

---

**NOTA TÉCNICA Nº 223/2013/GEROR/SUINF**

---

Brasília, 17 de dezembro de 2013

**PROCESSO:** 50500.171122/2013-40

**ASSUNTO:** Reajuste, 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS, explorado pela Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. – ECOSUL

**INTERESSADA:** ECOSUL S.A.

## **1. OBJETO**

1. A presente Nota Técnica refere-se ao cálculo do reajuste e às análises conjuntas da 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da ECOSUL S.A., com data de vigência contratual em 1º de janeiro de 2014, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, Resolução nº 1.187, de 09 de novembro de 2005, Resolução nº 3.651, de 07 de abril de 2011, e Resolução nº 4.075, de 03 de abril de 2013, incluindo para tanto os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

## **2. JUSTIFICATIVA**

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.

## **3. HISTÓRICO**

3. A Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. – ECOSUL, firmou o Contrato nº PJ/CD/215/98 com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 15 de julho de 1998, por


intermédio do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Estado do Rio Grande do Sul – DAER/RS, tendo como interveniente a União por intermédio do Ministério dos Transportes e da Secretaria de Estado dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, para exploração, mediante cobrança de pedágio, do complexo rodoviário denominado Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS, compreendendo a Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã, numa extensão de 124 km, Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, numa extensão de 70,5 km, Rodovia BR-293/RS, Trecho Pelotas – Bagé, numa extensão de 161 km, Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande, numa extensão de 68 km, e Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista, numa extensão de 128 km, totalizando 551,5 km.

4. Por meio do Contrato de Rerratificação e Sub-rogação nº 013/00-MT ao Contrato nº PJ/CD/215/98, de 18 de maio de 2000, celebrado entre a União e a ECOSUL, a União assumiu a condição de contratante, em substituição ao Estado do Rio Grande do Sul.

5. Em 07 de julho de 2000 foi assinado o Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT, com o objetivo de ajustar o contrato inicial às diretrizes gerais da Política de Concessões Rodoviárias adotadas pela Administração Pública Federal, passando a ter as seguintes novas características: Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã, numa extensão de 123,4 km, Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, numa extensão de 137,1 km, Rodovia BR-293/RS, Trecho Pelotas – Bagé, numa extensão de 161,1 km, Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande, numa extensão de 73,8 km, e Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista, numa extensão de 128,4 km, totalizando 623,8 Km. O Termo Aditivo nº 001/00, estabelece o dia 1º de janeiro como data para o reajuste anual.

6. O início da cobrança do pedágio foi autorizado pela Portaria MT nº 69, de 23 de fevereiro de 2001, publicada no Diário Oficial da União em 28 de fevereiro 2001, a vigorar a partir da zero hora de 1º de março de 2001 nas praças de Retiro e Cristal, localizadas na Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã e na praça de Capão Seco, localizada na Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande.

7. Em 29 de novembro de 2002 foi celebrado o Termo de Transferência e Sub-rogação do Contrato entre o Ministério dos Transportes e a ANTT, com a anuência da ECOSUL, referente ao Contrato nº 013/00-MT (Contrato PJ/CD/215/98), e em 4 de dezembro de 2002 foi publicado no



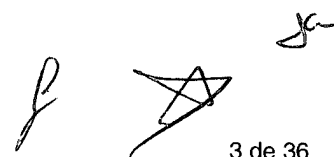
Diário Oficial da União a Resolução da ANTT nº 121, de 6 de novembro de 2002, aprovando a assinatura do citado Termo.

8. Identificamos que, no quadro de Tarifas de Pedágio que passou a vigorar a partir de 1º de março de 2001, publicado no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2001 – Portaria MT nº 69, as categorias por tipo de veículos estão divergentes dos quadros constantes dos itens 6.2.6 do Contrato de Concessão e 5.2.1.(b) do Termo Aditivo, mas os valores das tarifas correspondem aos do quadro da Tarifa Básica conforme o item 5.2.2 do Termo Aditivo. Esta diferença é justificada pela adoção, pelo governo Estadual, de uma tabela de categorias diferente da tabela utilizada pela União para as concessões federais, conforme quadro comparativo a seguir.

