



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

NOTA TÉCNICA SEI Nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR

Interessado: AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A.

Referências: Processos nº 50500.055061/2020-01 e nº 50500.083099/2020-66

Assunto: 12ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Régis Bittencourt S.A.

SUMÁRIO

1	OBJETO
2	JUSTIFICATIVA
3	HISTÓRICO
3.1	Reajustes
3.2	Revisões
3.3	Evolução das tarifas cobradas ao usuário
4	DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS
5	ANÁLISE
5.1	REVISÃO
5.2	12ª REVISÃO ORDINÁRIA
5.2.1	Correção de IRT provisório, arredondamento da tarifa de pedágio e atraso
5.2.2	Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real – Lei nº 13.103
5.2.3	Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs
5.2.4	Receitas extraordinárias e custos associados
5.2.5	Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)
5.2.6	Alterações no cronograma PER
5.2.7	Efeito final da 12ª Revisão Ordinária
5.3	13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA
5.3.1	Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais
5.3.2	Alterações no cronograma PER
5.3.3	Efeito final da 13ª Revisão Extraordinária
5.4	EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA
5.5	REAJUSTE
5.5.1	Apuração do Reajuste
5.5.2	Atualização da TBP revisada
6	TABELA DE TARIFAS
7	VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA
8	CONCLUSÃO

1. OBJETO

1. A presente Nota Técnica trata da análise econômico-financeira acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do contrato de concessão celebrado entre a União e a concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., o qual tem como data-base de alteração tarifária o dia 29 de dezembro de 2020.

2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem ao disposto nas Resoluções ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015 e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), e na Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019, e no Contrato de Concessão e seus aditivos, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. JUSTIFICATIVA

3. Conforme disposto no artigo 38, inciso XIII da Resolução nº 5.888, de 12/05/2020, Regimento Interno da ANTT, a elaboração e implementação da proposta de reajuste e revisão de tarifas da exploração das concessões rodoviárias federais compete à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD.

3. HISTÓRICO

4. Em 09 de outubro de 2007, 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 de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos,

conforme Quadro 1:

Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007

Edital	Lote	Rodovia	Trecho	Extensão
001	06	BR-116/SP/PR	São Paulo – Curitiba	401,60 km
002	05	BR-381/MG/SP	Belo Horizonte – São Paulo	562,10 km
003	07	BR-116/376/PR e 101/SC	Curitiba – Florianópolis	382,30 km
004	04	BR-101/RJ	Div. RJ/ES – Pte. Pres. Costa e Silva	320,10 km
005	01	BR-153/SP	Div. MG/SP – Divisa SP/PR	321,60 km
006	02	BR-116/PR/SC	Curitiba – Divisa SC/RS	412,70 km
007	03	BR-393/RJ	Div. MG/RJ – Entr. BR – 116 (Dutra)	200,10 km

5. Para o Edital 001, houve a apresentação de 11 (onze) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 11 (onze) propostas que foram aceitas no Certame.

6. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 2,68.

7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, a empresa OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) foi quem ofereceu o maior deságio em relação à tarifa teto do edital, conforme identificado no Quadro 2:

Quadro 2: Ofertas apresentadas para o edital 1, lote 06

Corretora	Participante	Valor do Lance (R\$)	(%) Deságio
CTVM S.A.	OHL	1,36	49,19
Santander Brasil S.A. CTVM	CONSÓRCIO BRVIAS	1,55	42,27
MERRILL LYNCH S/A CTVM	CONSÓRCIO OIICNO	1,85	30,8
MUNDINVEST S.A. CCVM	CONSÓRCIO COWAN CBM	1,87	30,05
SUISSE BRASIL S.A. CTVM	TPI TRIUNFO PARTICIPAÇÕES	1,95	27,33
COINVALORES CCVM LTDA.	GALVAO-ALUSA	1,97	26,59
VOTORANTIM CTVM LTDA	CONSÓRCIO BERTIN EQUIPAV	1,98	25,92
PACTUAL CTVM S.A.	CCR	2,13	20,52
UNIBANCO INVESTSHOP CVMC S.A.	PRIMAV ECORODOVIAS	2,13	20,33
CTVM S.A.	CONSÓRCIO ISOLUX	2,14	20,14
BRASCAN S.A. CTV	CRB CONSÓRCIO RODOVIAS BRASILEIRAS	2,25	16,01
INTERBOLSA DO BRASIL CCTVM	CONSÓRCIO AB-VIAS	2,5	6,85
CVC S.A.	CONSÓRCIO QUALIVIAS	2,5	6,55

8. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 1,364.

9. A partir do dia 10 de outubro de 2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 31/10/2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.

10. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 05 recursos, que receberam 05 solicitações de impugnação.

11. Em 05 de dezembro de 2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.

12. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2475 de 12 de dezembro de 2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

13. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Régis Bittencourt S/A, à qual, em 12 de fevereiro de 2008, por meio da Resolução ANTT nº 2533, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

14. Em 14 de fevereiro de 2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para exploração da infraestrutura e da 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).

15. O referido contrato estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15 de fevereiro de 2008 (sexta-feira); e, conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do Contrato de Concessão e Memorando nº 1.065/2009/PRG/ANTT, de 15 de outubro de 2009, o início da vigência passou a ser contado em 18 de fevereiro de 2008 (segunda-feira).

16. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEECO/SUREF, de 04 de agosto de 2008, e nº 101/2008/GEECO/SUREF, de 23 de dezembro de 2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.

17. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 29 de dezembro de 2008 nas praças de pedágio P1 e P4, autorizado por Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 3, de 24 de dezembro de 2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº 016/2008/SUINF, de 23 de dezembro de 2008.

18. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 22 de fevereiro de 2009, a praça de pedágio P3 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 18 de fevereiro de 2009. Em 10 de março de 2009, a praça P6 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 09 de março de 2009. Ainda, em 23 de março de 2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 19 de março de 2009. E por fim, em 18 de maio de 2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 15 de maio de 2009.

3.1. Reajustes

19. A primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data em que a Autopista Régis Bittencourt iniciou a cobrança de pedágio, isto é, no dia 29 de dezembro de 2008. A atualização implicou um aumento de 8,07% sobre a TBP de leilão (R\$ 1,364), com base no Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT definitivo no valor de 1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo).

20. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT definitivo	Varição anual (%)
2008	1,080693	8,07
2009	1,12628	4,22
2010	1,18974	5,63
2011	1,26876	6,64
2012	1,33897	5,53
2013	1,41629	5,77
2014	1,50913	6,56
2015	1,66722	10,48
2016	1,78372	6,99
2017	1,83373	2,80
2018	1,90792	4,05
2019	1,97041	3,27

3.2. Revisões

21. O Quadro 4 apresenta um histórico com a cronologia e os principais eventos considerados nas revisões tarifárias da Concessionária:

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Evento	Aprovação	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 1,36400	Valor vencedor da licitação
Atualização monetária	29/12/2008	29/12/2008	R\$ 1,36400 0,00 %	Processo nº 50500.023801/2008-46 Deliberação nº 479 de 18/11/2008 Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária (RE)	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	RE: atraso no início da cobrança de pedágio, alterações no PER; Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -0,03%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, variação do ISSQN, receitas alternativas, RDT, verba aparelhamento PRF, alterações no PER; Processo nº 50500.055517/2009-10 Resolução nº 3.358 de 24/12/2009
2ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,35359 0,06%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, receitas alternativas, RDT, verbas aparelhamento PRF; RE: alterações no PER;
2ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2010	29/12/2010	R\$1,40552 3,84%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
3ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,37844 -1,93%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, adequação prazo depreciação de ITS, receitas alternativas, RDT, alterações PER;
3ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,38174 0,24%	RE: alterações no PER; Processo nº 50500.084469/2011-91 Resolução nº 3.753 de 20/12/2011
4ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34857 -2,45%	RO: verbas aparelhamento PRF, receitas alternativas, RDT, alterações PER;
4ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34372 0,36%	RE: correção do IRT, arredondamento de tarifa, alterações no PER; Processo nº 50500.098204/2012-51 Resolução nº 3954/2012 de 12/12/2012
5ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,31092 -2,44%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, receitas extraordinárias, RDT, alterações PER;
5ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,28296 -2,13%	RE: alterações no PER; Processo nº 50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35 Resolução nº 4.212/2013
6ª Revisão Extraordinária (RE)	01/09/2014	29/12/2014	R\$1,28577 +0,22%	RE: enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal, inserção da nova TIR e do tráfego real, verba para 3º Termo Aditivo Convênio PRF, atualização valores equipamentos ITS; Processo nº 50500.117877/2014-80 e 50500.114826/2014-04 Resolução nº 4.385/2014
6ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,27211 -1,06%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, receitas extraordinárias, RDT, alterações PER;
7ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,34675 5,86%	RE: alterações no PER, eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015); Processo nº 50500.035683/2014-67 Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015
7ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,41011 4,70% (escalonamento)	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, substituição tráfego previsto p/ real receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER;
8ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,41903 0,63%	RE: alterações no PER, eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015); Processo nº 50500.087070/2015-96 Resoluções nº 4.970/2015
8ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,52807 7,68%	*A tarifa inicial da revisão foi de 1,41011 (acréscimo de 4,7% em relação à tarifa final da revisão anterior), em função do escalonamento previsto na revisão de 2014 (Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015)
8ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,63101 2,17%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, correção da alíquota de ISSQN, substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER, ajustes na taxa de crescimento;
9ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,68815 3,50%	RE: alterações no PER, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), Processos nº 50500.388671/2015-13 e nº 50500.323678/2016-71; Resolução nº 5.247/2016
9ª Revisão Ordinária (RO)	15/12/2017	29/12/2017	R\$1,72828 2,38%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER, ajustes na taxa de crescimento;

Evento	Aprovação	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
10ª Revisão Extraordinária (RE)	15/12/2017	29/12/2017	R\$1,70756 -1,20%	RE: alterações no PER; Processos nº 50500.452937/2016-70 e nº 50500.399595/2017-33; Resolução nº 5.621/2017
10ª Revisão Ordinária (RO)	20/12/2018	29/12/2018	R\$1,70495 -0,15%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER; RE: alterações no PER; Processos nº 50500.599260/2018-02 e nº 50501.310913/2018-04; Deliberação nº 1.059/2018
11ª Revisão Extraordinária (RE)	20/12/2018	29/12/2018	R\$1,69723 -0,45%	
11ª Revisão Ordinária (RO)	14/07/2020	18/07/2020	R\$ 1,69995 0,16%	O: arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações no PER devido às inexecuções; RE: convênio ANTT/DPRF - processamento de multa, atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais, e alterações no PER; Processo nº 50500.307970/2019-99 e 50500.365010/2019-43; Deliberação nº 328/2020
12ª Revisão Extraordinária (RE)	14/07/2020	18/07/2020	R\$ 1,69392 -0,36%	

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

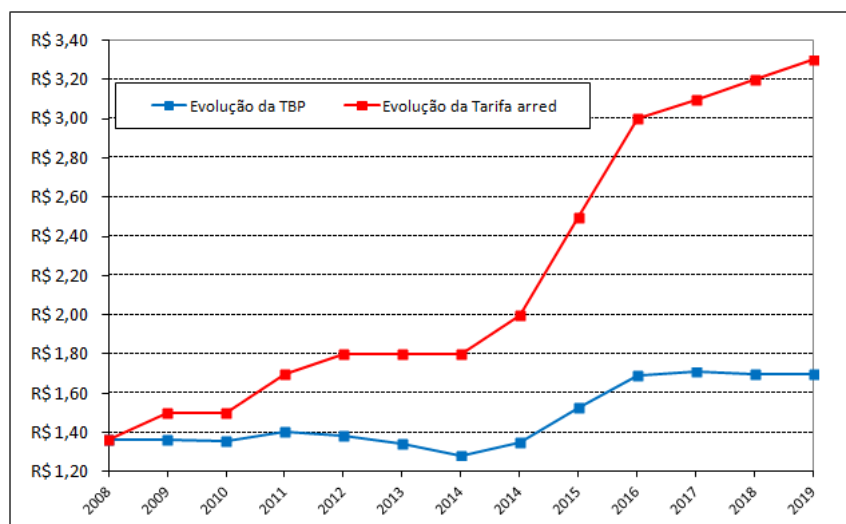
22. O Quadro 5 a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento. As tarifas estão expostas no formato apresentado ao usuário, para categoria 1 (veículos de passeio):

