

NOTA TÉCNICA Nº 44 /GEROR/SUINF/2015

Brasília, 22 de abril de 2015.

**Processo nº:** 50500.049465/2015-91

**Assunto:** 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da Rodovia BR-101/ES/BA, no trecho do entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ, explorado pela ECO 101 Concessionária de Rodovias S. A..

**Interessada:** ECO 101 Concessionária de Rodovias S.A.

## 1 OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do Reajuste, com data de vigência contratual prevista para 10 de maio de 2014 (data prevista para início da cobrança de pedágio), e da concomitante 2ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento ao disposto no contrato de concessão relativo ao edital 01/2011 visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro pactuado inicialmente entre a UNIÃO e a ECO 101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A.

2. A presente Nota Técnica se refere à análise do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Rodovia BR-101/ES/BA, administrada pela ECO 101 concessionária de rodovias S.A., com data de vigência contratual a partir de 18 de maio de 2015, e do necessário restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro - por intermédio da 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, em atendimento às Resoluções ANTT nº 675, de 04.08.2004, nº 1.187, de 09.11.2005, e nº 3.651, de 07.04.2011, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

3. A proposta de alteração do PER foi encaminhada pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV através das Notas Técnicas:

- NT nº 011/GEINV/SUINF, de 03.02.2015, às fls. 41 a 61 do processo nº 50500.065454/2014-77, em que foram analisadas as retiradas de balanças móveis;
- NT nº 015/GEINV/SUINF, de 03.03.2015, às fls. 129 a 140 do processo nº 50500.049465/2015-91, em que foi proposta a 2ª Revisão Ordinária da ECO 101;
- NT nº 016/GEINV/SUINF, de 13.04.2015, às fls. 444 a 456 do processo nº 50500.049465/2015-91, em que complemento a proposta da NT nº 015/GEINV/SUINF.

## **2 JUSTIFICATIVA**

4. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº. 3000, de 28 de janeiro de 2009.

## **3 HISTÓRICO**

5. Em 18.01.2012, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6º andar, São Paulo/SP, para a Concessão do Sistema Rodoviário relativo ao Edital 001/2011, abrangendo o trecho mostrado no Quadro 1.

**Quadro 1: Trecho rodoviário concedido relativo ao Edital 001/2011**

| <b>Rodovia</b> | <b>Trecho</b>                                         | <b>Extensão</b> |
|----------------|-------------------------------------------------------|-----------------|
| BR-101/ES/BA   | Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ | 475,90 km       |

6. Para o Edital 001/2011, houve a apresentação de 08 (oito) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela BM&FBOVESPA.

7. A Tarifa Básica de Pedágio considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica - EVTE, representando a Tarifa quilométrica relativa ao veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a janeiro de 2009, foi de R\$ 0,06237.

8. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme mostrado no Quadro 2.

**Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 001/2011**

| <b>Classificação</b> | <b>Corretora</b>                    | <b>Proponente</b>                                        | <b>Lance</b> | <b>Deságio</b> |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------|----------------|
| 1                    | CITIGROUP GMB<br>CCTVM S.A.         | Consórcio Rodovia<br>da Vitória                          | R\$ 0,03391  | 45,63 %        |
| 2                    | FATOR S.A. CV                       | Consórcio Rodovia<br>Capixaba                            | R\$ 0,03612  | 42,08 %        |
| 3                    | PLANNER CV S.A                      | Triunfo<br>Participações e<br>Investimentos S/A -<br>TPI | R\$ 0,03949  | 36,68%         |
| 4                    | BES SECURITIES<br>DO BRASIL<br>CCVM | Consórcio Via<br>Espírito Santo BR-<br>101               | R\$ 0,04239  | 32,03%         |

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

| Classificação | Corretora                  | Proponente                                    | Lance       | Deságio |
|---------------|----------------------------|-----------------------------------------------|-------------|---------|
| 5             | BRASIL PLURAL<br>CCTVM S/A | Consórcio<br>Odebrecht<br>Transport - Invepar | R\$ 0,04484 | 28,10%  |
| 6             | MUNDINVEST<br>S.A. CCVM    | Consórcio<br>Integração Sudeste               | R\$ 0,05157 | 17,31%  |
| 7             | SANTANDER<br>CCVM S/A      | Obrascon Huarte<br>Lain Brasil S/A –<br>OHL   | R\$ 0,05250 | 15,82%  |
| 8             | HSBC CTVM S.A.             | Consórcio Itaúna                              | R\$ 0,05598 | 10,24%  |

9. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi o Consórcio Rodovia da Vitória, representada pela Corretora CITIGROUP GMB CCTVM S.A., com lance de R\$ 0,03391 para a tarifa quilométrica.

10. A partir do dia 19.01.2012, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 24.02.2012, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente Consórcio Rodovia da Vitória como vencedora do Leilão.

11. Contra a decisão da Comissão foi interposto 01 (um) recurso, que recebeu 01 (uma) solicitação de impugnação.

12. Por meio da Resolução nº 3.808, de 3 de maio de 2012, a Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres, indeferiu o recurso interposto pelo Consórcio Rodovia Capixaba, contra decisão proferida pela Comissão de Outorga, consignada na Ata de Julgamento da Qualificação e Plano de Negócios da proponente 1ª colocada, mantendo-se a decisão que confirmou o Consórcio Rodovia da Vitória como vencedor do leilão.

13. Assim, o resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio Rodovia da Vitória, conforme Resolução ANTT nº 3.814, de 16.05.2012, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída,

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

14. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A, à qual, em 18.07.2012, por meio da Resolução ANTT nº 3.866, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

15. A Comissão de Outorga, por meio do Comunicado Relevante nº 17, de 30 de julho de 2012, tornou público que a Assinatura do Contrato de Concessão foi suspensa *sine die*, em virtude de decisão liminar da 13ª Vara Federal da Seção Judiciária do Distrito Federal.

