



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

## VOTO DDB

**RELATORIA:** DDB**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 61/2021**OBJETO:** CONCESSIONÁRIA AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S/A – PROPOSTA PARA APROVAÇÃO DA 12ª REVISÃO ORDINÁRIA, DA 13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E DO REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO – TBP DO CONTRATO DE CONCESSÃO DA BR-116/SP/PR, TRECHO SÃO PAULO - CURITIBA.**ORIGEM:** SUROD**PROCESSO (S):** 50500.055061/2020-01**PROPOSIÇÃO PRG:** DESPACHO n. 00546/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, DESPACHO n. 00562/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, PARECER n. 00067/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, DESPACHO DE APROVAÇÃO Nº 00036/2021/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta de aprovação da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba, explorado pela Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.

**2. DOS FATOS**

2.1. No dia 11/8/2020, por meio da Carta ARB/REG/20081101 (SEI 3914434), a Concessionária apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

2.2. No dia 12/8/2020, a antiga Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias - Gereg, vinculada à Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, elaborou a Nota Técnica nº 2600/2020/COREM/INATIVA.GEREG/INATIVA.SUINF/DIR (SEI 4599187), por meio da qual analisou a prestação de contas feitas pela concessionária, por meio da Carta ARB/SAO/20031302, protocolada em 13/03/2020, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.024881/2020-43, em relação ao uso dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT para o 12º ano de concessão.

2.3. No dia 1/9/2020, por meio do Despacho (SEI 3991366), a Gerência de Gestão Econômico-Financeira - Gegef, vinculada à Surod, solicitou à Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - Gefir, também da Superintendência, informações acerca da existência de descumprimento de alguma cláusula técnica-operacional do Contrato de Concessão por parte da Concessionária, bem como se existe algum óbice para aprovação do pleito. Em resposta, Gefir emitiu o Despacho (SEI 4061570), informando que há um total de 220 (duzentos e vinte) Processos Administrativos Simplificados – PAS autuados (SEI 4061879), mas que isso não é um óbice para o prosseguimento com o pleito da concessionária.

2.4. No dia 23/9/2020, em análise aos itens 01 a 18, integrantes do Anexo – A do Manual de Fiscalização Financeira, aprovado pela Deliberação 341/2009, a Surod emitiu o Atestado de Regularidade (SEI 4599148), válido até o dia 31/3/2021.

2.5. No dia 28/9/2020, a Gegef exarou a Nota Técnica nº 4329/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4563845), com o objetivo de evidenciar as Receitas Extraordinárias efetivamente auferidas pela concessionária no 12º ano de Concessão, bem como os custos eventualmente associados a essas receitas.

2.6. No dia 16/11/2020, nos autos do Processo Administrativo nº 50500.083099/2020-66, a Gefir, por meio da Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 4344592), fez a análise referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária.

2.7. No dia 8/12/2020, a Gegef fez a análise preliminar da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), por meio da Nota Técnica nº 5584/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4599157), e, no dia seguinte, enviou à concessionária, por meio do e-mail (SEI 4715020), o Ofício nº 22446/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 4665199), em que foram apresentados os resultados preliminares para sua manifestação, o que foi realizado pela Carta ARB/REG/20122101 (SEI 4818865), de 21/12/2020.

2.8. Após a manifestação da concessionária, a Gefir emitiu a Nota Técnica nº 34/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 4889606), complementando a análise contida na Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 4344592), e, posteriormente, a Gegef apresentou, na Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5441177), de 2/3/2021, a análise definitiva da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

2.9. No dia 2/3/2021, em atendimento ao art. 50, § 1º, do Regimento Interno da ANTT e à Portaria DG 342/2017, foi emitido o Relatório à Diretoria nº 96/2021 (SEI 5482298), propondo à Diretoria Colegiada a aprovação da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste do contrato de concessão celebrado com a concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A.

2.10. Nesse mesmo dia, a Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE do Ministério da Economia foi informada da proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, por intermédio do e-mail (SEI 5502110), que continha como anexo o Ofício nº 5705/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5499059).