Quadro 5: Evolução da Tarifa de Pedágio

Evento	Data	TBP (R\$)	Varição	TBP praticada (R\$)	Varição
Proposta	09/10/2007	1,36400	-	-	-
Atualização monetária	29/12/2008	1,36400	-	1,50	+9,97 % (início da cobrança)
1ª Revisão Extraordinária (RE) / 1ª Revisão Ordinária (RO) / Reajuste 2009	29/12/2009	1,35282	-0,82%	1,50	-
2ª RO / 2ª RE / Reajuste 2010	29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%
3ª RO / 3ª RE / Reajuste 2011	29/12/2011	1,38174	-1,69%	1,80	5,88%
4ª RO / 4ª RE / Reajuste 2012	29/12/2012	1,34372	-2,75%	1,80	-
5ª RO / 5ª RE / Reajuste 2013	29/12/2013	1,28296	-4,52%	1,80	-
6ª RO / 6ª RE / 7ª RE / Reajuste 2014	29/12/2014	1,34675	+4,97%	2,00	11,11%
7ª RO / 8ª RE / Reajuste 2015	29/12/2015	1,52807	+13,46	2,50	25,00%
8ª RO / 9ª RE / Reajuste 2016	29/12/2016	1,68815	+10,48	3,00	20,00%
9ª RO / 10ª RE / Reajuste 2017	29/12/2017	1,70756	+1,15%	3,10	3,33%
10ª RO / 11ª RE / Reajuste 2018	29/12/2018	1,69723	-0,61%	3,20	3,23%
11ª RO / 12ª RE / Reajuste 2019	18/07/2020	1,69392	-0,19%	3,30	3,12%

23. Os efeitos das revisões ordinárias realizadas estão ilustrados no Gráfico 1 seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual:

Gráfico 1: Evolução da TBP e da TBR arredondada



4. DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS

24. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de reajuste e revisão previstas na legislação, no edital, no contrato de concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

4.1. Revisão Tarifária

25. Vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão, quanto à revisão tarifária:

"CAPÍTULO VI
CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS
(...)"

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

6.34 Com a finalidade de assegurar, em caráter permanente, a preservação do inicial equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, a Tarifa Básica de Pedágio será alterada pelas regras de revisão, previstas na legislação, no Edital, neste Contrato e na forma da regulamentação da ANTT.

6.35 Qualquer alteração nos encargos do PER pode importar na revisão do valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos.

6.36 Não será objeto de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão o cronograma de execução das obras e serviços não obrigatórios conforme definido no Edital.

6.37 A Tarifa Básica de Pedágio será revista para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, expressa no valor da Tarifa Básica de Pedágio, observado o disposto no Título V, Capítulo I, Seção I do Edital, para mais ou para menos, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial do Contrato de Concessão, nos seguintes casos:

- a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de apresentação das Propostas Comerciais, de comprovada repercussão nos custos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PER, para mais ou para menos, conforme o caso;
- c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de força maior, caso fortuito, fato da Administração ou de interferências imprevistas resultem, comprovadamente, em variação extraordinária nos custos da Concessionária que lhe proporcione enriquecimento ou empobrecimento injustificado;
- d) sempre que a Concessionária promover a desapropriação de bens imóveis, a instituição de servidão administrativa ou a imposição de limitação administrativa ao direito de propriedade, desde que o total anual pago para esta finalidade seja inferior ou superior a verba indenizatória prevista no PER;
- e) sempre que houver alteração unilateral do contrato de Concessão, que comprovadamente altere os encargos da Concessionária, para mais ou para menos, conforme o caso;
- f) quando a Concessionária auferir receita alternativa, complementar, acessória ou de projetos associados a Concessão.

6.38 Nas revisões tarifárias será considerada a data de efetiva implementação dos custos e dos equipamentos operacionais previstos no PER.

6.39 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio se dará na forma da regulamentação da ANTT e somente será implementada com a publicação de Resolução específica.

Revisão Ordinária

6.40 Revisão Ordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio a ser realizada por ocasião dos reajustes tarifários para inclusão dos efeitos de ajustes previstos neste Contrato, conforme disposto em regulamentação da ANTT.

Revisão Extraordinária

6.41 Revisão Extraordinária é a revisão da Tarifa Básica de Pedágio para incorporação dos efeitos decorrentes de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito ou fato da Administração que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da Concessionária.

Revisão Quinquenal

6.42 Revisão Quinquenal é a revisão que será realizada a cada 5 (cinco) anos, com intuito de reavaliar o PER em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas da dinâmica da Rodovia, nos termos da regulamentação da ANTT."

26. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, 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 anual 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;
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o 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 decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia."

27. O art. 2º-A da referida Resolução trata dos eventos considerados nas revisões extraordinárias:

"Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões:

I - decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, caso fortuito, fato da Administração, fato do príncipe ou alteração unilateral do contrato pelo Poder Concedente, em caráter emergencial, ou da ocorrência de outras hipóteses previstas expressamente no contrato de concessão;

II - que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária, ou que comprometa ou possa comprometer a solvência da Concessionária e/ou continuidade da execução/prestação dos serviços previstos neste Contrato".

4.2. Reajuste

28. Em relação ao reajuste da tarifa, vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

*"CAPÍTULO VI**CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS*

(...)

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

6.26 O valor da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI é de R\$ 1,364 (um real e trezentos e sessenta e quatro milésimos de real), referenciado a julho de 2007.

6.27 A TBPI terá seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança do pedágio e será reajustada, a cada ano, sempre na mesma data do início da cobrança do pedágio, sem prejuízo da possibilidade de redução do prazo, desde que permitida ou não vedada na legislação aplicável, em especial a Lei no 9.069/195.

6.28 A data de início da cobrança de pedágio será considerada a data-base para o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.29 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente, de acordo com a variação do IPCA, calculado pelo IBGE, ou outro que venha a ser definido em sua substituição, em caso de sua extinção.

6.30 A Tarifa Básica de Pedágio será reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais - TBPI pelo índice de Reajustamento de Tarifa - IRT.