16. Em 17 de abril de 2013, por meio do Comunicado Relevante nº 18, a Comissão de Outorga informou que o Contrato de Concessão, por decisão do Superior Tribunal de Justiça exarada nos autos da Suspensão de Liminar e de Sentença N/0 1.702-DF (2012/0268329-2), poderia ser assinado.

17. Diante do exposto, em 17.04.2013, a ECO 101 Concessionária de Rodovias S/A firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 475,9 km da Rodovia BR-101/ES/BA, trecho de entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) – Divisa ES/RJ. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio quilométrica no valor inicial de R\$ 0,03391, referenciada ao mês de janeiro de 2009.

18. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 25 anos, a contar da data de assunção, que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xi) como sendo a data de assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. Tendo em vista que o Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi assinado em 10.05.2013, a data de assunção é 10.05.2013.

### **3.1 Reajuste**

19. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de reajuste da tarifa da concessão, descrita na Nota Técnica 134/2014/GEROR/SUINF de 30 de abril de 2014, alterando a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ 0,03391 para R\$ 0,03379. Foi considerado um IRT definitivo de 1,35136, o que resultou nas seguintes tarifas praticadas pela concessionária, a partir de maio de 2014:

- Praça 1 (TCP de 61,9 km): R\$ 2,82680 e R\$ 2,80;
- Praça 2 (TCP de 83,0 km): R\$ 3,79038 e R\$ 3,80;
- Praça 3 (TCP de 77,8 km): R\$ 3,55291 e R\$ 3,60;
- Praça 4 (TCP de 75,2 km): R\$ 3,43418 e R\$ 3,40;
- Praça 5 (TCP de 77,3 km): R\$ 3,53008 e R\$ 3,50;
- Praça 6 (TCP de 65,3 km): R\$ 2,98207 e R\$ 3,00;
- Praça 7 (TCP de 35,6 km): R\$ 1,62575 e R\$ 1,60.

20. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir do dia 18 de maio de 2014, autorizada por meio da Resolução nº 4.327, de 7/05/2014 publicada no Diário Oficial da União – DOU.

21. Mediante o critério contratual serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos, e do arredondamento da tarifa, são compensadas no reajuste subsequente.

22. A tabela a seguir apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

**Quadro 3: Evolução do IRT**

| Ano  | IRT Provisório | Variação % | IRT Definitivo | Variação % | Diferenças % |
|------|----------------|------------|----------------|------------|--------------|
| 2014 | -              | -          | 1,35136        | 35,14%     | -            |

### 3.2 Revisões

23. Em 08.05.2014 foi publicada a Resolução nº 4.327, de 07.05.14 que autorizou a 1ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio com vigência a partir de 18.05.2014.

**Quadro 4 - Modificações no PER da ECO 101 Concessionária de Rodovias**

| Revisão              | Aprovação  | Início da Vigência | Alteração da Tarifa         | Alterações Principais (resumo)                                                                                                                                                                               |
|----------------------|------------|--------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1ª Revisão Ordinária | 07/05/2014 | 18/05/2014         | R\$ 0,03391 para R\$0,03379 | Revisão do Programa de Exploração da Rodovia – PER para ISSQN, RDT, e Verba destinada à Segurança no Trânsito<br>Processo nº 50500.030219/2014-84<br>Resolução nº 4.327, de 07.05.14, publicada em 08.05.14. |

### 3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário

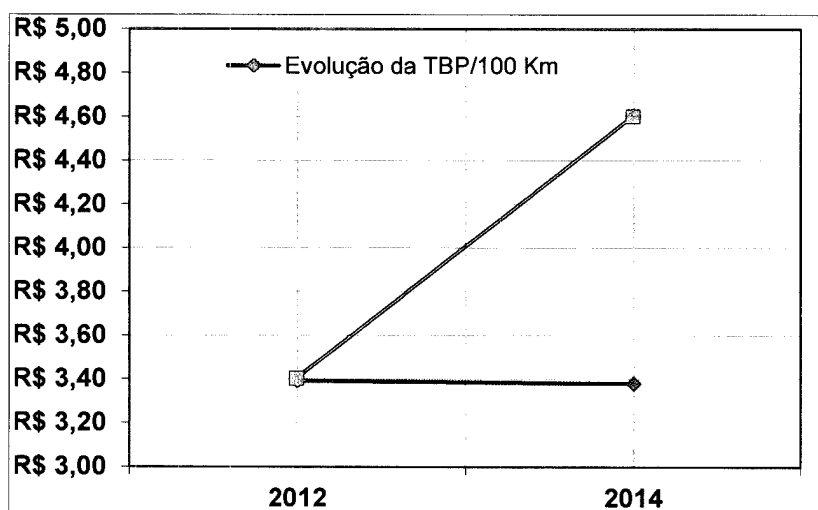
24. A Tabela a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato apresentado ao usuário.

**Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário**

| Evento               | Data       | Valor da Tarifa<br>quilométrica | Variação<br>% | Tarifa por praça<br>após<br>arredondamento |
|----------------------|------------|---------------------------------|---------------|--------------------------------------------|
| Proposta de Tarifa   | 16.05.2012 | R\$ 0,03391                     | -             |                                            |
| 1ª Revisão Ordinária | 18.05.2014 | R\$ 0,04567                     | 34,67%        | P1: R\$ 2,80                               |
|                      |            |                                 |               | P2: R\$ 3,80                               |
|                      |            |                                 |               | P3: R\$ 3,60                               |
|                      |            |                                 |               | P4: R\$ 3,40                               |
|                      |            |                                 |               | P5: R\$ 3,50                               |
|                      |            |                                 |               | P6: R\$ 3,00                               |
|                      |            |                                 |               | P7: R\$ 1,60                               |

25. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no gráfico seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual. A evolução das Tarifas estão apresentadas no formato de tarifa a cada 100 km.