2.11. Além disso, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT - PF/ANTT, por meio do Despacho (SEI 5499236), que, por sua vez, se manifestou por meio do Despacho n. 00546/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869785), do Despacho n. 00562/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869803), do Parecer nº 00067/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869829) e do Despacho de Aprovação nº 00036/2021/PF-ANTT/PGF/AGU.

2.12. Por fim, no dia 10/6/2021, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

**3. DA ANÁLISE PROCESSUAL**

3.1. Em 14/02/2008, 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).

3.2. 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 15/02/2008 (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 15/10/2009, o início da vigência passou a ser contado em 18/02/2008 (segunda-feira).

3.3. 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.

3.4. Para análise da 12ª Revisão Ordinária, 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):

1. Carta ARB/REG/20043001 (SEI 3315000), protocolada em 30/04/2020: informa os dados de eixos suspensos apurados no 12º ano concessão;
2. Carta ARB/REG/20043002 (SEI 3315372), protocolada em 30/04/2020: encaminha o volume de tráfego do 12º ano concessão;
3. Despacho GEFIR (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;
4. Nota Técnica SEI nº 4329/2020/GEGEF/SUROD/DIR, (SEI 4115230) de 28/09/2020: apresenta análise acerca das receitas extraordinárias auferidas no 12º ano concessão;
5. Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros da concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A. (SEI 4140096);
6. Nota Técnica nº 2600/2020/COREM/INATIVA.GEREG/INATIVA.SUINF/DIR, (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;
7. Nota Técnica nº 5584/2020/GEGEF/SUINF/DIR, (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;
8. Ofício nº 22446/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT, de 09/12/2020 (SEI 4665199): encaminha análise preliminar da ANTT acerca da 12ª Revisão Ordinária, da 13ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária;
9. Carta ARB/REG/20122101 (SEI 4818865), de 21/12/2020: apresenta manifestação ao Ofício nº 22446/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 4665199), que encaminhou a análise preliminar da Revisão/Reajuste.

Processo nº 50500.083099/2020-66 (GEFIR):

1. Carta ARB/REG/20081101 (SEI 3914434), de 11/08/2020: apresenta proposta de revisão da tarifa básica de pedágio da concessionária;
2. Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (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.
3. Carta ARB/REG/20122101 (SEI 4818865), de 21/12/2020: apresenta manifestação ao Ofício nº 22446/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 4665199), que encaminhou a análise preliminar da Revisão/Reajuste;
4. Nota Técnica nº 34/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 4889606), de 12/02/2021: apresenta a proposta da 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio e do PER - Autopista Régis Bittencourt S/A - COMPLEMENTAR;
5. Nota Técnica nº 406/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 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.

3.5. Após a consolidação da proposta das revisões tarifárias e do reajuste, os autos foram remetidos à PF/ANTT, que, por meio do Despacho n. 00546/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869785) e o Despacho n. 00562/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869803), informou que não foram localizadas decisões judiciais ou extrajudiciais que impeçam o prosseguimento e acatamento da proposta em referência. Ademais, por meio do Parecer nº 00067/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869829), de 23/3/2021, entendeu pela legitimidade do prosseguimento da proposta em tela, apresentando, no entanto, algumas recomendações, as quais sintetizo a seguir:

