetros de desempenho do PER, mas apenas em projeto apresentado à ANTT. De qualquer forma, destaca-se aqui a importância da Concessionária corrigir eventuais incongruências existentes, seja no projeto "as built" a ser apresentado ou na própria edificação. (destaques originais)

Em razão disso, a Comissão de Avaliação concluiu pela possibilidade do prosseguimento dos trâmites processuais para emissão do ato autorizativo do início da cobrança de pedágio, confira-se:

41. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos "conforme estabelecido no PER".

42. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização da inspeção em tela, foram identificadas poucas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5, as quais não impedem a continuidade do pleito da Concessionária. Como, em geral, a maioria das inexecuções/inconsistências previamente relatadas no Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (5199327) foram satisfatoriamente atendidas, entende-se ser possível **dar prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P3, P4 e P5 da Ecovias do Cerrado**.

43. Este entendimento leva em consideração todo o histórico contido nos autos do processo em epígrafe, especialmente naquilo que tange ao item 3.1.6 do PER. Quanto a esse fato, reitera-se que as pendências aqui apresentadas quanto ao Canteiro Central e Faixa de Domínio não foram impeditivas no âmbito da aprovação do início da cobrança das Praças de Pedágio P6 e P7, conforme relatado neste Parecer. Quanto às pendências do item 3.1.7, também não se vislumbram impedimentos no âmbito do PER para a continuidade do pleito da Ecovias do Cerrado, uma vez que há obrigação de posterior envio do projeto "as built" da praça de pedágio P5, quando eventuais não conformidades podem ser readequadas.

44. De qualquer forma, por se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT. Isso porque essas Unidades Organizacionais possuem entre suas atribuições a competência para definição dessas interpretações ou, ainda, autorizar o efetivo início da cobrança da tarifa de pedágio. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), antes do prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária. (destaques originais)

Nota-se, portanto, que a Comissão Técnica, ao avaliar que a maioria das inconformidades anteriormente relatadas em seu pretérito parecer haviam sido sanadas, entendeu ser possível o prosseguimento do trâmites para a emissão do ato autorizativo para o início da cobrança pleiteada.

Ademais, ressaltou-se no citado pronunciamento técnico, no que se refere ao item 3.1.6 do PER, que as pendências quanto ao Canteiro Central e Faixa de Domínio não foram impeditivas no âmbito da aprovação do início da cobrança das Praças de Pedágio P6 e P7, havendo precedente favorável do Colegiado da Agência, portanto. Por seu turno, quanto às pendências relativas ao item 3.1.7, também não se vislumbraram impedimentos para a continuidade do pleito da Ecovias do Cerrado, diante da existência de obrigação de posterior envio do projeto "as built" da praça de pedágio P5, oportunidade de que eventuais não conformidades sejam corrigidas.

Nada obstante, sob o fundamento de "se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações" sugeriu-se, na mesma oportunidade, a "avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT".

Logo em seguida, a SUROD se manifestou por meio do DESPACHO SUROD 5501641, onde concluiu que o processo encontra-se apto ao prosseguimento para submissão à Diretoria Colegiada quanto à aprovação dos trabalhos iniciais e início da cobrança da tarifa de pedágio nas praças P3 a P5, *in verbis*:

Nos termos do PARECER Nº 92/2021/COINFMG/URMG (5497784), a comissão designada para vistoria de verificação do atendimento dos trabalhos iniciais por parte da concessionária de rodovias Ecovias do Cerrado identificou o atendimento às obrigações contratuais, no escopo dos trabalhos iniciais, para os trechos de cobertura das praças de pedágio P3, P4 e P5.

No referido opinativo, a comissão apresenta algumas poucas ressalvas ou dúvidas relativas aos elementos "3.1.6 - Canteiro Central e Faixa de Domínio" e "3.1.7 - Implantação e Recuperação das Edificações e Instalações Operacionais", no entanto, concluindo "ser possível dar prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P3, P4 e P5 da Ecovias do Cerrado".