**Gráfico 1 - Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada**





#### **4 DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS APLICÁVEIS À REVISÃO DA TBP**

26. O Contrato de Concessão estabelece nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão (Ordinária e Extraordinária) e pela aplicação do Desconto de Reequilíbrio.

27. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 5.6.2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004.

28. Alguns dos principais dispositivos contratuais e normativos estão descritos a seguir.

##### **4.1.1 Reajuste**

29. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados no mesmo, os itens (xxxviii) e (xxxix) desta subcláusula são transcritos a seguir:

*“(xxxviii) Tarifa Básica de Pedágio (TBP): equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 0,03391 (três mil, trezentos e noventa e um centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico da Tarifa Quilométrica para a Categoria 1 de veículos incorporadas as revisões indicadas na subcláusulas 16.4 e 16.5.*

*“(xxxix) Tarifa de Pedágio (TP): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 16.3.”*

30. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 16.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário.

##### **“16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio**

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*

*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

16.3.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 16.1.7.

16.3.2 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.

16.3.3 Do valor do reajuste da **Tarifa de Pedágio** será reduzido o **Fator X**, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo:

| Período da Concessão                    | Fator X (%) |
|-----------------------------------------|-------------|
| Até o 5º ano do Prazo da Concessão      | 0,00        |
| Do 6º ao 10º ano do Prazo da Concessão  | 0,25        |
| Do 11º ao 15º ano do Prazo da Concessão | 0,50        |
| Do 16º ao 20º ano do Prazo da Concessão | 0,75        |
| Do 21º ao 25º ano do Prazo da Concessão | 1,00        |

16.3.4 A Tarifa de Pedágio será reajustada para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

(i) Na praça 1:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 61,9 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(ii) Na praça 2:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = 83,0 \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

*[Handwritten signature]*

(iii) Na praça 3

$$\begin{array}{l} \text{Tarifa de} \\ \text{Pedágio} \end{array} = 77,8 \times \begin{array}{l} \text{Tarifa Básica} \\ \text{de Pedágio} \end{array} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(iv) Na praça 4

$$\begin{array}{l} \text{Tarifa de} \\ \text{Pedágio} \end{array} = 75,2 \times \begin{array}{l} \text{Tarifa Básica} \\ \text{de Pedágio} \end{array} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(v) Na praça 5:

$$\begin{array}{l} \text{Tarifa de} \\ \text{Pedágio} \end{array} = 77,3 \times \begin{array}{l} \text{Tarifa Básica} \\ \text{de Pedágio} \end{array} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(i) Na praça 6:

$$\begin{array}{l} \text{Tarifa de} \\ \text{Pedágio} \end{array} = 65,3 \times \begin{array}{l} \text{Tarifa Básica} \\ \text{de Pedágio} \end{array} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

(i) Na praça 7

$$\begin{array}{l} \text{Tarifa de} \\ \text{Pedágio} \end{array} = 35,6 \times \begin{array}{l} \text{Tarifa Básica} \\ \text{de Pedágio} \end{array} \times \text{IRT} \times (1 - \text{Fator X})$$

Sendo que o valor da **Tarifa Básica de Pedágio** deverá ser aquele **resultante das** revisões estabelecidas nas subcláusulas 16.4 e 16.5, com a dedução do **Desconto de Reequilíbrio** para o respectivo ano nos termos da subcláusula 20.6.

16.3.5 O **Fator X** será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade o setor rodoviário brasileiro e, caso se faça necessário, os valores estabelecidos na tabela da subcláusula 16.3.3 acima serão alterados para o período remanescente da **Concessão**, não

*gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao  
**Contrato de Concessão.***

*16.3.6 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 para baixo esta casa;*

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

*16.3.7 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente.*

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

*16.3.9 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.*

*16.3.10 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. 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 deverá determinar o novo índice de reajuste.*

31. Vale também transcrever o que dispõe o item (xx) da subcláusula 1.1.1, do Contrato de Concessão, quanto à definição do IRT.

*"(xx) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio** e de outras variáveis definidas no **Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre novembro de 2008 e dois meses anteriores à data-base de reajuste **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula: **IRT** =  $IPCA_i / IPCA_o$  (onde:  $IPCA_o$  significa o número-índice do **IPCA** do mês de novembro de 2008 , e  $IPCA_i$  significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**)."*

#### **4.1.2 Revisão Ordinária e Extraordinária**

32. Vale transcrever o que dispõe as cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária.

##### ***"16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio***

*16.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela **ANTT** previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto na regulamentação da **ANTT**.*

##### ***16.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio***

*16.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio**, decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.1, quando cabíveis.*

##### ***16.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e o Desconto de Reequilíbrio***

*16.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e do **Desconto de Reequilíbrio** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.*

*16.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**."*

#### **4.1.3 Reequilíbrio Econômico-Financeiro**

33. A cláusula 20.1, transcrita abaixo, descreve o cabimento da recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro do Contrato.

***"20.1 Cabimento da Recomposição***

*20.1.1 Sempre que atendidas as condições do **Contrato** e mantida a alocação de riscos nele estabelecida, considera-se mantido seu equilíbrio econômico-financeiro.*

*20.1.2 A **Concessionária** somente poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro nas hipóteses previstas na subcláusula 19.2 acima.*

*20.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e nas hipóteses previstas neste **Contrato**, em especial, as subcláusulas 8.1.6, 8.3.2, 16.1.8 e 34.12.1."*

34. A cláusula 20.2, estabelece o procedimento para Pleito de Recomposição pela concessionária:

***"20.2 Procedimento para Pleito de Recomposição pela concessionária***

*20.2.1 O procedimento para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de revisão dar-se-á conforme estabelecido em resolução da **ANTT**”.*