9. Observamos que no quadro de Tarifas de Pedágio constante da Portaria MT nº 69, publicada no Diário Oficial da União de 28 de fevereiro de 2001 e que autorizou o início da cobrança de pedágio nas praças de Retiro, Cristal e Capão Seco, a numeração das categorias de veículos diverge dos quadros constantes dos itens 6.2.6 do Contrato de Concessão e 5.2.1.(b) do Termo Aditivo. A divergência ocorreu pois a portaria considerou a numeração de categorias do sistema federal, diferentemente do contrato e termo aditivo. Os valores das tarifas apresentadas na portaria, no entanto, correspondem aos valores do quadro da Tarifa Básica conforme o item 5.2.2 do Termo Aditivo, não havendo qualquer prejuízo ao equilíbrio econômico-financeiro. Coerentemente com o contrato e o termo aditivo, a ANTT dá publicidade às revisões tarifárias e reajustes de acordo com o sistema estadual de categorias.

#### Categorias de veículos segundo tabelas estadual e federal

<b>Tipo de veículo</b>	<b>Nº de eixos</b>	<b>Categoria (Contrato e Termo Aditivo – Estadual)</b>	<b>Categoria Portaria MT nº 69</b>
Veículo de passeio e utilitários	2	1	1
Veículo comercial	2	2	2
Veículo comercial	3	3	4
Veículo comercial	4	4	6
Veículo comercial	5	5	7
Veículo comercial	6	6	8
Veículo de passeio com reboque	3	7	3
Veículo de passeio com reboque	4	8	5



10. Destaque deve ser dado à redução da relação inicial entre as categorias comercial e de passeio apresentada na Proposta Comercial de 1,67 para 1,25, conforme descrito no Termo Aditivo em relação ao ano de 1999, passando a 1,35 em 2000 até 2005, aumentando e permanecendo até o final do prazo da concessão em 1,38, a partir de dezembro de 2004.

### 3.1 Reajuste

11. A primeira atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças de Retiro e Cristal, da Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã e na praça de Capão Seco, da Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande, no dia 1º de março de 2001, e implicou em um aumento de 9,77% sobre a TBP. O reajuste foi autorizado pela portaria citada acima, com base no IRT definitivo no valor de 1,09775, correspondente à variação ponderada dos índices divulgados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV do 2º mês anterior à data base (dez/1999) ao 2º mês anterior à data de reajuste (dez/2000), relativos a out/1999 e out/2000, respectivamente, utilizados na aplicação da fórmula paramétrica de cálculo do IRT.

12. O segundo reajuste, calculado de maneira análoga ao primeiro e deste ponto em diante, de maneira repetitiva, corrigiu também as tarifas praticadas nas praças de Pavão da Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, e Glória da Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista.

13. O quadro abaixo apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

**Evolução do IRT**

Ano	IRT definitivo	Variação
2001	1,09775	9,77%
2002	1,18612	8,05%
2003	1,31323	10,72%
2004	1,51412	15,30%
2005	1,66741	10,12%
2006	1,79901	7,89%
2007	1,85824	3,29%
2008	1,93539	4,15%
2009	2,12434	9,76%
2010	2,15473	1,43%
2011	2,26500	5,12%
2012	2,36798	4,55%
2013	2,47968	4,72%



### 3.2 Revisões

14. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas nove revisões ordinárias e cinco revisões extraordinárias.

15. A 1ª Revisão da TB promovida em 2004 e aprovada pela Resolução 830/ANTT, de 27 de dezembro de 2004 – NT ANTT 118/2004/GEECO/ANTT, de 15 de dezembro de 2004, Processo nº 50500.206629/2004-71, alterou, por conta de atrasos e arredondamentos as tarifas de dez/2000, dez/2001 e dez/2002, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2004, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, resultando na grade tarifária apresentada a seguir, destacando-se a alteração da relação entre a categoria comercial e de passeio prevista para dez/2004 de 1,35 para 1,38, mantendo-se até o final do prazo de concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat1	Cat2	Cat3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat7	Cat8
dez/2000	2,00410	2,73286	4,09929	5,46573	6,83216	8,19859	3,00615	4,00820
dez/2001	2,05898	2,78449	4,15121	5,56898	6,96123	8,35347	3,08846	4,14347
dez/2002	2,31156	3,06324	4,62313	6,19282	7,69127	9,25607	3,43418	4,56169
dez/2003	2,51942	3,40122	5,10183	6,80244	8,50306	10,20367	3,77914	5,03885
dez/2004	2,72150	3,75394	5,63091	7,50789	9,38486	11,26183	4,08255	5,44299
dez/2005	2,93922	4,05426	6,08139	8,10852	10,13565	12,16278	4,40883	5,87843
dez/2006	3,17435	4,37860	6,56790	8,75720	10,94650	13,13580	4,76153	6,34871
dez/2007	3,17435	4,37860	6,56790	8,75720	10,94650	13,13580	4,76153	6,34871