Para as pendências de roçada na faixa de domínio (item 3.1.6 do PER), nota-se haver dúvida a respeito da proteção legal ambiental para referidas áreas de "savana". Como já destaquei no Despacho SUROD 4684967, impõe-se que se tutele, ao mesmo tempo, a segurança viária e o meio ambiente, de modo que "a questão deve ser solucionada à luz da proporcionalidade e razoabilidade, a exigir que, nesta fase de trabalhos iniciais, (1) a roçada implementada pela concessionária seja suficiente para garantir a segurança dos usuários, mas (2) dela não seja exigida supressão de vegetação protegida pela legislação ambiental. Quando (2) afetar (1), da concessionária deve ser exigida a obtenção da licença ambiental para realização da roçada necessária à preservação da segurança viária". As oito pendências identificadas pela comissão, ao que parece, não atentam de forma imediata contra a segurança viária, embora possa ser exigido da concessionária, na fase de recuperação, a obtenção da licença ambiental para supressão da vegetação ou, como bem pontuado pela comissão, a implantação de defensas metálicas de proteção.

Da mesma forma, a variação na largura das pistas 1 e 4 na praça de pedágio P5 (item 3.1.7 do PER) são da ordem de menos de 10 centímetros em relação ao projeto apresentado, a invocar também aqui a aplicação da razoabilidade e da proporcionalidade, para fins de atendimento das condicionantes contratuais para aprovação de trabalhos iniciais. A seu turno, referida obrigação deverá ser corrigida na fase de recuperação.

Por estas razões, reputo que o processo encontra-se apto ao prosseguimento para submissão à Diretoria Colegiada quanto à aprovação dos trabalhos iniciais e início da cobrança da tarifa de pedágio nas praças P3 a P5.

Na sequência, foram acostados aos autos a NOTA TÉCNICA Nº 1154/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5499549), o RELATÓRIO À DIRETORIA 102 (SEI 5501906), bem como o OFÍCIO SEI Nº 5811/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5503447), por meio do qual se noticiou o reajuste da TBP à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE do Ministério da Economia.

Ademais, como resultado do sorteio realizado em 04 de março de 2021, os autos aportaram nesta Diretoria para análise e propositura da decisão cabível, conforme registrado no DESPACHO CODIC 5529137.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Após regular Leilão, realizado em 27/09/2019 na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão, conforme estabelecido no Edital nº 01/2019, que teve por objeto a concessão da rodovia BR-364-365/GO/MG, trecho entre o entroncamento com a BR-060(A) (Jatá/GO) e o entroncamento com a LMG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG), cuja proponente vencedora foi a Ecorodovias Concessões e Serviços S.A., a Deliberação nº 1.067, de 17/12/2019, publicada no DOU de 18/12/2019, emitiu o respectivo Ato de Outorga em favor da então constituída SPE Concessionária Ecovias do Cerrado S.A, bem como autorizou a assinatura do Contrato de Concessão.

Em 19/12/2019, foi firmado o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 01/2019, que visa à exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, pelo prazo de 30 anos, nas condições estabelecidos no instrumento contratual e no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante a cobrança de Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 4,21431, referenciada a julho de 2016 (preços iniciais do contrato).

3.1. ATENDIMENTO DOS REQUISITOS PARA A COBRANÇA DE PEDÁGIO

Conforme registrado na NOTA TÉCNICA Nº 1154/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5499549), a Deliberação nº 453 (4410955), de 3 de novembro de 2020, autorizou o início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2 do trecho concedido à Concessionária Ecovias do Cerrado, bem como o reajuste da tarifa, que foi fixada em R\$ 4,90 para a categoria 1 de veículos, a partir de 14 de novembro de 2020.

No mesmo sentido, a Deliberação nº 535 (4866093), de 30 de dezembro de 2020, autorizou o início da cobrança de pedágio nas praças P6 e P7, no valor de R\$ 4,90 para a categoria 1 de veículos, a partir do dia 10 de janeiro de 2021.