6.31 O Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT será calculado com base na variação do IPCA, calculado pelo IBGE, entre o mês anterior a data de referência na apresentação da proposta de tarifa, junho de 2007, e o mês anterior a data-base de reajuste de tarifa, conforme a fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o}$$

Onde:

IPCA₀ - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

IPCA₁ - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

6.32 A Tarifa Básica de Pedágio a ser praticada será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de Real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

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

6.33 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente."

29. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, que no seu art. 4º trata de metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário:

"Art. 4º - Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados."

5. ANÁLISE

30. Tecidas as considerações preliminares, cujo objetivo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente Nota Técnica.

31. A seguir são listados os principais documentos considerados para análise econômico-financeira da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.055061/2020-01 (GEGEF):

- i. Carta ARB/REG/20043001 (n. SEI 3315000), protocolada em 30/04/2020: informa os dados de eixos suspensos apurados no 12º ano concessão;
- ii. Carta ARB/REG/20043002 (n. SEI 3315372), protocolada em 30/04/2020: encaminha o volume de tráfego do 12º ano concessão;
- iii. Despacho GEFIR (n. SEI 4061570), de 21/09/2020: informa não haver descumprimento das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão e não ter óbice para aprovação do pleito da 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária e reajuste da Tarifa Básica de Pedágio;
- iv. Nota Técnica SEI nº 4329/2020/GEGEF/SUOD/DIR, (n. SEI 4115230) de 28/09/2020: apresenta análise acerca das receitas extraordinárias auferidas no 12º ano concessão;
- v. Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros da concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A. (n. SEI 4140096);
- vi. Nota Técnica SEI Nº 2600/2020/COREM/INATIVA.GEREG/INATIVA.SUINF/DIR, (n. SEI 3570122), de 17/08/2020: apresenta análise da prestação de contas referente às verbas de RDT – Recurso de Desenvolvimento Tecnológico, da Autopista Régis Bittencourt S.A., para o 12º ano concessão;
- vii. Nota Técnica SEI nº 5584/2020/GEGEF/SUINF/DIR, (n. SEI 4599157) de 08/12/2020: apresenta análise acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Régis Bittencourt S.A. – pré-manifestação;
- viii. OFÍCIO SEI Nº 22446/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT, de 09/12/2020 (n. SEI 4665199): encaminha análise preliminar da ANTT acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária;
- ix. Carta ARB/REG/20122101 (n. SEI 4818865), de 21/12/2020: apresenta manifestação ao OFÍCIO SEI Nº 22446/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT, que encaminhou a análise preliminar da Revisão/Reajuste.

Processo nº 50500.083099/2020-66 (GEFIR):

- i. Carta ARB/REG/20081101 (n. SEI 3914434), de 11/08/2020: apresenta proposta de revisão da tarifa básica de pedágio da concessionária;
- ii. Nota Técnica SEI nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (n. SEI 4344592), de 16/11/2020: apresenta análise da GEFIR relativa à análise da Proposta de Revisão do Cronograma Financeiro vigente, referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Concessionária;
- iii. Carta ARB/REG/20122101 (n. SEI 4818865), de 21/12/2020: apresenta manifestação ao OFÍCIO SEI Nº 22446/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT, que encaminhou a análise preliminar da Revisão/Reajuste;
- iv. Nota Técnica SEI nº 34/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 4889606), de 12/02/2021: apresenta a proposta da 12ª Revisão Ordinária e 13ª Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio e do PER - Autopista Régis Bittencourt S/A - COMPLEMENTAR;
- v. Nota Técnica SEI nº 406/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 5497758), apresentou a reanálise da proposta de ajuste do Cronograma Financeiro da Concessão a fim de mensurar o impacto decorrente da alteração da sobrecarga legal nos custos de manutenção do pavimento.

32. Portanto, por meio das Cartas ARB/REG/20081101 (n. SEI 3914434), de 11/08/2020, e ARB/REG/20122101 (n. SEI 4818865), de 21/12/2020, a concessionária apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, conforme previsto na Resolução da ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016.

33. A Concessionária foi informada dos resultados preliminares por meio do Ofício nº 22446/2020/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (4665199), de 09/12/2020.

34. A análise referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária foi realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) por meio das Nota Técnica SEI nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (n. SEI 4344592), de 16/11/2020, e Nota Técnica SEI nº 34/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 4889606), de 12/02/2021.

35. As análises dos demais itens de revisão, bem como dos efeitos econômico-financeiros dos eventos considerados nas revisões e reajuste, constam na presente Nota Técnica.

36. O quadro a seguir descreve os eventos analisados no âmbito desta Nota Técnica:

Quadro 6: Lista dos eventos analisados

Descrição	Revisão*	Forma do reequilíbrio
Correção de IRT e arredondamento tarifário	RO	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)	RO	FCO

Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs	RO	FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Receitas extraordinárias e custos associados	RO	FCO
Recursos para Desenvolvimento Tecnológico	RO	FCO
Alterações no cronograma PER	RO	FCO, FCM2 e FCM3
Alterações no cronograma PER	RE	FCM1, FCM3 e FCM4
Reajuste	-	-

*RO - Revisão Ordinária e RE - Revisão Extraordinária

5.1. REVISÃO

37. Os eventos considerados na 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 8,68%, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais descritos a seguir:

- Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM 1): criado em 2011 por ocasião da 3ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,01%;
- Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM 2): criado em 2014 por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 7,17%;
- Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM 3): criado em 2015 por ocasião da 8ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,95%;
- Fluxo de Caixa Marginal 4 (FCM 4): criado em 2016 por ocasião da 9ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 9,77%;
- Fluxo de Caixa Marginal 5 (FCM 5): criado em 2019 por ocasião da 12ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,47%.

38. Pontua-se que as variações percentuais apresentadas no decorrer desta Nota Técnica foram calculadas com base na TBP aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação ANTT nº 328/2020, no valor de R\$ 1,69392.

5.2. 12ª REVISÃO ORDINÁRIA

39. Os itens seguintes tratam do detalhamento dos eventos considerados na 12ª Revisão Ordinária da TBP da Concessionária.

5.2.1. Correção de IRT provisório, arredondamento da tarifa de pedágio e atraso

40. Conforme previsto no Contrato de Concessão, as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e da utilização do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) provisório, aplicados nas tarifas praticadas na revisão anterior, devem ser compensados no ano seguinte.