16. A 2ª Revisão da TB promovida em 2005 e aprovada pela Resolução 1.244/ANTT, de 21 de dezembro de 2005 – NT ANTT 104/2005/GEECO/ANTT, de 15 de dezembro de 2005, Processo nº 50500.072139/2005-13, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2003, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2005, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, resultando na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2006 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat1	Cat2	Cat3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat7	Cat8
dez/2000	2,00410	2,73286	4,09929	5,46573	6,83216	8,19859	3,00615	4,00820
dez/2001	2,05898	2,78449	4,17674	5,56898	6,96123	8,35347	3,08846	4,11795
dez/2002	2,31156	3,06324	4,62803	6,19282	7,69127	9,25607	3,43418	4,55679
dez/2003	2,50971	3,43434	5,08546	6,80263	8,51980	10,17092	3,76456	5,01942

dez/2004	2,72150	3,75394	5,63091	7,50789	9,38486	11,26183	4,08255	5,44299
dez/2005	2,95760	4,07961	6,11942	8,15922	10,19903	12,23884	4,43640	5,91519
dez/2006	3,19420	4,40598	6,60897	8,81196	11,01495	13,21794	4,79131	6,38841
dez/2007	3,19420	4,40598	6,60897	8,81196	11,01495	13,21794	4,79131	6,38841

17. A 3ª Revisão da TB promovida em 2006 e aprovada pela Resolução 1.774/ANTT, de 20 de dezembro de 2006 – NT ANTT 094/2006/GEECO/ANTT, de 13 de dezembro de 2006, Processo nº 50500.069098/2006-51, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2004, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2006, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2006 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

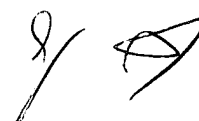
Mês/Ano	Cat1	Cat2	Cat3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat7	Cat8
dez/2004	2,69880	3,77831	5,63749	7,49666	9,35583	11,27497	4,07818	5,45757
dez/2005	2,95760	4,07961	6,11942	8,15922	10,19903	12,23884	4,43640	5,91519
dez/2006	3,19565	4,40798	6,61196	8,81595	11,01994	13,22393	4,79348	6,39130
dez/2007	3,19565	4,40798	6,61196	8,81595	11,01994	13,22393	4,79348	6,39130

18. A 4ª Revisão da TB promovida em 2007 e aprovada pela Resolução 2.638/ANTT, de 08 de abril de 2008 – NT ANTT 092/2007/GEECO/ANTT, de 06 de dezembro de 2007, Processo nº 50500.069072/2006-11, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2005, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2007, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2007 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat1	Cat2	Cat3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat7	Cat8
dez/2005	2,94606	4,05779	6,11447	8,17116	10,17226	12,22895	4,44689	5,89213
dez/2006	3,19565	4,40798	6,61196	8,81595	11,01994	13,22393	4,79348	6,39130
dez/2007	3,19649	4,40913	6,61370	8,81826	11,02283	13,22740	4,79473	6,39298
dez/2008	3,19649	4,40913	6,61370	8,81826	11,02283	13,22740	4,79473	6,39298

19. A 5ª Revisão da TB promovida em 2008 e aprovada pela Resolução 2.970/ANTT, de 18 de dezembro de 2008 – NT ANTT 096/2008/GEECO/ANTT, de 10 de dezembro de 2008, Processo nº 50500.083863/2008-15, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no



**SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA RODoviÁRIA**  
**GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS**

período de 1º de janeiro de 2007 a 31 de dezembro de 2007 e para o período de 10 de abril de 2008 a 31 de dezembro de 2008, atraso no reajuste de 2007, consideração de receitas alternativas auferidas em 2007 e por alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2008 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2006	3,17504	4,41277	6,61915	8,82554	11,03192	13,23831	4,78947	6,40390
dez/2007	3,16114	4,34953	6,54308	8,73662	10,89261	13,08615	4,74877	6,33640
dez/2008	3,19005	4,40025	6,60038	8,80051	11,00063	13,20076	4,78508	6,38010
dez/2009	3,19005	4,40025	6,60038	8,80051	11,00063	13,20076	4,78508	6,38010

20. A 1ª Revisão Extraordinária da TB promovida em 2009 e aprovada pela Resolução 3.112/ANTT, de 19 de abril de 2009 – NT ANTT 17/2009/GEINV/SUINF, de 16 de abril de 2009, Processo nº 50500.017307/2009-23, alterou, por conta de alterações no Cronograma Financeiro de Investimentos – Quadro 7 do Fluxo de Caixa da Concessionária – necessárias para minimizar os impactos causados pelos fenômenos naturais ocorridos em janeiro de 2009, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2008 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2006	3,17504	4,41277	6,61915	8,82554	11,03192	13,23831	4,78947	6,40390
dez/2007	3,16114	4,34953	6,54308	8,73662	10,89261	13,08615	4,74877	6,33640
dez/2008	3,23297	4,45945	6,68917	8,91890	11,14862	13,37835	4,84945	6,46594
dez/2009	3,23297	4,45945	6,68917	8,91890	11,14862	13,37835	4,84945	6,46594

21. A 6ª Revisão da TB promovida em 2009 e aprovada pela Resolução ANTT 3.361/2009, de 17 de dezembro de 2009, Processo nº 50500.056529/2009-61, alterou, por conta de consideração da 1ª Revisão Extraordinária das TB, de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009, de receitas alternativas auferidas em 2008 e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2009 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2007	3,16114	4,34953	6,54308	8,73662	10,89261	13,08615	4,74877	6,33640
dez/2008	3,20099	4,37783	6,59028	8,80273	11,01518	13,18056	4,80149	6,40199
dez/2009	3,35447	4,62705	6,94057	9,25409	11,56761	13,88114	5,03171	6,70894
dez/2010	3,35447	4,62705	6,94057	9,25409	11,56761	13,88114	5,03171	6,70894

22. A 7ª Revisão da TB promovida em 2010 e aprovada pela Resolução ANTT 3.621/2010, de 15 de dezembro de 2010, processos nº 50500.018802/2010-93 e nº 50500.117399/2010-84, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2010 a 31 de dezembro de 2010, de receitas alternativas auferidas em 2009, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 2ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2010 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2008	3,20099	4,37783	6,59028	8,80273	11,01518	13,18056	4,80149	6,40199
dez/2009	3,34149	4,64096	6,96143	9,23550	11,55598	13,87646	5,01223	6,72939
dez/2010	3,45368	4,76389	7,14584	9,52779	11,90974	14,29168	5,18052	6,90736
dez/2011	3,45368	4,76389	7,14584	9,52779	11,90974	14,29168	5,18052	6,90736

23. A 3ª Revisão Extraordinária da TB promovida em 2011 e aprovada pela Resolução ANTT nº 3.742, de 25 de novembro de 2011, processos nº 50500.072049/2011-62 e nº 50500.023948/2011-31, alterou, por conta de inclusão, via Fluxo de Caixa Marginal, de investimentos no item G.3, referentes a obras-de-arte especiais, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2011 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2009	3,34149	4,64096	6,96143	9,23550	11,55598	13,87646	5,01223	6,72939
dez/2010	3,45368	4,76389	7,14584	9,52779	11,90974	14,29168	5,18052	6,90736
dez/2011	3,49929	4,82681	7,24021	9,65361	12,06701	14,48042	5,24894	6,99858
dez/2012	3,49929	4,82681	7,24021	9,65361	12,06701	14,48042	5,24894	6,99858