No que diz respeito especificamente ao objeto deste processo, qual seja, o início da cobrança de pedágio nas praças P3, P4 e P5, a subcláusula 17.1 do Contrato de Concessão dispõe o seguinte:

"17.1 Início da cobrança

17.1.1 A cobrança da **Tarifa de Pedágio** somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) a conclusão dos **Trabalhos Iniciais** ao longo desses trechos, conforme estabelecido no **PER**;
- (ii) a implantação de ao menos uma praça de pedágio;
- (iii) comprovação da integralização dos valores do capital social, conforme disposto na cláusula 23;
- (iv) a entrega do programa de redução de acidentes; e
- (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental.

17.1.2 A conclusão dos **Trabalhos Iniciais** de acordo com o estabelecido no **PER** será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

17.1.3 A implantação das praças de pedágio, de acordo com o estabelecido no **PER**, será atestada mediante solicitação prévia da **Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

17.1.4 Após atendido o exposto na subcláusula 17.1.1, a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**.

17.1.5 Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 17.1.1 não atenderem ao estabelecido no **PER** ou apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, a **ANTT** notificará a **Concessionária**, indicando as exigências a serem cumpridas.

17.1.6 A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** em 10 (dez) dias contados da data de expedição do ato de que trata a subcláusula 17.2.4.

(i) Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

17.1.7 Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias."

Nestes termos, o início da cobrança de pedágio nas praças somente terá início após o preenchimento dos seguintes requisitos: conclusão dos **Trabalhos Iniciais** ao longo dos trechos, conforme estabelecido no **PER**; implantação de ao menos uma praça de pedágio; comprovação da integralização dos valores do capital social; entrega do programa de redução de acidentes; e a entrega do cadastro do passivo ambiental.

Após atendido o exposto na subcláusula 17.1.1, a **ANTT** deverá expedir, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela **Concessionária**.

Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, nos itens **(i) conclusão dos Trabalhos Iniciais ao longo desses trechos, conforme estabelecido no PER** e **(ii) implantação de ao menos uma praça de pedágio**, conforme já relatado, a primeira vistoria realizada pela Comissão Técnica

constituída pela Portaria SUROD nº 53, de 30 de julho de 2020, resultou na lavratura do Parecer nº 54/2021/COINFMG/URMG (4166629), de 04/02/2021, onde foi registrada a conclusão de que a Concessionária não se apresentava apta a receber o Termo de Vistoria, em vista das inconformidades ali relatadas.

Por sua vez, no subsequente Parecer nº 92/2021/COINFMG/URMG (SEI 5497784), em 02/03/2021, a Comissão Técnica, ao avaliar que a maioria das inconformidades anteriormente relatadas em seu pretérito parecer haviam sido sanadas, entendeu ser possível o prosseguimento dos trâmites para a emissão do ato autorizativo para o início da cobrança pleiteada.

Outrossim, ressaltou-se no citado pronunciamento técnico, no que se refere ao item 3.1.6 do PER, que as pendências quanto ao Canteiro Central e Faixa de Domínio não foram impeditivas no âmbito da aprovação do início da cobrança das Praças de Pedágio P6 e P7, havendo precedente favorável do Colegiado da Agência, portanto. Por seu turno, quanto às pendências relativas ao item 3.1.7, também não se vislumbraram impedimentos para a continuidade do pleito da Ecovias do Cerrado, diante da existência de obrigação de posterior envio do projeto "*as built*" da praça de pedágio P5, oportunidade de que eventuais não conformidades sejam corrigidas. Nada obstante, sugeriu-se, na mesma oportunidade, a avaliação da matéria por parte da SUROD.