41. Haja vista que na revisão anterior não houve aplicação provisória do IRT, foi considerada na presente revisão apenas a correção devido ao arredondamento tarifário e atraso.

42. Considerou-se também nesse item o atraso na aplicação da última revisão/reajuste aprovados, que deveria ter ocorrido em 29 de dezembro de 2019, mas entrou em vigência apenas em 18 de julho de 2020, conforme Deliberação ANTT nº 335/2020.

43. O respectivo reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado por meio da inclusão da tarifa praticada nas respectivas datas nos devidos Fluxos de Caixa, resultando nos impactos percentuais sobre TBP vigente indicados no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos devido ao arredondamento da tarifa

Fluxo de Caixa	Variação percentual
FCO	0,19042%
FCM1	- 0,01057%
FCM2	0,27311%
FCM3	0,01164%
FCM4	- 0,18337%
FCM5	- 0,00100%

5.2.2. Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real – Lei nº 13.103/2015

44. O artigo 17 da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que teve efeitos a partir de 17/04/2015, estabeleceu que *“os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos”*. Já o contrato de concessão, dispõe, na subcláusula 6.22, que para efeito de contagem do número de eixos dos veículos, será considerado o número de eixos do veículo, independentemente de serem suspensos ou não.

45. Diante disso, na 8ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 29/12/2015, foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), em razão da perda de receita pela não cobrança dos eixos suspensos. Ressalta-se que anualmente, nas revisões ordinárias, devem ser realizados ajustes desses valores baseados nos volumes efetivamente observados.

46. Nesta revisão, será substituído o percentual projetado pelo percentual real apurado no 12º ano concessão, que corresponde ao período de 18 de fevereiro de 2019 a 17 de fevereiro de 2020. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P6 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

Quadro 8: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos previstos e efetivos no 12º ano concessão.

Praça de Pedágio	Percentual previsto	Percentual efetivo
P 1	5,63%	6,69%
P 2	6,45%	7,04%
P 3	6,30%	7,56%
P 4	6,41%	7,41%
P 5	6,72%	7,71%
P 6	6,44%	7,30%

47. O ajuste foi realizado na matriz de tráfego do Fluxo de Caixa Original para as Praças P1 a P6, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente mostrado no quadro a seguir:

Quadro 9: Impactos devido ao ajuste de Eixos Suspensos

Fluxo de Caixa	Variação percentual
FCO	0,94587%

48. Cabe dizer que a adoção do tráfego real nos FCMs adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, reequilíbrio devido à isenção de eixos suspensos para estes fluxos.

49. Salienta-se, ainda, que na próxima revisão serão realizados ajustes dos percentuais com base nos volumes de tráfego efetivamente observados no ano 13.

50. No que se refere à apuração dos dados de eixos suspensos informados pela Concessionária, cabe dizer que está em fase de implantação no Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO) da ANTT, o recebimento das imagens relativas aos veículos com eixos suspensos, nas diversas praças pedágio (incluindo a arrecadação eletrônica). A ideia é que sejam feitas duas auditorias em relação às imagens recepcionadas no CNSO:

- Através de leitura das placas das imagens recebidas (via OCR), as mesmas serão comparadas com o banco de dados do Denatran, permitindo expurgar do quantitativo de eixos suspensos anuais, veículos que não poderiam ter sido classificados como "eixos suspensos", como por exemplo: veículos de passeio, caminhões sem possibilidade de suspensão de eixos, etc.;
- Através de vídeo analítico, que permite a comparação de imagens em relação à uma imagem padrão, será reavaliado o quantitativo de eixos suspensos em relação às imagens encaminhadas pela concessionária.

51. De posse do resultado destas auditorias será possível reavaliar e retificar, se for o caso, o quantitativo de eixos suspensos anuais informados pelas concessionárias.

5.2.3. Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs

52. Conforme dispõe a Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pela Resoluções nº 4.339/2014, nº 4.727/2015 e nº 5.859/2019, anualmente, os valores reais de tráfego observados no ano anterior, por praça de pedágio e por categoria de veículo, deverão substituir os valores projetados. Estes valores devem ser lançados nos Fluxos de Caixa Marginais, por ocasião das Revisões Ordinárias.

53. Assim, o tráfego real verificado no 12º ano da concessão, informado pela Concessionária por meio da Carta ARB/REG/20043002 (n. SEI 3315372), foi considerado nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessão (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), em substituição ao tráfego projetado.

54. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão - 12º ano concessão, período de 18/12/2019 a 17/02/2020 - foram confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária. De acordo com os dados confrontados, foi identificada uma aderência de 99,28% entre as receitas calculadas.

55. A inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais resultou nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no quadro a seguir:

Quadro 10: Impactos da inserção do tráfego real

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	- 0,02885%
FCM2	- 0,88260%
FCM3	- 0,04485%
FCM4	- 0,03858%
FCM5	+ 0,00055%
Total	-0,99433%

5.2.4. Receitas extraordinárias e custos associados

56. Item de revisão ordinária, preconizado na Resolução ANTT nº 675/2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, e também integrante do pleito da Concessionária. O repasse à modicidade das receitas alternativas foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552/2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, na qual ficou estabelecido o que segue:

"Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.

(...)

§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT conforme disposto na Resolução nº 675, de 2004 (NR)."

57. Para a 12ª Revisão Ordinária foram consideradas as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 12º ano concessão, conforme análise realizada na Nota Técnica SEI nº 4329/2020/GEGEF/SUROD/DIR, (n. SEI 4115230), que apurou o valor bruto de Receitas Extraordinárias de R\$ 13.657.260,50, a preços iniciais. De acordo com a referida Nota Técnica, não houve Custos Associados aprovados.

58. Para o cálculo do valor a ser repassado à modicidade tarifária, são deduzidos do montante bruto apurado de Receitas Extraordinárias, conforme determina a Resolução ANTT nº 2.552/2008: 15% do valor total bruto, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária; os tributos incidentes sobre a receita (5% de ISS; 0,65% de PIS; e 3% de Cofins); e os custos diretamente associados, quando comprovados.