35. A cláusula 20.4 estabelece os critérios e princípios para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

***“20.4 Critérios e Princípios para a Recomposição***

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

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

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

*(ii) na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os **Parâmetros de Desempenho**, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do **Desconto de Reequilíbrio**, nos termos da subcláusula 20.6;*

*(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não*

*alavancado apresentado no **Plano de Negócios**, de modo a manter as condições efetivas da **Proposta**.”*

#### 4.1.4 Riscos do Poder Concedente

36. A cláusula 19.2 enumera os riscos que não são de responsabilidade da concessionária e que, portanto, poderão ensejar uma recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

*“19.2 A **Concessionária** não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à **Concessão**, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:*

*19.2.1 manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato**, quando tais eventos excederem os períodos estabelecidos na subcláusula 19.1.9 acima, hipótese na qual a responsabilidade do **Poder Concedente** se resume ao período excedente aos referidos prazos da aludida subcláusula;*

*19.2.2 decisão arbitral, judicial ou administrativa que impeça ou impossibilite a **Concessionária** de cobrar a **Tarifa de Pedágio** ou de reajustá-la de acordo com o estabelecido no **Contrato**, exceto nos casos em que a **Concessionária** houver dado causa a tal decisão;*

*19.2.3 descumprimento, pelo **Poder Concedente**, de suas obrigações contratuais ou regulamentares, incluindo, mas não se limitando, ao descumprimento de prazos aplicáveis ao **Poder Concedente** previstos neste **Contrato** e/ou na legislação vigente;*



19.2.4 caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil à época de sua ocorrência;

19.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca da criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da **Concessionária**, executada a legislação dos impostos sobre a renda.

19.2.6 implantação de novas rotas ou caminhos alternativos livres de pagamento de **Tarifa de Pedágio**, que não existissem e que não estivessem previstos, na data de assinatura do **Contrato**, nos instrumentos públicos de planejamento governamental ou em outras fontes oficiais públicas;

19.2.7 recuperação, prevenção, remediação e gerenciamento do passivo ambiental fora do **Sistema Rodoviário**;

19.2.8 atraso das obrigações conferidas ao **DNIT** pelo **Contrato** ou pelo **Edital**, inclusive quanto à entrega do **Termo de Arrolamento** e transferência de bens entre a **Concessionária** e o **DNIT**, e não realização das obras previstas no **PER** que estão sob sua responsabilidade;

19.2.9 vícios ocultos do **Sistema Rodoviário** e dos **Bens da Concessão** vinculados à manutenção e operação, transferidos à **Concessionária** na **Data de Assunção**;

19.2.10 defeitos em obras realizadas pelo Poder Público, conforme previsto na subcláusula 8.1.6, até o recebimento definitivo destas obras pela **Concessionária**; e

19.2.11 alterações no **PER**, por iniciativa do **Poder Concedente**, por inclusão e modificação de obras e serviços."

#### **4.1.5 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico**

37. Vale transcrever o que dispõe as cláusulas 14.1.1, 14.1.2, 14.1.3 e 14.1.4 do Contrato de Concessão, quanto aos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico.

*"14.1.1 Durante todo o período da **Concessão**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da **ANTT**.*

*14.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice e na mesma data da **Tarifa Básica de Pedágio**.*

*14.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 14.1.1 quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, serão revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da **ANTT**.*

*14.1.4 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação do RDT serão de propriedade da **ANTT**."*

#### **4.1.6 Resolução nº 675 de 04/08/2004**

38. Ressalta-se ainda a Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

*"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:*

*I – relativamente ao exercício fiscal anterior:*

*a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*

*b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*

*c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*

*II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para as do reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:*

*a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;*

*b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;*

*c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;*

*III – as repercussões no cronograma financeiro decorrentes de:*

*a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;*

*b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência."*

## **5 ANÁLISE**

39. Tecidas as considerações preliminares, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.

40. Os eventos descritos a seguir farão parte da 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme disposto nas subcláusulas 16.4 e 16.5 do contrato de concessão e na Resolução nº 675/2004.

41. Pontua-se que todas as percentagens de variação da TBP a seguir referem-se à TBP aprovada na 2ª Revisão Ordinária pela Resolução nº 4.327, de 07.04.2014, no valor de R\$ 0,03379.

42. A proposta de alteração do PER foi encaminhada pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV por meio das Notas Técnicas:

- NT nº 011/GEINV/SUINF, de 03.02.2015, às fls. 41 a 61 do processo nº 50500.065454/2014-77, em que foram analisadas as retiradas de balanços móveis;
- NT nº 015/GEINV/SUINF, de 03.03.2015, às fls. 129 a 140 do processo nº 50500.049465/2015-91, em que foi proposta a 2ª Revisão Ordinária da ECO 101;
- NT nº 016/GEINV/SUINF, de 13.04.2015, às fls. 444 a 456 do processo nº 50500.049465/2015-91, em que complemento a proposta da NT nº 015/GEINV/SUINF.

43. Com base nas Notas Técnicas fornecidas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV) foi realizado no Relatório Técnico nº 23/2015/GEROR/SUINF, anexo a esta Nota Técnica, a análise da

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*

*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

revisão da TBP, cujas principais conclusões são descritas nos subitens seguintes.

## **5.1 Impactos tarifários da 2ª Revisão Ordinária**

### Correção do IRT e do arredondamento da tarifa - FCO e FCM

Não há correção do IRT e arredondamento da tarifa pois esta Revisão Ordinária avalia somente os eventos ocorridos durante o primeiro ano de concessão, período no qual não houve cobrança de pedágio.

### Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN - FCO

A modificação da alíquota do município de IBIRAÇU de 3% para 5%, alterou o valor da média ponderada do ISSQN de 4,77% para 4,89%. A adoção dessa alíquota na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, feita na aba "Base" do Fluxo de Caixa Original, no item 2.5, apresenta uma **variação positiva de 0,133% na TBP**.