Ademais, conforme já relatado, e também registrado no RELATÓRIO À DIRETORIA 102 (SEI 5501906), por meio do Despacho SUROD nº 5501641, de 02/03/2021, as pendências apontadas no Parecer nº 92/2021/COINFMG/URMG (5497784) foram analisadas pelo Superintendente de Infraestrutura Rodoviária, concluindo-se que o processo encontrava-se apto ao prosseguimento para submissão à Diretoria Colegiada quanto à aprovação dos trabalhos iniciais e início da cobrança da tarifa de pedágio nas praças P3 a P5.

Quanto aos demais requisitos exigidos para o início da cobrança de pedágio, previstos nos itens *iii*, *iv* e *v* da subcláusula 17.1.1 do contrato, foram atendidos na ocasião da autorização do início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2, conforme as informações contidas na NOTA TÉCNICA Nº 4944/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4332213), de 29/10/2020:

"5.2. Subcláusula 17.1.1, item (iii)

24. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "*(iii) comprovação da integralização dos valores do capital social, conforme disposto na cláusula 23*", a análise se deu por meio do processo relacionado nº 50500.059501/2020-91.

25. O Despacho GEGEF (4356889), de 28/10/2020, informou à SUROD que por meio dos OFÍCIOS SEI Nº 17864/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (Documento SEI nº 4154638), de 25/09/2020, e Nº 20016/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT, de 27 de outubro de 2020, (Documento SEI nº 4355726), foi solicitado a documentação comprobatória dos aportes de integralização do capital social.

26. No referido despacho, foi informado que a CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A. protocolou a Carta ECC-GAC-0373-2020, em 02 de outubro 2020 (Documento SEI nº 4205485), na qual apresenta os comprovantes de depósitos da integralização do capital social, e posteriormente, fez acostar aos autos a requerida Certidão Simplificada da JCE (Documento SEI nº 4363514), restando comprovada as exigências contratuais requeridas ao pleito, quanto aos aspectos econômico-financeiros.

27. Ao final, conclui:

"Assim, pode-se asseverar dotado de lastro comprobatório mínimo pertinente que as condicionantes de integralização do capital social foram satisfatoriamente atendidas pela Cia."

5.3. Subcláusula 17.1.1, item (iv)

28. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "*(iv) entrega do programa de redução de acidentes*", conforme informado no Despacho nº 4364898, a entrega foi feita por meio da carta ECC-GAC-0360-2020, de 15/09/2020, e consta no processo relacionado nº 50500.096237/2020-77.

5.4. Subcláusula 17.1.1, item (v)

29. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "*(v) entrega do cadastro do passivo ambiental*", conforme informado no Despacho nº 4364769 a entrega foi feita por meio da carta ECC-GAC-0115-2020, de 17/04/2020, e consta no processo relacionado nº 50500.040238/2020-67."

Deste modo, extrai-se das manifestações técnicas contidas nos autos, que foram preenchidos todos os requisitos contratuais para que seja autorizado o início da cobrança da tarifa de pedágio.

3.2.DO REAJUSTE

Quanto ao reajuste, cumpre salientar que a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece como encargo do Poder Concedente a respectiva homologação, *in verbis*:

"Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

(...)

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;"

Por outro lado, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu artigo 24, inciso VII, atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na qualidade de Poder Concedente, competência para "*proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda*".

Ademais, a Lei nº 10.233, de 2001, prevê ainda, como essencial aos contratos de concessão, a cláusula relativa aos critérios para reajuste e revisão de tarifas dos serviços concedidos, senão vejamos:

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

(...)

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;”

Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas as definições para os termos utilizados no seu texto. No que diz respeito ao reajuste, relevante compreender as definições contidas nos subitens (xxxix), (Ix) e (Ixi) transcritos a seguir:

“ (xxxix) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, verbas e **Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre maio de 2016 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula: $IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0}$ (onde: $IPCA_0$ significa o número-índice do **IPCA** do mês de maio de 2016, e $IPCA_i$ significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

(...)

(Ix) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 4,21431 (quatro reais, vinte e um mil, quatrocentos e trinta e um quatro milésimos de centavos), correspondente ao valor básico da Tarifa para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 17.6, 17.5 e 17.8.