59. O repasse à modicidade tarifária da receita extraordinária do 12º ano concessão resultou no seguinte impacto sobre a TBP vigente::

Quadro 11: Impacto percentual devido às Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,39170%

5.2.5. Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

60. De acordo com as subcláusulas 20.1 a 20.3 do Contrato de Concessão, a Concessionária deve destinar anualmente o montante de R\$ 843.700,00 (oitocentos e quarenta e três mil e setecentos reais), a preços iniciais, aos projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, em pesquisas de interesse da Concessão, de acordo com a regulamentação da ANTT, sendo os valores não utilizados para os fins a que se destinam no exercício revertidos à modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias.

61. Nesse contexto, a Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (GEREG), por meio da Nota Técnica SEI Nº 2600/2020/COREM/INATIVA.GEREG/INATIVA.SUINF/DIR, (n. SEI 3570122), de 17/08/2020, apresentou análise da prestação de contas de RDT relativa ao 12º ano de concessão (período de 18/02/2019 e 17/02/2020). Conforme a referida Nota Técnica, foi aprovado o valor foi de R\$ 386.617,38 (trezentos e oitenta e seis mil, seiscentos e dezessete reais e trinta e oito centavos), a preços iniciais, da verba destinada aos projetos de RDT. Sendo assim, o valor de R\$ 457.082,62 (quatrocentos e cinquenta e sete mil, oitenta e dois reais e sessenta e dois centavos), o qual não utilizado, será revertido à modicidade tarifária no 12º ano concessão.

62. O valor não utilizado da verba destinada aos projetos de RDT foi considerado no Fluxo de Caixa Original (FCO) da Concessão, resultando o impacto percentual sobre a TBP vigente mostrado no quadro a seguir:

Quadro 12: Impacto percentual devido à verba não utilizada dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,01717%

5.2.6. Alterações no cronograma PER

63. Por meio das Notas Técnicas SEI nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (n. SEI 4344592), de 16/11/2020, e Nota Técnica SEI nº 34/2021/GEFIR/SUROD/DIR (n. SEI 4889606), de 12/02/2021, constantes no Processo nº 50500.083099/2020-66, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou análise acerca das alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 12ª Revisão Ordinária, bem como análise acerca da prestação de contas da verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF.

64. Os itens das referidas Notas Técnicas considerados na 12ª Revisão Ordinária foram lançados nos Fluxos de Caixa FCO, FCM2 e FCM3 e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 13: Impactos percentuais devido as alterações no PER na 12ª RO.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição da TBP	Fluxo
Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla - L = 11,785 x 2 = 23,57 km	5.1.2.1	INV	-0,14956%	FCO
Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapecerica da Serra – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.1	INV	-0,06101%	FCO
Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapecerica da Serra – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.2	INV	-0,00363%	FCO
Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba – segmentos a definir – extensão de 15,0 km	5.1.3.3	INV	-0,00387%	FCO
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples - Completo - BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	INV	-0,01138%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR-476/PR	5.1.8.4	INV	-0,01175%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com PR-417	5.1.8.5	INV	-0,01175%	FCO
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 312+200m	5.1.9.4	INV	-0,00970%	FCO
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Dupla - Parcial - BR-116/SP - km 332	5.1.9.6	INV	-0,00966%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR 116	5.1.10.4	INV	-0,02350%	FCO
Passagem superior av. Santos Dumont	5.1.11.2	INV	-0,01085%	FCO
Passagem inferior Rua Pedro Osaki	5.1.11.3	INV	-0,01085%	FCO
Passagem inferior Rua Marcos Cardoso	5.1.11.4	INV	-0,01085%	FCO
Passagem superior Rua Presidente Faria	5.1.11.5	INV	-0,01085%	FCO
Verba para Aparelhamento da PRF	11.1	COP	-0,00756%	FCO
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	INV	-0,35354%	FCO
Administração da Concessionária	14.1	COP	-0,00047%	FCO
Implantação de Trevo em Desnível, com Alças, em Pista Simples - Completo - BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	INV	-0,06641%	FCM2
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.1.7	INV	-0,01202%	FCM3

5.2.7. Efeito final da 12ª Revisão Ordinária

65. Assim, o efeito final da 12ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,69392 para R\$ 1,67772, representando um decréscimo de 0,96% (noventa e seis centésimos por cento).

5.3. 13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

66. Os itens seguintes tratam dos eventos considerados na 13ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária.

5.3.1. Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

67. De acordo com o §4º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16/07/2019, transcrito a seguir, a projeção de tráfego deve ser revista quando a soma dos impactos tarifários devido a substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais for maior ou igual a 0,5%, para mais ou para menos:

“Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

§ 4º A projeção de tráfego deverá ser revista sempre que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.”

68. Conforme se observa no item 5.1.1.3 da presente Nota Técnica, a soma dos impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) totalizou um percentual de - 0,99%, portanto, superou o limite inferior de -0,5% estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.850.

69. Considerando a metodologia para o cálculo da atualização da projeção de tráfego disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, deveria ser utilizada a projeção de crescimento do PIB disponibilizada pelo Banco Central no Relatório de Mercado FOCUS, de 18/12/2020, para os anos de 2021 a 2023, indicada na tabela a seguir, adotando-se a elasticidade de 1 para todas as categorias de veículos, e o PIB real do ano de 2020 de -5,0% (<https://www.ibge.gov.br/indicadores#variacao-do-pib>):

Tabela 1: FOCUS - Relatório de Mercado – Expectativas de Mercado (26 de fevereiro de 2021).