### Receitas extraordinárias e custos associados - FCO

44. Por meio do memorando nº 274/2015/SUINF, de 05.03.2015, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) informou as receitas extraordinárias no período de maio de 2013 a maio de 2014. A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, feito na aba "Base" do Fluxo de Caixa Original, no item 2.4, gera uma **variação negativa da TBP em 0,019%**.

### Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT) - FCO

45. A reversão dessa verba na recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, feita na aba "Base" do Fluxo de Caixa Original, no item 11.1 do PER **apresenta uma variação negativa de 0,028% na TBP**.

**Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER - FCO**

46. Os impactos na tarifa devido às modificações necessárias no PER para a 2ª Revisão Ordinária no Fluxo de Caixa Original, calculados através das informações fornecidas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV, estão descritas no quadro a seguir.

**Quadro 7: Proposta de alteração do PER na 2ª Revisão Ordinária no FCO**

| Itens revisados                                           | Numeração no PER | Tipo | Variação      |
|-----------------------------------------------------------|------------------|------|---------------|
| Implantação e Instal Equip e Sist Contr Velocidade        | 8.7.8.1          | INV  | -0,016%       |
| Reposição e Atualiz dos Equip e Sist Contr Velocidade     | 8.7.8.2          | INV  | -0,017%       |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist Contr Velocidade      | 8.7.8.3          | COP  | -0,009%       |
| Implantação de Bases para Pesagem Móvel                   | 8.11.2.1         | INV  | -0,003%       |
| Implantação e Inst dos Equip e Sist p/Pesagem Móvel       | 8.11.2.2         | INV  | -0,003%       |
| Reposição e Atualiz dos Equip e Sist p/ Pesagem Móvel     | 8.11.2.3         | INV  | -0,003%       |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist p/ Pesagem Móvel      | 8.11.2.4         | COP  | -0,008%       |
| Implantação de Posto de Pesagem                           | 8.11.1.1         | INV  | -0,022%       |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist Posto de Pesagem      | 8.11.1.4         | COP  | -0,020%       |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist Detectores de Altura  | 8.7.7.3          | COP  | -0,002%       |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist Detec e Sens de Pista | 8.7.1.3          | COP  | -0,007%       |
| Operação e Conserv dos Equip do Sist de Circ Fechado TV   | 8.7.6.3          | COP  | -0,021%       |
| <b>TOTAL</b>                                              |                  |      | <b>-0,131</b> |

47. Promovido o reequilíbrio, os ajustes do PER discriminados acima implicaram em uma variação negativa da TBP de **-0,131%**.

**Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER - FCM**

48. Não houve item alterado no PER no Fluxo de Caixa Marginal para a 2ª Revisão Ordinária.

Inserção do tráfego real - FCM

49. No que diz respeito à projeção de tráfego, prevista no Art. 4º da Resolução 3.651, ressalta-se que o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real, como dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011.

50. Cabe observar que, futuramente, caso a taxa de crescimento de proposta não se mostre a mais adequada para elaboração da projeção de tráfego, ela poderá ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade.

51. A substituição do tráfego projetado pelo real no Fluxo de Caixa marginal será efetuado somente na revisão ordinária do ano subsequente, visto que esta revisão avalia somente os eventos ocorridos no primeiro ano de concessão, momento em que não havia cobrança de pedágio e, portanto, tráfego real.

**Efeito final da 2ª Revisão Ordinária**

52. Os efeitos da 2ª Revisão Ordinária nos Fluxos de Caixa Original e Marginal alteram a TBP aprovada na 1ª Revisão Ordinária pela Resolução nº 4.327, de 07.05.14, de R\$ 0,03379, para R\$ 0,033778, implicando em uma variação negativa da TBP de -0,05%.

**5.2 Impactos tarifários da 1ª Revisão Extraordinária**

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER - FCO

53. Os impactos na tarifa devido às modificações necessárias no PER devido à 1ª Revisão Extraordinária no Fluxo de Caixa Original, foram calculados através das informações fornecidas pela Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV, e estão descritas no quadro a seguir.

**Quadro 8: Proposta de alteração do PER na 1ª Revisão Extraordinária no FCO**

| Itens revisados                                       | Numeração no PER | Tipo | Variação       |
|-------------------------------------------------------|------------------|------|----------------|
| Implantação de Bases para Pesagem Móvel               | 8.11.2.1         | INV  | -0,027%        |
| Implantação e Inst dos Equip e Sist p/Pesagem Móvel   | 8.11.2.2         | INV  | -0,023%        |
| Reposição e Atualiz dos Equip e Sist p/ Pesagem Móvel | 8.11.2.3         | INV  | -0,030%        |
| Operação e Conserv dos Equip e Sist p/ Pesagem Móvel  | 8.11.2.4         | COP  | -0,058%        |
| Obras de arte especiais                               | 5.3              | COP  | -0,009%        |
| <b>TOTAL</b>                                          |                  |      | <b>-0,147%</b> |

54. Promovido o reequilíbrio, os ajustes do PER descriminados acima implicaram em uma variação negativa da TBP de **-0,147%**.

Taxa Interna de Retorno do Fluxo de Caixa Marginal

55. Conforme disposto na Resolução 4.075, de 03 de abril de 2013, e considerando que o valor do investimento a ser inserido no Programa de Exploração da Rodovia (PER) é inferior a R\$ 20 milhões, a Taxa Interna de Retorno (TIR) a ser utilizada no Fluxo de Caixa Marginal é de 8,01%.

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER - FCM

56. Os impactos na tarifa devido às modificações necessárias no PER devido à 1ª Revisão Extraordinária no Fluxo de Caixa Marginal estão descritas no quadro a seguir.