(Ixi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 17.3, para cada praça de pedágio.”

Conforme a subcláusula 17.2.10 do Contrato de Concessão, o valor da Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora é de R\$ 4,21431, referenciado a julho de 2016, confira-se:

“17.2.10 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da Proposta vencedora é de R\$ 4,21431 (quatro reais, vinte e um mil, quatrocentos e trinta e um quatro milésimos de centavos), estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 17.4, 17.5 e 17.6.”

Vale ainda transcrever o que dispõe a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

“17.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

17.3.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio.

17.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da **Tarifa de Pedágio** será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da **Tarifa de Pedágio** serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

17.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM + C) \times IRT$$

Onde:

TP: **Tarifa de Pedágio**;

TBP: **Tarifa Básica de Pedágio**;

D: **Fator D**;

A: **Fator A**;

E: **Fator E**;

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**;

FCM: **Fluxo de Caixa Marginal**; e

C: **Fator C**.

17.3.4 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente inferior;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

17.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do **Fator C**.

17.3.6 O valor da **Tarifa de Pedágio** será autorizado mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

17.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a **Concessionária** autorizada a praticar a **Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela **ANTT** dos motivos para não concessão do reajuste.

17.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir.

(i) Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado.

(ii) Caso as **Partes** não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a **ANTT** determinará o novo índice de reajuste.”

Desse modo, o Contrato de Concessão e a legislação em vigor asseguram à Concessionária o reajuste da tarifa de pedágio, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da avença, bem como manter atualizado o valor cobrado a título de tarifa. Por seu turno, de acordo com a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

No que se refere à apuração do reajuste, a NOTA TÉCNICA Nº 1154/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5499549) registrou a seguinte operação, efetivada com base nas disposições contratuais:

31. Conforme a Deliberação nº 453/2020 (4410955), o início da cobrança de pedágio pela Concessionária se deu em 14 de novembro de 2020, nas praças P1 e P2. Assim, para o cálculo do IRT deve-se considerar o número-índice de IPCA de setembro de 2020, ou seja, o IPCA de dois meses anteriores à data-base do início da cobrança de pedágio, que se deu em novembro de 2020.

32. Para o cálculo do IRT apurou-se o número-índice do IPCA de setembro de 2020 (5.391,75), e o número-índice do IPCA de maio de 2016 (4.675,23) - dois meses antes da data base do EVTEA (julho de 2016).

33. A partir desses valores apurou-se o valor do IRT definitivo de 2020, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.391,75}{4.675,23} = 1,15326$$

34. Considerando o valor da TBP de R\$ 4,21431 (a preços iniciais) e o IRT de 1,15326, tem-se o valor da Tarifa de Pedágio, antes do arredondamento, de R\$ 4,86019.

35. Dessa forma, o Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP de 15,33% (quinze inteiros e trinta e três centésimos percentuais).

36. Após a aplicação do critério de arredondamento, o valor da Tarifa de Pedágio é de **R\$ 4,90 (quatro reais e noventa centavos)**, que equivale ao valor da tarifa a ser efetivamente cobrada do usuário para a categoria 1 de veículos nas praças de pedágio P3, P4 e P5.

Diante de todo o exposto, e considerando as manifestações técnicas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso II, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, esta Diretoria entende presentes os requisitos para a autorização do início da cobrança de pedágio da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nas praças de pedágio P3, P4 e P5, bem como de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** pela a autorização do início de cobrança nas **praças de pedágio P3, em Ituiutaba** - no km 769+200 da BR-365/MG, **P4, em Santa Vitória** - no km 837+800 da BR-365/MG, e **P5, em Paranaiguara** - no km 29+000 da BR-364/GO, bem como pela aprovação do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), na forma da anexa minuta de deliberação (SEI 5531129).

Brasília, 09 de março de 2021.

EDUARDO JOSÉ MARRA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO JOSE MARRA, Diretor**, em 09/03/2021, às 16:23, 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 **5531099** e o código CRC **3AB8D34B**.