24. A 8ª Revisão da TB promovida em 2011 e aprovada pela Resolução ANTT 3.754/2011, de 20 de dezembro de 2011, processos nº 50500.098376/2011-44 e nº 50500.090485/2011-13, alterou,





por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2011, de receitas alternativas auferidas em 2010, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 4ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2011 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2009	3,34149	4,64096	6,96143	9,23550	11,55598	13,87646	5,01223	6,72939
dez/2010	3,44371	4,76821	7,15232	9,53642	11,92053	14,30463	5,16556	6,88741
dez/2011	3,56759	4,92101	7,38152	9,84203	12,30254	14,76304	5,35138	7,13518
dez/2012	3,56759	4,92101	7,38152	9,84203	12,30254	14,76304	5,35138	7,13518

25. A 9ª Revisão da TB promovida em 2012 e aprovada pela Resolução ANTT 3.961/2012, de 19 de dezembro de 2012, processos nº 50500.100156/2012-79 e nº 50500.100649/2012-17, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012, de receitas alternativas auferidas em 2011, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 5ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2012 até o final da concessão.

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2010	3,44371	4,76821	7,15232	9,53642	11,92053	14,30463	5,16556	6,88741
dez/2011	3,54733	4,89307	7,33961	9,78614	12,23268	14,67921	5,32100	7,09466
dez/2012	3,64966	5,03422	7,55133	10,06844	12,58555	15,10266	5,47449	7,29932
dez/2013	3,64966	5,03422	7,55133	10,06844	12,58555	15,10266	5,47449	7,29932

### 3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

26. O quadro a seguir apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária dos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento.

20

2

2

### Histórico das tarifas cobradas nas praças de pedágio

Evento	DATA	Valor P1 a P5	Variação
Termo Aditivo nº 001/00	07/07/2000	2,00	-
1º Reajuste	01/03/2001	2,20	10,00%
2º Reajuste	25/05/2002	2,60	18,18%
3º Reajuste	17/02/2003	3,10	19,23%
4º Reajuste	01/01/2004	3,80	22,58%
5º Reajuste e 1ª Revisão Ordinária	01/01/2005	4,50	18,42%
6º Reajuste e 2ª Revisão Ordinária	01/01/2006	5,30	17,78%
7º Reajuste e 3ª Revisão Ordinária	01/01/2007	5,90	11,32%
8º Reajuste e 4ª Revisão Ordinária	10/04/2008	6,20	5,08%
9º Reajuste e 5ª Revisão Ordinária	01/01/2009	6,80	9,68%
10º Reajuste e 6ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária	01/01/2010	7,20	5,88%
11º Reajuste, 7ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária	01/01/2011	7,80	8,33%
12º Reajuste, 8ª Revisão Ordinária, 3ª e 4ª Revisões Extraordinárias	01/01/2012	8,40	7,69%
13º Reajuste, 9ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária	01/01/2013	9,00	7,14%

27. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no gráfico seguinte, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual.