- a) Lei dos Caminhoneiros: eventuais dúvidas jurídicas acerca da aplicação da metodologia para avaliar os impactos do aumento da tolerância nas cargas por eixo nos custos de manutenção de pavimentos de rodovias concedidas sejam dirimidas nos autos do Processo Administrativo nº 50500.319733/2016-28, onde está-se discutindo a aplicação dos estudos pela Surod;
- b) Revisão da projeção de tráfego nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs: recomendou que seja proposta revisão da metodologia prevista na Resolução nº 5.850/2019 e, quanto isso não ocorrer, que seja aplicada a regra prevista art. 3º, § 4º, da Resolução;
- c) Verba para implantação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008/ANTT/DPRF: recomendou que fossem prestadas informações acerca dos custos incorridos pela concessionária com correios e publicações no Diário Oficial da União e, se decorrente de inserção no passado de um novo serviço no PER, que o impacto financeiro seja efetivado após a prestação do serviço a cada exercício financeiro ou a cada ano concessão;
- d) 4ª Faixa na Serra do Cafezal: alertou para o fato de que deve ser demonstrada, em momento e processos oportunos, que a obra, executada sem aprovação do projeto executivo e orçamento apresentados pela concessionária, decorreu de autorização da Diretoria Colegiada da ANTT, salientando a possibilidade de convalidação do ato e recomendando seguir os preceitos de valoração dos projetos contidos na Resolução 3.651/2011 e ainda demonstrar a ausência de lesão ao interesse público nem prejuízo a terceiros, como determina a Lei 9.784/1999;
- e) Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal - PRF: destacou a relevância de ter um posicionamento da Diretoria Colegiada acerca da exclusão da verba dos contratos de concessão;
- f) Obrigação de implantação do Sistema de Emissão de Documento Fiscal imposta pela Instrução Normativa da Receita Federal nº 1.768/2017: recomendou que seja feita uma distinção entre os valores já devidos pela concessionária e os valores a serem contabilizados no futuro, cujo tratamento deve ser dado não só a este caso, mas aos demais contratos de concessão;
- g) Reprogramação de cronograma: recomendou que a Surod faça, nas suas análises e nas informações divulgadas em sede de transparência ativa, uma distinção entre reprogramação de cronograma decorrente de autorização da Diretoria Colegiada e reprogramação decorrente de inexecuções contratuais, demonstrando, para estes casos, a data originalmente prevista no PER e eventualmente a existência ou não de processo sancionador instaurado;
- h) Custos de conservação, monitoração, manutenção e seguros para novas obras: recomendou que sejam observadas as recomendações contidas em relatório elaborado no âmbito do Processo Administrativo nº 50500.020392/2020-12, que seja finalizada a metodologia que está sendo elaborada no âmbito do Termo de Execução Descentralizada nº 03/2018, firmado com a Universidade Federal de Santa Catarina, e, enquanto inexistente a metodologia, que seja elaborada uma regra transitória.

3.6. O referido Parecer foi aprovado pelo Despacho de Aprovação nº 00036/2021/PF-ANTT/PGF/AGU, que também solicitou informações detalhadas sobre os PAS descritos no documento (SEI 4061879), em especial com a indicação das obrigações contratuais a que se referem, das fases em que cada processo se encontra e da estimativa de prazo para a sua conclusão.

3.7. Restituídos os autos à Surod, foram tecidas considerações acerca das recomendações da PF/ANTT no Despacho (SEI 5937050), no Despacho (SEI 6056880) e no Despacho (SEI 6749225), as quais compilo abaixo:

- a) Lei dos Caminhoneiros: não há dúvidas quanto a legitimidade da aplicação dos estudos;
- b) Revisão da projeção de tráfego nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs: informou que já está em discussão a revisão do §4º do art. 3º da Resolução nº 5.850/2019 e da metodologia disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, mas que, no presente caso, não cabe alterar a curva de tráfego dos FCMs, haja vista se mostrar adequada para o momento atual.
- c) Verba para implantação do 3º Termo Aditivo ao Convênio nº 08/2008/ANTT/DPRE: explicou que a verba para custos com correios, bem como eventual publicação no Diário Oficial da União (DOU) foi fixada previamente no cronograma financeiro da concessão e está sujeita a ajuste após prestação de contas pela Concessionária. Ademais, informou que caberá à Superintendência avaliar uma eventual alteração do procedimento para remuneração dos custos, conforme os termos recomendados pela PF/ANTT;
- d) 4ª Faixa na Serra do Cafezal: informou que, por meio da Deliberação 1.059/2018, a Diretoria Colegiada aprovou o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato das obras, mas, para efetivação do referido reequilíbrio, faz-se necessário aprovação de projeto executivo e respectivo orçamento.
- e) Verba para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal - PRF: informou que não há, até o momento, ato da Diretoria Colegiada que determine a exclusão da verba de aparelhamento do fluxo de caixa dos contratos de concessão. Não obstante, sustentou que está em curso a construção do Regulamento das Concessões Rodoviárias, em que serão disciplinadas as verbas contratuais, de modo horizontal para os contratos, oportunidade em que a Diretoria poderá debater e definir as verbas que pretende ver mantidas nos contratos.
- f) Obrigação de implantação do Sistema de Emissão de Documento Fiscal imposta pela Instrução Normativa da Receita Federal nº 1.768/2017: informou que o processo está em andamento no âmbito da Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias - Geeng e que, assim que aprovada a prestação de contas referentes à emissão de documento fiscal, será possível finalizar o cálculo dos valores já devidos, bem como será possível a realização prévia de estipulação e distribuição de custos para os anos de concessão subsequentes por meio de valor médio a partir do histórico das prestações de contas.
- g) Reprogramação de cronograma: explicou que a forma de controle do impacto tarifário devido à inexecução contratual é feita de acordo com os normativos vigentes. Ademais, salientou que a reprogramação das inexecuções de um ano a outro, para fins exclusivos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, é diferente da natureza da abertura de processo sancionador. Quanto à divulgação de informações sobre a execução contratual, a matéria é objeto de implementação do sistema SIGICOR, que está em curso, e que permitirá que as informações sejam apresentadas na página oficial da ANTT, para consulta dos interessados. Por fim, sobre a divulgação de processos sancionadores, registrou que há impedimento legal para o acolhimento da recomendação, haja vista a regra de sigilo prevista no art. 78-B da Lei 10.233/2001.
- h) Custos de conservação, monitoração, manutenção e seguros para novas obras: informou que a metodologia de aplicação do referido cálculo é objeto do Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 03/2018 e está em andamento. O resultado da contratação será incorporado ao Regulamento das Concessões Rodoviárias e submetido ao crivo da Diretoria Colegiada no momento oportuno.
- i) Detalhamento do PAS (Despacho de Aprovação): será feito o levantamento das informações solicitadas pela PF/ANTT, mas que isso não obsta o prosseguimento do presente processo de revisão. A Surod, por meio do Despacho (SEI 6755226), de 9/6/2021, solicitou à Cipro as informações requeridas pela Procuradoria.

**3.8. Diante disso, não havendo óbice judicial ou extrajudicial para o prosseguimento das revisões e do reajuste tarifário, bem como realizadas as análises e devidos esclarecimentos quanto aos apontamentos feitos pela PF/ANTT, entendo que o pleito está apto ao seu regular prosseguimento.**

3.9. Creio, inclusive, quanto à recomendação acerca da revisão da projeção de tráfego nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs, que, com a devida vênua ao posicionamento da PF/ANTT, não houve descumprimento do disposto no art. §4º do art. 3º da Resolução nº 5.850/2019, conforme será avaliado em tópico específico deste Voto.

**REVISÃO TARIFÁRIA**

3.10. 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) ressaldados 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.

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.

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.

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.

(...)

3.11. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675/2004, 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 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 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 decorrentes de inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

- 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.

(...)

3.12. 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.

(...)

3.13. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei 10.233/2001 e na Resoluções 1.187/2005 e 5.850/2019.

3.14. De acordo com o que consta na Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5441177), os eventos analisados no âmbito da 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária foram os seguintes:

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

\*RO - Revisão Ordinária e RE - Revisão Extraordinária

3.15. Os eventos 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%.

3.16. As variações percentuais apresentadas na referida Nota Técnica foram calculadas com base na TBP aprovada na 11ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação ANTT 328/2020, no valor de R\$ 1,69392.

3.17. Feitas essas considerações, passo à análise dos itens da revisão ordinária e da revisão extraordinária.

**12ª REVISÃO ORDINÁRIA**

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

**Correção de IRT provisório, arredondamento da tarifa de pedágio e atraso**

3.19. 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.

3.20. 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.

3.21. Considerou-se também nesse item o atraso na aplicação da última revisão/reajuste aprovados, que deveria ter ocorrido em 29/12/2019, mas entrou em vigência apenas em 18 de julho de 2020, conforme Deliberação nº 335/2020.

3.22. 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	Varição percentual
FCO	0,19042%
FCM1	- 0,01057%
FCM2	0,27311%
FCM3	0,01164%
FCM4	- 0,18337%
FCM5	- 0,00100%

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

3.23. O art. 17 da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que teve efeitos a partir de 17/4/2015, 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.

3.24. 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 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.