**Quadro 9: Proposta de alteração do PER na 1ª Revisão Extraordinária no FCM**

| Itens revisados                               | Numeração no PER | Tipo | Variação |
|-----------------------------------------------|------------------|------|----------|
| Pavimento                                     | 1.1              | INV  | 0,008%   |
| Elementos de proteção e segurança             | 1.2              | INV  | 0,023%   |
| Obras de arte especiais                       | 1.3              | INV  | 0,005%   |
| Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes | 1.4              | INV  | 0,007%   |



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

|                                                    |           |     |        |
|----------------------------------------------------|-----------|-----|--------|
| Terraplenos e estruturas de contenção              | 1.5       | INV | 0,008% |
| Canteiro central e faixa de domínio                | 1.6       | INV | 0,010% |
| Pavimento                                          | 2.1       | INV | 0,389% |
| Elementos de proteção e segurança                  | 2.2       | INV | 0,040% |
| Obras-de-arte especiais                            | 2.3       | INV | 0,011% |
| Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes      | 2.4       | INV | 0,001% |
| Terraplenos e estruturas de contenção              | 2.5       | INV | 0,015% |
| Canteiro central e faixa de domínio                | 2.6       | INV | 0,003% |
| Sistemas elétricos e de iluminação                 | 2.7       | INV | 0,004% |
| Pavimento                                          | 5.1       | COP | 0,017% |
| Elementos de proteção e segurança                  | 5.2       | COP | 0,017% |
| Canteiro central e faixa de domínio                | 5.6       | COP | 0,010% |
| Sistemas elétricos e de iluminação                 | 5.8       | COP | 0,057% |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas | 8.7.5.3   | COP | 0,017% |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas | 8.8.1.1.3 | COP | 0,034% |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas | 8.8.1.2.3 | COP | 0,026% |
| Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas | 8.8.1.3.3 | COP | 0,003% |
| Operação de Equipamento de Sinalização Semafórica  | 8.7.9     | COP | 0,127% |
| TOTAL                                              |           |     | 0,830% |

57. Promovido o reequilíbrio, os ajustes do PER discriminados acima implicaram em uma variação positiva da TBP de **0,830%**.

### **Efeito final da 1ª Revisão Extraordinária**

58. Os efeitos da **1ª Revisão Extraordinária** alteram a TBP aprovada na **2ª Revisão Ordinária** de **R\$ 0,03378** para **R\$ 0,03401**, implicando em uma variação percentual **positiva** da TBP de **0,68%** (sessenta e oito centésimos percentuais).

### **5.3 Efeito final das revisões**

59. Os efeitos finais da **2ª Revisão Ordinária** e da **1ª Revisão Extraordinária** alteram a TBP aprovada na 1º Revisão Ordinária de **R\$ 0,03379**,

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

para **R\$ 0,03401**, representando uma variação percentual **positiva** de **0,64%** (sessenta e quatro centésimos percentuais).

#### **5.4 Desconto de reequilíbrio**

60. Conforme informado no Memorando nº 047/2015/GEFOR/SUINF, de 27/02/2015, os parâmetros de desempenho para o 1º ano concessão foram atendidos, sendo assim, o Desconto de Reequilíbrio não será aplicado nesta revisão.

#### **5.5 Reajuste**

61. O Contrato de Concessão estabelece na subcláusula 16.3, em síntese, que o valor da Tarifa Básica de Pedágio - TBP terá o seu primeiro reajuste na data do início da cobrança de pedágio (data-base para os reajustes seguintes), e será reajustado anualmente, na data-base, para incorporar a variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

62. Para a atualização monetária em 2015, e de acordo com o que dispõe a cláusula 1.1.1 no item (xx) do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de novembro de 2008 e março de 2015, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de março de 2015 (4.215,26) pelo número índice do IPCA de novembro de 2008 (2.884,78).

63. A partir dos números índices do IPCA de março de 2015 e de novembro de 2008, apurou-se o valor do IRT, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4.215,26}{2.884,78} = 1,46121$$



64. Considerando-se que o IRT definitivo foi de 1,46121, pode-se afirmar que o percentual de reajuste a ser concedido para o período 2014 a 2015 é positivo de 8,13% (oito inteiros e treze centésimos por cento).

### 5.5.1 Apuração do Fator X

65. Conforme cláusula 16.3.3 do contrato, do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X estabelecido de acordo com os percentuais do quadro abaixo:

**Quadro 10: Percentuais do Fator X**

| <b>Período de Concessão</b>             | <b>Fator X (%)</b> |
|-----------------------------------------|--------------------|
| Até o 5ª ano do Prazo de Concessão      | 0,00               |
| Do 6º ao 10ª ano do Prazo de Concessão  | 0,25               |
| Do 11º ao 15ª ano do Prazo de Concessão | 0,50               |
| Do 16º ao 20ª ano do Prazo de Concessão | 0,75               |
| Do 21º ao 25ª ano do Prazo de Concessão | 1,00               |

66. Como a concessionária está no 2ª ano do prazo de concessão, de acordo com o quadro 10, o percentual do fator X a ser adotado neste reajuste da Tarifa de Pedágio é zero.

67. Desta forma, como o IRT definitivo do ano anterior (2014) era de 1,34136 e o IRT definitivo adotado neste reajuste (2015) é de 1,46121, a variação entre os dois IRT foi de **8,13%** (oito inteiros e treze centésimos por cento), que corresponde ao percentual de **Reajuste** a ser concedido na tarifa.

## **6 ATUALIZAÇÃO DA TBP REVISADA**

68. Considerando-se o IRT de 1,46121, bem como a TBP de R\$ 0,03401, resultante da 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária identificam-se os novos valores para a tarifa quilométrica reajustada como sendo de R\$ 0,04969, representando uma variação 8,82% (oito inteiros e oitenta e dois centésimos por cento, antes da aplicação do critério de arredondamento).

69. Considerando as cláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se no Quadro 11 as Tarifas de Pedágio, para a categoria 1, em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento. Também é apresentada a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior.