Mediana - Agregado	2021				2022				2023				2024							
	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *				
IPCA (%)	3,53	3,82	3,87	▲ (8)	126	3,50	3,49	3,50	▲ (1)	119	3,25	3,25	3,25	▲ (33)	97	3,25	3,25	3,25	▲ (5)	85
IPCA (atualizações últimos 5 dias úteis, %)	3,60	3,85	3,99	▲ (4)	42	3,49	3,48	3,50	▲ (1)	40	3,25	3,25	3,25	▲ (26)	33	3,00	3,25	3,25	▲ (1)	26
PIB (% de crescimento)	3,50	3,29	3,29	▲ (1)	73	2,50	2,50	2,50	▲ (149)	61	2,50	2,50	2,50	▲ (104)	51	2,50	2,50	2,50	▲ (51)	50
Taxa de câmbio - fim de período (R\$/US\$)	5,01	5,05	5,10	▲ (2)	108	5,00	5,00	5,03	▲ (1)	96	4,86	4,90	5,00	▲ (1)	75	4,90	4,96	5,00	▲ (2)	74
Meta Taxa Selic - fim de período (% a.a.)	3,50	4,00	4,00	▲ (1)	116	5,00	5,00	5,00	▲ (5)	108	6,00	6,00	6,00	▲ (18)	83	6,00	6,00	6,00	▲ (50)	79
IGP-M (%)	6,57	8,02	8,88	▲ (8)	78	4,00	4,00	4,00	▲ (32)	65	3,67	3,78	3,78	▲ (2)	53	3,50	3,50	3,50	▲ (6)	50
Preços Administrados (%)	4,44	5,10	5,15	▲ (3)	32	3,78	3,86	3,85	▼ (2)	30	3,50	3,50	3,50	▲ (61)	25	3,50	3,50	3,50	▲ (12)	24
Produção Industrial (% de crescimento)	5,02	5,18	4,30	▼ (1)	13	2,40	2,30	2,30	▲ (1)	13	2,60	2,65	2,66	▲ (2)	12	2,50	2,50	2,50	▲ (6)	11
Conta Corrente (US\$ bilhões)	-19,66	-16,00	-12,00	▲ (1)	18	-29,05	-28,80	-19,70	▲ (1)	15	-28,20	-22,30	-20,80	▲ (2)	10	-36,74	-37,20	-31,30	▲ (1)	9
Balança Comercial (US\$ bilhões)	55,00	56,00	55,10	▼ (2)	20	49,70	50,00	50,00	▲ (1)	16	45,00	52,50	57,00	▲ (6)	10	41,00	53,00	60,00	▲ (4)	9
Investimento Direto no País (US\$ bilhões)	60,00	60,00	55,00	▼ (1)	17	70,00	70,00	64,40	▼ (1)	14	80,00	80,00	70,00	▼ (1)	10	82,50	80,00	71,10	▼ (1)	9
Dívida Líquida do Setor Público (% do PIB)	64,45	64,00	64,55	▲ (2)	18	65,80	65,45	65,65	▲ (2)	16	68,15	67,00	67,40	▼ (3)	14	70,90	70,30	70,30	▲ (1)	12
Resultado Primário (% do PIB)	-2,75	-2,80	-2,80	▲ (1)	21	-2,08	-2,00	-2,00	▲ (1)	19	-1,50	-1,40	-1,45	▼ (1)	16	-0,85	-0,95	-1,00	▼ (1)	15
Resultado Nominal (% do PIB)	-6,85	-7,00	-7,00	▲ (3)	16	-6,40	-6,60	-6,60	▲ (1)	14	-6,20	-6,50	-6,50	▲ (1)	11	-5,55	-6,40	-6,40	▲ (1)	9

* comportamento dos indicadores desde o FOCUS-Relatório de Mercado anterior; os valores entre parênteses expressam o número de semanas em que vem ocorrendo o último comportamento ** número de respostas na amostra mais recente

70. Assim, o quadro a seguir apresenta as taxas de crescimento obtidas para os anos concessão 13 ao 25 (ressalta-se que a taxa de crescimento do PIB foi ponderada conforme o ano concessão):

Quadro 14: Taxas de crescimentos consideradas no tráfego projetado a partir do ano 13.

Ano 13 (2020/2021)	Ano 14 (2021/2022)	Ano 15 ao 25 (2022 a 2033)
- 3,91%	3,19%	2,50%

71. Comparando-se a projeção de crescimento do PIB conforme Quadro 14 com a projeção atual presente no FCM (1,79% para o ano 13 e 2,5% para os anos seguintes), observa-se que a projeção do PIB reduziu, o que reduziria a projeção de crescimento do tráfego. Ocorre que, para a situação em questão, caberia rever a projeção de tráfego para um valor maior, uma vez que a substituição do tráfego projetado do ano 12 pelo real aumentou, causando um impacto negativo na tarifa.

72. Portanto, visto que a metodologia de cálculo da projeção não está coerente para o presente caso, entendemos não caber alterar a projeção de tráfego do FCM nesse momento para o ano 12.

73. Em sentido oposto, por meio da Carta ARB/REG/20122101 (n. SEI 4818865), de 21/12/2020, a Concessionária solicita a antecipação da atualização das taxas de crescimento do tráfego para os anos 13 e 14, com o intuito de evitar possíveis impactos significativos futuros devido o momento pandêmico vivido pelo país. Contudo, a atual revisão tem como base os desequilíbrios apurados relativos ao ano 12 - de 18/02/2019 a 17/02/2020.

74. Diante do exposto, na presente 13ª Revisão Extraordinária não cabe rever a projeção de tráfego dos FCM's.

5.3.2. Alterações no cronograma PER

75. Em função da análise procedida pela GEFIR, levando em consideração o pleito da Concessionária, conforme Nota Técnica SEI nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (n. SEI 4344592) e Nota Técnica SEI nº 34/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 4889606), constantes no Processo nº 50500.083099/2020-66, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou análise acerca das alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 13ª Revisão Extraordinária.

76. As alterações foram processadas tanto no FCO quanto nos FCMs e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 15: Impactos percentuais devido às alterações no PER na 13ª RE.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição da TBP	Fluxo
Convênio ANTT/DPRF - Processamento de Multas	11.2	COP	0,00078%	FCM1
Custo Administrativo - FCM1 - item 11.2	14.2.9	COP	0,00005%	FCM1
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.2.7	INV	-0,01451%	FCM3
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.3.2.7	COP	-0,00624%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.2.7	14.4.3	COP	-0,00078%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.3.2.7	14.4.4	COP	-0,00039%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.1.7	14.4.2	COP	-0,00069%	FCM3
Manutenção Pavimento - Lei nº 13.103/2017	4.1.2	INV	-1,73493%	FCM4
Custo Administrativo - FCM4 - item 4.1.2	14.5.3	COP	-0,09477%	FCM4

5.3.3. Efeito final da 13ª Revisão Extraordinária

77. Assim, o efeito final da 13ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 12ª Revisão Ordinária de R\$ 1,67772 para R\$ 1,64636, representando um decréscimo percentual de 1,85% (um inteiro e oitenta e cinco centésimos por cento).