3.25. Nesta revisão, será substituído o percentual projetado pelo percentual real apurado no 12º ano concessão, que corresponde ao período de 18/2/2019 a 17/2/2020. 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%

3.26. 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%

3.27. 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.

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

**Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs**

3.29. Conforme dispõe a Resolução 3.651/2011, 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.

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

3.31. 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.

3.32. 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	Variação percentual
FCM1	- 0,02885%
FCM2	- 0,88260%
FCM3	- 0,04485%
FCM4	- 0,03858%
FCM5	+ 0,00055%
<b>Total</b>	-0,99433%

**Receitas extraordinárias e custos associados**

3.33. O repasse à modicidade das receitas alternativas é um dos componentes de revisão ordinária, conforme está previsto na Resolução 675/2004, e foi regulamentado pela Resolução 2.552/2008, 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).

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

3.35. Para o cálculo do valor a ser repassado à modicidade tarifária, são deduzidos do montante bruto apurado de Receitas Extraordinárias, conforme determina a Resolução 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.

3.36. 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	Variação percentual
FCO	-0,39170%

**Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)**

3.37. 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.

3.38. Nesse contexto, a Gereg, por meio da Nota Técnica nº 2600/2020/COREM/INATIVA.GEREG/INATIVA.SUINF/DIR, (SEI 3570122), de 17/8/2020, apresentou análise da prestação de contas de RDT relativa ao 12º ano de concessão. Conforme a referida Nota Técnica, foi aprovado o valor 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.

3.39. 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%

**Alterações no cronograma PER**

3.40. Por meio da Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 4344592), de 16/11/2020, e da Nota Técnica nº 34/2021/GEFIR/SUOD/DIR (SEI 4889606), de 12/2/2021, constantes no Processo nº 50500.083099/2020-66, a Gereg 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.

3.41. 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

3.42. **Após a análise dos itens, 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).**

**13ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**

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

**Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais**

3.44. De acordo com o §4º do art. 3º da Resolução 5.850/2019, 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.

3.45. Conforme se observa na análise feita na Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUOD/DIR (SEI 5441177), 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, superior o limite inferior de -0,5% estabelecido pela Resolução 5.850/2019.

3.46. 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				
	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Resp. **	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Resp. **	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Resp. **
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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
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	67,80	67,40	▼ (3)	14
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
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

\* 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

3.47. 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%

3.48. 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.

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

3.50. Como já mencionado acima, a Procuradoria, na sua manifestação contida no Parecer nº 00067/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5869829), de 23/3/2021, recomendou que seja proposta revisão da metodologia prevista na Resolução 5.850/2019 e, quanto isso não ocorrer, que seja aplicada a regra prevista art. 3º, § 4º:

[...]

23. Primeiramente, recomendável que a SUOD avalie eventual inadequação da Resolução ANTT nº 5.850, de 2019, não somente para essa mas também para outras situações semelhantes e, no uso da competência prevista no art. 38, I[4], do Regimento Interno desta Agência, aprovado pela Resolução ANTT nº 5.888, de 2020, proponha formalmente a sua revisão. Também recomendável avaliar a inserção, como anexo da Resolução ANTT nº 5.850, de 2019, da metodologia atualmente prevista na Nota Técnica nº 059/2018/ GERE/SUINF, diante das definições regimentais de "nota técnica" e "Resolução" e da competência regulatória da Diretoria colegiada.

24. Recomendável à Diretoria colegiada que, se for o caso, fixe prazo para a apresentação de proposta de alteração normativa, diante do risco jurídico presente na não adoção do procedimento atualmente em vigor, em confronto ao disposto no art. 30, parágrafo único, da LINDB (DECRETO-LEI Nº 4.657, DE 4 DE SETEMBRO DE 1942):

[...]

25. Enquanto não alterada a Resolução ANTT nº 5.850, de 2019, recomendável prosseguir na sua aplicação do procedimento nela previsto.

[...]

3.51. A Surod, por sua vez, manteve o seu entendimento, apresentando sua justificativa no Despacho (SEI 5937050):

[...]

Apesar de não estar explícito na Resolução, o intuito de se rever a projeção de tráfego do FCM é a melhor calibragem da curva de tráfego, visando minimizar o impacto anual sobre a TBP quando da substituição do tráfego projetado pelo real.