**Quadro 11: Tarifas por praça após atualização e aproximação**

| Praças           | TBP-PI  | IRT     | Tarifa<br>após<br>Reajuste | TCP   | Tarifa<br>por<br>praça | Tarifa por<br>praça após<br>aproximação | Tarifa<br>anterior | Variação |
|------------------|---------|---------|----------------------------|-------|------------------------|-----------------------------------------|--------------------|----------|
| P1               | 0,03401 | 1,46121 | 0,04969                    | 61,90 | 3,07608                | 3,10                                    | 2,80               | 10,71%   |
| P2               |         |         |                            | 83,00 | 4,12464                | 4,10                                    | 3,80               | 7,89%    |
| P3               |         |         |                            | 77,80 | 3,86623                | 3,90                                    | 3,60               | 8,33%    |
| P4               |         |         |                            | 75,20 | 3,73702                | 3,70                                    | 3,40               | 8,82%    |
| P5               |         |         |                            | 77,30 | 3,84138                | 3,80                                    | 3,50               | 8,57%    |
| P6               |         |         |                            | 65,30 | 3,24505                | 3,20                                    | 3,00               | 6,67%    |
| P7               |         |         |                            | 35,60 | 1,76912                | 1,80                                    | 1,60               | 12,50%   |
| Percentual Médio |         |         |                            |       |                        |                                         |                    | 9,07%    |

## **7 VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA**

70. Em atendimento ao Memorando nº 037/2015/GEROR/SUINF, de 20.02.2015, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se, pelo Memorando nº 241/2015/GEINV/SUINF, de 03.03.2015, à fls. 13 do processo 50505.065454/2014-77, informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnica-operacional e que não existe óbice

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 concessionária de Rodovias S. A..

71. Em atendimento ao Memorando nº 036/2015/GEROR/SUINF, de 20.02.2015, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se, pelo Memorando nº 047/2015/GEFOR/SUINF, de 27.02.2015, às fls. 09 a 12 do processo 50505.065454/2014-77, informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 concessionária de Rodovias S. A.. Também informou a existência de um total de 36 Processos Administrativos Simplificados. E esclareceu que não há aplicação de desconto de reequilíbrio para o 1º ano de concessão, pois refere-se à fase de Trabalhos Iniciais.

72. Em atendimento ao Memorando nº 035/2015/GEROR/SUINF, de 20.02.2015, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) manifestou-se por meio do memorando nº 274/2015/SUINF, de 05.03.2015, à folha 15 do processo 50505.065454/2014-77, informando que não existe óbice por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 concessionária de Rodovias S. A., no que tange aos aspectos econômico-financeiros do Contrato de concessão. Também apresentou os dados contábeis relativos à apropriação das Receitas Extraordinárias de 2014.

73. A Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF) manifestou-se por meio do Despacho de 05.03.2015, às fls. 24 a 30 do processo 50505.065454/2014-77, encaminhando o Relatório Consolidado de Fiscalização referente ao ano de 2014, acompanhado do Atestado de Regularidade Contratual (aspectos econômico-financeiros).

74. Com relação ao Relatório de Fiscalização, verifica-se que a Concessionária ECO 101 apresenta status de regular em todos os tópicos abordados no Relatório, tais como Receitas Extraordinárias, Verba de Fiscalização, Balancetes Mensais/Trimestrais, Informações financeiras anuais, regularidade fiscal, etc.

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária  
Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

75. Quanto ao Atestado de Regularidade Contratual, verifica-se que o documento apresenta validade até 31.05.2015 e atesta que a Concessionária ECO 101. está regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras.

76. Em relação ao Programa de Seguros e a Garantia de Execução Contratual da Concessionária ECO 101 a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias (GEROR) atesta, por meio da Relatório Técnico nº 012/GEROR/SUINF/2015, de 03.03.2015, que a Apólice de Seguro-Garantia em questão atende ao disposto no Contrato de Concessão.

77. Sobre o Programa de seguros contratado pela Concessionária Rodovia do Aço S.A, a GEROR, por meio da Nota Técnica nº 280/2014/GEROR/SUINF, de 10.12.2014, e acompanhamento posterior, conclui que as apólices de Responsabilidade Civil e de Riscos Operacionais encontram-se em plena vigência, atendendo ao disposto no Contrato de Concessão.

78. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado, ao Ministério da Fazenda o Ofício nº 971/2015/SUINF, de 20.04.2015, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do Contrato da ECO 101 concessionária de Rodovias.

## **8 TABELA DE TARIFAS**

79. Considerando as Tarifas de Pedágio, após a aplicação do critério de arredondamento, seguem as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada no Início da Cobrança de Pedágio, nas 7 praças de pedágio.

### **Praça de pedágio 1 em Pedro Canário/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>          | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão | 2                      | 1,0                            | 2,80                              |

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

|   |                                                                      |   |     |       |
|---|----------------------------------------------------------------------|---|-----|-------|
| 2 | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2 | 2,0 | 5,60  |
| 3 | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3 | 1,5 | 4,20  |
| 4 | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3 | 3,0 | 8,40  |
| 5 | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4 | 2,0 | 5,60  |
| 6 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4 | 4,0 | 11,20 |
| 7 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5 | 5,0 | 14,00 |
| 8 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6 | 6,0 | 16,80 |
| 9 | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2 | 0,5 | 1,40  |

**Praça de pedágio 2 em São Mateus/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                                               | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2                      | 1,0                            | 3,80                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2                      | 2,0                            | 7,60                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3                      | 1,5                            | 5,70                              |
| 4                           | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3                      | 3,0                            | 11,40                             |
| 5                           | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4                      | 2,0                            | 7,60                              |
| 6                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4                      | 4,0                            | 15,20                             |
| 7                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5                      | 5,0                            | 19,00                             |
| 8                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6                      | 6,0                            | 22,80                             |
| 9                           | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2                      | 0,5                            | 1,90                              |



AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

**Praça de pedágio 3 em Aracruz/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                                               | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2                      | 1,0                            | 3,60                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2                      | 2,0                            | 7,20                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3                      | 1,5                            | 5,40                              |
| 4                           | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3                      | 3,0                            | 10,80                             |
| 5                           | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4                      | 2,0                            | 7,20                              |
| 6                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4                      | 4,0                            | 14,40                             |
| 7                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5                      | 5,0                            | 18,00                             |
| 8                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6                      | 6,0                            | 21,60                             |
| 9                           | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2                      | 0,5                            | 1,80                              |

**Praça de pedágio 4 em Serra/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                                               | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2                      | 1,0                            | 3,40                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2                      | 2,0                            | 6,80                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3                      | 1,5                            | 5,10                              |
| 4                           | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3                      | 3,0                            | 10,20                             |
| 5                           | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4                      | 2,0                            | 6,80                              |
| 6                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4                      | 4,0                            | 13,60                             |
| 7                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator                                | 5                      | 5,0                            | 17,00                             |



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

|   |                                                        |   |     |       |
|---|--------------------------------------------------------|---|-----|-------|
|   | com semi-reboque                                       |   |     |       |
| 8 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque | 6 | 6,0 | 20,40 |
| 9 | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto              | 2 | 0,5 | 1,70  |

**Praça de pedágio 5 em Guarapari/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                                               | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2                      | 1,0                            | 3,50                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2                      | 2,0                            | 7,00                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3                      | 1,5                            | 5,25                              |
| 4                           | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3                      | 3,0                            | 10,50                             |
| 5                           | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4                      | 2,0                            | 7,00                              |
| 6                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4                      | 4,0                            | 14,00                             |
| 7                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5                      | 5,0                            | 17,50                             |
| 8                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6                      | 6,0                            | 21,00                             |
| 9                           | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2                      | 0,5                            | 1,75                              |

**Praça de pedágio 6 em Itapemirim/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                          | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                 | 2                      | 1,0                            | 3,00                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão | 2                      | 2,0                            | 6,00                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque        | 3                      | 1,5                            | 4,50                              |

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*  
*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

|   |                                                                      |   |     |       |
|---|----------------------------------------------------------------------|---|-----|-------|
| 4 | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3 | 3,0 | 9,00  |
| 5 | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4 | 2,0 | 6,00  |
| 6 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4 | 4,0 | 12,00 |
| 7 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5 | 5,0 | 15,00 |
| 8 | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6 | 6,0 | 18,00 |
| 9 | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2 | 0,5 | 1,50  |

**Praça de pedágio 7 em Mimoso do Sul/ES**

| <b>Categoria de Veículo</b> | <b>Tipo de Veículo</b>                                               | <b>Número de Eixos</b> | <b>Multiplicador da Tarifa</b> | <b>Valores a serem Praticados</b> |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1                           | Automóvel, caminhonete e furgão                                      | 2                      | 1,0                            | 1,60                              |
| 2                           | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão                      | 2                      | 2,0                            | 3,20                              |
| 3                           | Automóvel e caminhonete com semi-reboque                             | 3                      | 1,5                            | 2,40                              |
| 4                           | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3                      | 3,0                            | 4,80                              |
| 5                           | Automóvel e caminhonete com reboque                                  | 4                      | 2,0                            | 3,20                              |
| 6                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 4                      | 4,0                            | 6,40                              |
| 7                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 5                      | 5,0                            | 8,00                              |
| 8                           | Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque               | 6                      | 6,0                            | 9,60                              |
| 9                           | Motocicletas, motonetas e bicicletas moto                            | 2                      | 0,5                            | 0,80                              |

## **9 CONCLUSÃO**

80. Conforme exposto, a presente análise trata do Reajuste Anual, da 2ª Revisão Ordinária e da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão ECO 101 Concessionária de Rodovia S.A..

81. O processo de reajuste indicou o percentual de 8,13% (oito inteiros e treze centésimos percentuais), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

82. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 2ª Revisão Ordinária e a 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto. A 1ª Revisão Ordinária, altera a tarifa quilométrica de R\$ 0,03379 para R\$ 0,03378, representando um acréscimo de 0,05% (cinco centésimos por cento). A 1ª Revisão Extraordinária, altera a tarifa quilométrica de R\$ 0,03378 para R\$ 0,03401, representando um acréscimo de 0,68% (sessenta e oito centésimos por cento).

83. Os efeitos combinados do Reajuste, da 2ª Revisão Ordinária e da 1ª Revisão Ordinária resultam no acréscimo da tarifa de pedágio quilométrica em 8,82% (oito inteiros e oitenta e dois centésimos por cento), antes da aproximação.

84. Considerando o Trecho de Cobertura de Pedágio – TCP de cada praça de pedágio, tem-se as seguintes tarifas de pedágio para a categoria de veículo 1, nas 7 praças de pedágio, antes e após a aplicação do critério de arredondamento.

- Praça 1 (TCP de 61,9 km): R\$ 2,82680 e R\$ 2,80;
- Praça 2 (TCP de 83,0 km): R\$ 3,79038 e R\$ 3,80;
- Praça 3 (TCP de 77,8 km): R\$ 3,55291 e R\$ 3,60;
- Praça 4 (TCP de 75,2 km): R\$ 3,43418 e R\$ 3,40;
- Praça 5 (TCP de 77,3 km): R\$ 3,53008 e R\$ 3,50;

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária*

*Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias*

---

- Praça 6 (TCP de 65,3 km): R\$ 2,98207 e R\$ 3,00;
- Praça 7 (TCP de 35,6 km): R\$ 1,62575 e R\$ 1,60.

85. Em razão do exposto, submete-se à apreciação da diretoria da ANTT os procedimentos adotados para a concessão do Reajuste anual, da 2ª Revisão Ordinária e da 1ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECO 101 Concessionária de Rodovias, com vigência a partir de 18 de maio de 2015.