5.4. EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA

78. O efeito combinado da 12ª Revisão Ordinária e da 13ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,69392 para R\$ 1,64636, representando um decréscimo percentual de 2,81% (dois inteiros e oitenta e um centésimos por cento).

5.5. REAJUSTE

5.5.1. Apuração do Reajuste

79. Considerando o início da cobrança de pedágio em 29 de dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 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 junho de 2007 e novembro de 2020, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de novembro de 2020 (5.486,52) e o número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,380).

$$IRT_{\text{novembro}/2020} = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{5.486,52}{2.669,380} = 2,05535$$

80. Desse modo, o IRT considerado no reajuste anterior, de 1,97041, passa para 2,05535, representando um acréscimo percentual de 4,31%, com vigência no período de 29/12/2020 a 28/12/2021.

5.5.2. Atualização da TBP revisada

81. O efeito da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária altera a tarifa vigente de R\$ 3,33772 para R\$ 3,38385, antes do arredondamento, representando um acréscimo percentual de 1,38% (um inteiro e trinta e oito centésimos por cento), e de R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos) para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), após o arredondamento, representando um acréscimo percentual de 3,03% (três inteiros e três centésimos por cento).

82. O quadro a seguir apresenta o resumo dos resultados da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária:

Quadro 16: Resultados da 12ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste

Evento	TARIFA VIGENTE (11ª RO e 12ª RE e Reajuste)	TARIFA PROPOSTA (12ª RO, 13ª RE e Reajuste)	VARIAÇÃO
TBP Final	R\$ 1,69392	R\$ 1,64636	- 2,81%
Revisão Ordinária	-	1,67772	-0,96% ¹
Revisão Extraordinária	-	1,64636	-1,85% ²
IRT	1,97041	2,05535	4,31%
Tarifa reajustada	R\$ 3,33772	R\$ 3,38385	1,38%
Tarifa arredondada	R\$ 3,30	R\$ 3,40	3,03%

¹Variação entre a TBP vigente e a TBP da Revisão Ordinária

²Variação entre a TBP da Revisão Ordinária e a TBP da Revisão Extraordinária

6. TABELA DE TARIFAS

83. A Tabela 2 apresenta as tarifas de pedágio a serem praticadas nas praças de pedágio P1 a P6 da Concessionária por categoria de veículos, calculadas a partir da Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada, de R\$ 3,40, de acordo com a fórmula a seguir:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{Tarifa de Pedágio Arredondada} \times \text{Multiplicador da Tarifa}$$

Tabela 2: Tarifas nas Praças de Pedágio P1 a P6.

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1,0	3,40
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	6,80
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simples	1,5	5,10
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	10,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2,0	6,80
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	13,60
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	17,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	20,40
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Simples	0,5	1,70
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

7. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

84. Em atendimento ao Despacho GEGEF de 01/09/2020 (n. SEI 3991366), a Gerência de Fiscalização e Investimento de Rodovias - GEFIR encaminhou o Despacho de 21/09/2020 (n. SEI 4061570), informando que "existe um total de 220 (duzentos e vinte) Processos Administrativos Simplificados – PAS autuados no intuito de apurar eventual responsabilidade da Concessionária Autopista Régis Bittencourt por descumprimento contratual. Ainda, informa que não existe óbice, por parte dessa Gerência, para a concessão da revisão e reajuste, por entender que os fatos acima relatados não são suficientes para entendimento diverso.

85. O Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeira 2020 e o respectivo Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros da Autopista Régis Bittencourt S.A. (n. SEI 4140096), com vigência até 30/03/2021, validam a regularidade da concessionária quanto aos referidos aspectos.

86. Adicionalmente, os procedimentos das 12ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste serão informados à SEAE/Ministério da Economia, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018.

87. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT também deverá ser informada, acerca do detalhamento da 12ª Revisão Ordinária, 13ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

8. CONCLUSÃO

88. Conforme exposto, a presente Nota Técnica apresentou análise acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

89. A 12ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,69392 para R\$ 1,67772, representando um decréscimo de 0,96% (noventa e seis centésimos por cento).

90. A 13ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 12ª Revisão Ordinária de R\$ 1,67772 para R\$ 1,64636, representando um decréscimo percentual de 1,85% (um inteiro e oitenta e cinco centésimos por cento).

91. O efeito combinado da 12ª Revisão Ordinária e da 13ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,69392 para R\$ 1,64636, representando um decréscimo percentual de 2,81% (dois inteiros e oitenta e um centésimos por cento).

92. O processo de reajuste indicou um acréscimo percentual de 4,31% (quatro inteiros e trinta e um centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA de novembro/2019 a novembro/2020 para recomposição tarifária no período de 29/12/2020 a 28/12/2021.

93. Assim, o resultado final da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP alteram a tarifa vigente da Concessionária de R\$ 3,33772 para R\$ 3,38385, antes do arredondamento, representando um acréscimo percentual de 1,38% (um inteiro e trinta e oito centésimos por cento), e de R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos) para R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos), após o arredondamento, representando um acréscimo percentual de 3,03% (três inteiros e três centésimos por cento).

94. Em razão do exposto, sugere-se encaminhar à Diretoria Colegiada da ANTT os resultados da análise da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária Autopista Régis Bittencourt, com vigência contratualmente prevista para 29/12/2020 - sendo que o atraso na aplicação destas alterações deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

(assinado eletronicamente)

ISABELA SOARES MACHADO REICHERT

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminha-se à SUROD.

(assinado eletronicamente)

CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO

Gerente de Gestão Econômico-Financeira

(assinado eletronicamente)

ANDRÉ LUÍS MACAGNAN FREIRE

Superintendente de Exploração de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 02 de março de 2021.



Documento assinado eletronicamente por **CLAUDE SOARES RIBEIRO DE ARAÚJO**, Gerente, em 02/03/2021, às 14:21, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT**, Coordenador(a), em 02/03/2021, às 14:25, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE**, Superintendente, em 02/03/2021, às 15:05, 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 **5441177** e o código CRC **156BD883**.

Referência: Processo nº 50500.055061/2020-01

SEI nº 5441177

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

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