Conforme demonstrado no item 5.1.1.3 da Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR (5441177), 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. Há que se observar que o impacto obtido foi relativo à substituição do tráfego projetado do 12º ano concessão (18/02/2019 a 17/02/2020) pelo real.

Diante do resultado obtido, é necessário que o mesmo seja interpretado para se proceder a revisão prevista no §4º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 5.850.

Assim, analisando o resultado obtido, temos que ao se obter um impacto negativo sobre a TBP depreende-se que a curva de tráfego presente no FCM - do 12º ao 25º ano concessão - estava abaixo do que ocorreu na realidade. Portanto, a curva deveria ser revista para aumentar a projeção de tráfego, com o objetivo de se obter o menor impacto possível (próximo a 0%) quando se substituir anualmente o tráfego projetado pelo real.

Pela metodologia atual de atualização da curva de tráfego, definida por esta área técnica na Nota Técnica nº 059/2018/GERE/SUINF, a taxa de crescimento do tráfego presente no FCM seria alterada pela projeção do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

Ocorre que, conforme análise disposta nos parágrafos 69 ao 71 da Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR (5441177), utilizando-se como taxa de crescimento do tráfego o PIB, ponderado conforme o ano concessão, diminuiríamos o quantitativo de tráfego projetado (do 13º ano concessão ao 25º).

Desse modo, teríamos que rever a metodologia a ser aplicada visando a coerência no resultado que se vislumbra obter, de melhor calibragem da curva de tráfego do FCM.

Entretanto, sabemos que desde março/2020 teve início no Brasil os efeitos da pandemia da COVID-19, que provocou queda no tráfego das rodovias, inclusive as concedidas. Sabe-se também que a relevância desse impacto varia de concessão para concessão, apesar de não ser objeto de discussão da presente revisão.

Mas não podemos ignorar o fato de que rever a projeção de tráfego a maior vai de encontro à situação causada pela pandemia nessa concessão.

Diante do atraso da aprovação da presente revisão/reajuste, que tem como data-base 29/12/2020, já dispomos dos dados reais de tráfego do 13º ano concessão, que compreende o período de 18/02/2020 a 17/02/2021, portanto, já com os reflexos da pandemia. De modo a evidenciar o que foi dito anteriormente, sobre expectativa de redução do tráfego, simulamos o impacto na TBP da substituição do tráfego projetado do 13º ano concessão pelo tráfego real e obtivemos o seguinte resultado:

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	+0,00965%
FCM2	+0,30922%
FCM3	+0,01500%
FCM4	-0,01454%
FCM5	-0,00021%

Total	+0,31912%
-------	-----------

Conforme se observa, a substituição do tráfego projetado do 13º ano concessão pelo tráfego real - reequilíbrio este que será objeto da próxima revisão tarifária - resulta um impacto sobre a TBP de 0,31912%, evidenciando estar coerente a atual curva de tráfego presente no FCM.

Caso seja revista a taxa de crescimento do tráfego do FCM pelo PIB atual e posteriormente seja feita a substituição do tráfego projetado do 13º ano concessão pelo tráfego real, o impacto obtido seria de - 1,15065% sobre a TBP, o que demonstra o erro que seria cometido ao reduzir a projeção de tráfego.

Pelo exposto, não se justifica, no presente momento, rever a metodologia de alteração da curva de tráfego do FCM, disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, para que se proceda a alteração da curva de tráfego do FCM para valores maiores que os atuais, e não cabe aplicar a metodologia atualmente definida - atualizar a taxa de crescimento pelo PIB - que resulta um impacto que se demonstra ser o oposto ao que sabemos que ocorreu na concessão em questão.

De todo modo, cabe informar que já está em discussão nesta Gerência a revisão do §4º do art. 3º da Resolução e da metodologia disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, visando a melhor calibragem da curva de tráfego do FCM, mas ao mesmo tempo, sem causar anualmente oscilações tarifárias decorrentes do ajuste da curva.