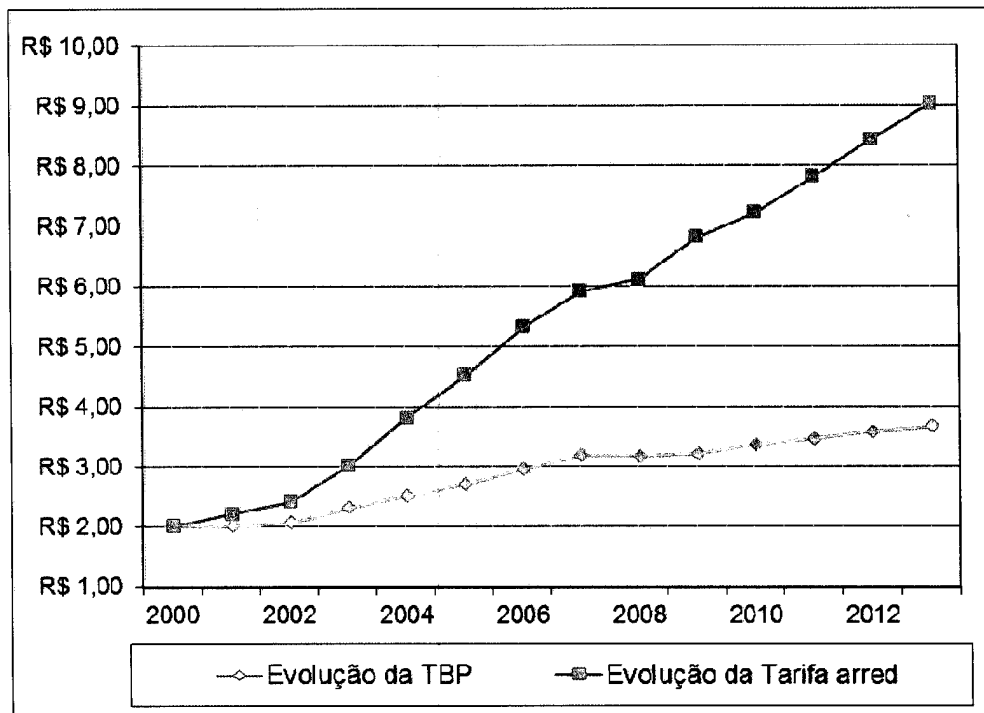


Gráfico 1: Evolução da TBP e da Tarifa arredondada

#### 4. ANÁLISE

28. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo 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.

29. A concessionária ECOSUL apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta CE nº 867/2013-DS, de 16 de setembro de 2013, conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04.

30. Em 10 de dezembro de 2013, por meio da carta CE nº 1117/2013-DS, a concessionária reapresentou a sua proposta de revisão/reajuste, incluindo nesta o pleito de repactuação contratual.

31. Com base nas duas propostas apresentadas, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

#### 4.1 Reajuste

##### 4.1.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

32. O item 7.2.1 do Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98), estabelece:

*“7.2.1. O valor de cada TARIFA BÁSICA deverá ser reajustado, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:*

$$TB_R = TB \times \left\{ 0,10 \frac{(IT_1 - IT_0)}{IT_0} + 0,20 \frac{(IP_1 - IP_0)}{IP_0} + 0,20 \frac{(IOAE_1 - IOAE_0)}{IOAE_0} + 0,10 \frac{(INCC_1 - INCC_0)}{INCC_0} + 0,30 \frac{(IC_1 - IC_0)}{IC_0} + 0,10 \frac{(IGPM_1 - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right\}$$

Onde,

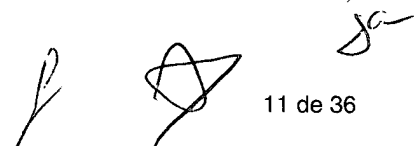
*TB<sub>R</sub> – é o valor de cada Tarifa Básica reajustada;*

*TB – é o valor de cada Tarifa Básica referente à data base;*

*IT<sub>0</sub> – é o índice de Terraplanagem, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*

*IT<sub>1</sub> – é o índice de Terraplanagem, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*

*IP<sub>0</sub> – é o índice de Pavimentação, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*



- 
- IP<sub>1</sub> – é o índice de Pavimentação, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*
- IOAE<sub>0</sub> – é o índice de Obras de Artes Especiais, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*
- IOAE<sub>1</sub> – é o índice de Obras de Artes Especiais, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*
- INCC<sub>0</sub> – é o índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*
- INCC<sub>1</sub> – é o índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*
- IC<sub>0</sub> – é o índice de Serviços de Consultoria, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*
- IC<sub>1</sub> – é o índice de Serviços de Consultoria, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*
- IGPM<sub>0</sub> – é o índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;*
- IGPM<sub>1</sub> – é o índice de Geral de Preços de Mercado, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*
- 0,10; 0,20; 0,20; 0,10; 0,30 e 0,10 – parâmetros cuja soma é igual a 1 (um)."*




33. Os itens 5.1, 5.2, 5.2.1 e 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, estabelecem:

*"5.1. A TARIFA de pedágio a ser cobrada pela CONTRATADA, referida a fevereiro de 1996 (data-base) é a discriminada no item 6.2.6 do CONTRATO de Concessão e que, atualizada para dezembro de 1999, corresponde a R\$ 2,00 (dois reais) por eixo para veículo de passeio e utilitários e a R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) por eixo para veículos comerciais, considerando-se sistema de cobrança monodirecional.*

*5.2. Para compensar o desequilíbrio provocado pela não aplicação imediata do valor da TARIFA atualizada conforme previsto no item anterior, as partes instituem o mecanismo de recomposição tarifária, nos moldes adiante explicitados na tabela do item 5.2.2.*