Pelos motivos expostos, **entendemos não caber, na presente revisão, a alteração da curva de tráfego dos FCMs por esta se mostrar adequada ao momento atual.**

[...] (grifos do original)

- 3.52. Analisando o caso, entendo, com a devida vênia ao entendimento da PF/ANTT, que a decisão da área técnica foi acertada.
- 3.53. A Resolução 5.850/2019 estabelece que 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, superior a 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.
- 3.54. Como bem salientado pela área técnica, o objetivo da norma é que a projeção seja o mais próximo possível do tráfego que vier a ser apurado nos anos seguintes. Se, ao avaliar a projeção atual, a Surod, de maneira justificada, entendeu que está correta, deve mantê-la, de modo a atingir os fins almejados pela regulação.
- 3.55. Importante deixar claro que a Resolução 5.850/2019 não estabeleceu a obrigatoriedade de se alterar a projeção de tráfego a qualquer custo, mesmo que ela fique incompatível com o cenário que o país e a concessão estão vivenciando. O que ela determinou foi a obrigatoriedade de se avaliar se os dados projetados estão coerentes ou não, mediante a avaliação, não só do PIB, mas de toda informação disponível, inclusive a situação atípica que o mundo está atravessando em decorrência da pandemia da COVID-19.
- 3.56. Isso foi feito pela área técnica, quando, por meio da Nota Técnica nº 5584/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4599157), da Nota Técnica nº 1033/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5441177) e do Despacho (SEI 5937050), revisitou a projeção de tráfego que havia sido feita anteriormente e concluiu pela sua manutenção.
- 3.57. Se o tráfego real do 12º ano concessão é maior do que o projetado, tudo leva a crer que o tráfego projetado será aumentado, para reduzir a distância entre as informações e trazer melhor calibragem da curva de tráfego. Se ao aplicar a metodologia prevista na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, o que está acontecendo é o oposto, não faz sentido a sua aplicação, razão pela qual a área técnica, após avaliar a projeção do tráfego com base no art. 3º, § 4º da Resolução nº 5.850/2019, entendeu pela sua manutenção, usando-se do mesmo instrumento (Nota Técnica) para não aplicar, ao caso concreto, apenas o PIB como um parâmetro para projetar a demanda.
- 3.58. Prova de que a decisão está certa é a simetria existente entre a projeção atual e as informações do tráfego real do 13º ano concessão, que demonstram que, caso seja aplicada, de maneira isolada, a metodologia da Nota Técnica de 2018, a discrepância, na próxima revisão, entre o tráfego projetado e o real estará maior ainda.

#### Alterações no cronograma PER

3.59. Levando em consideração o pleito da Concessionária, conforme Nota Técnica nº 4965/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 4344592) e Nota Técnica nº 34/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 4889606), constantes no Processo nº 50500.083099/2020-66, a 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.

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

3.60. **Após a análise dos itens, 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).**

#### **REAJUSTE TARIFÁRIO**

3.61. 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:

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

Onde:

IPCA<sub>0</sub> - IPCA do mês anterior à data de referência da Proposta Comercial (jun/2007);

IPCA<sub>i</sub> - 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:

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

3.62. Ressalta-se ainda a Resolução 675/2004, 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."

3.63. Considerando o início da cobrança de pedágio em 29/12/2008, 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).

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

3.64. 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.**

#### EFEITO FINAL DO REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DO CONTRATO

3.65. 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).

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

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

<sup>1</sup> Variação entre a TBP vigente e a TBP da Revisão Ordinária

<sup>2</sup> Variação entre a TBP da Revisão Ordinária e a TBP da Revisão Extraordinária

3.67. A tabela abaixo 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:

*Tarifa de Pedágio = Tarifa de Pedágio Arredondada x 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	Simplex	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	Simplex	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	Simplex	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	Simplex	0,5	1,70
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a 12ª Revisão Ordinária, a 13ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da BR-116/SP/PR, trecho São Paulo - Curitiba, explorado pela Concessionária Autopista Régis Bittencourt S/A.

Brasília, 21 de junho de 2021.

(assinado eletronicamente)  
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **6777353** e o código CRC **11DEF4E4**.

Referência: Processo nº 50500.055061/2020-01

SEI nº 6777353

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](http://www.antt.gov.br)