*5.2.1.a) A CONTRATADA fica autorizada a adotar o sistema de cobrança bidirecional em todas as praças de pedágio do PÓLO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA PELOTAS/RS.*

*b) Os Valores de Tarifa a serem praticados durante o ano de 2000, antes da aplicação do primeiro reajuste e da primeira recomposição tarifária referidos a dezembro de 1999 são os seguintes:*



**SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRAESTRUTURA RODoviÁRIA**  
**GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS**

<b>Categoria</b>	<b>Tipo de veículo</b>	<b>Nº de eixos</b>	<b>TARIFA (R\$)</b>
1	Veículo de passeio e utilitários	2	2,00
2	Veículo comercial	2	2,50
3	Veículo comercial	3	3,80
4	Veículo comercial	4	5,00
5	Veículo comercial	5	6,30
6	Veículo comercial	6	7,50
7	Veículo de passeio com reboque	3	3,00
8	Veículo de passeio com reboque	4	4,00
9	Veículo oficial		Isento

5.2.2 – Os Valores de Tarifas obtidos através da aplicação das recomposições tarifárias integrantes do Programa de Exploração de Rodovias (P.E.R.) e o Programa de Engenharia Econômica (P.E.E.) constante no quadro abaixo, referidos a dezembro de 1999 serão considerados como base de cálculo a partir do primeiro reajuste previsto para dezembro de 2000.”

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

Mês/Ano	Cat1	Cat2	Cat3	Cat4	Cat5	Cat6	Cat7	Cat8
dez/2000	2,00	2,70	4,05	5,40	6,75	8,10	3,00	4,00
dez/2001	2,16	2,92	4,37	5,83	7,29	8,75	3,24	4,32
dez/2002	2,33	3,15	4,72	6,30	7,87	9,45	3,50	4,67
dez/2003	2,52	3,40	5,10	6,80	8,50	10,20	3,78	5,04
dez/2004	2,72	3,67	5,51	7,35	9,18	11,02	4,08	5,44
dez/2005	2,94	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,41	5,88
dez/2006	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2007	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2008	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2009	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2010	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2011	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2012	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2013	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2014	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2015	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2016	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2017	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2018	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2019	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2020	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2021	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2022	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2023	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35
dez/2024	3,17	3,97	5,95	7,93	9,92	11,90	4,76	6,35

34. Os itens 6.1 a 6.6, do Termo Aditivo nº 001/00, estabelecem:

*“6.1. O valor da TARIFA de pedágio será reajustado anualmente, sem prejuízo do disposto no caput e no § 5º do art. 28 e no § 1º do art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.*

*6.2. Para aplicação do reajustamento tarifário periódico anual, a TARIFA BÁSICA (TB) será a constante do Quadro do item 5.2.2.*

*6.3. O primeiro reajuste contratual dar-se-á no mês de dezembro de 2000, tomando como base de cálculo os valores de TARIFA BÁSICA indicados no Quadro do item 5.2.2 da CLÁUSULA QUINTA do presente ADITIVO, sobre os quais incidirá a variação obtida através da aplicação da fórmula paramétrica prevista no CONTRATO de Concessão (itens 7.2.1), entre a data-base (dezembro de 1999) e a data de seu cálculo (dezembro de 2000), sendo que os valores resultantes vigorarão a partir do primeiro dia do mês de janeiro de 2001.*




*6.4. Os reajustes posteriores ocorrerão a cada 12 (doze) meses, sempre no mês de Dezembro, de acordo com a TARIFA BÁSICA estabelecida no Quadro do item 5.2.2, e Cláusula 7.2.1 do Contrato de Concessão PJ/CD/215/98, sub-rogado e rerratificado sob o nº 013/00-MT.*

*6.5. O cálculo do reajuste do valor da TARIFA será feito pela CONTRATADA e previamente submetido ao CONTRATANTE para verificação de sua correção. O CONTRATANTE terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos para verificar e, se correto, homologar o reajuste da tarifa. Decorrido esse prazo e não havendo manifestação do DNER, considerar-se-á o cálculo como tacitamente aprovado e a nova tarifa apta a ser praticada pela CONTRATADA.*

*6.6. Homologado o reajuste da tarifa pelo CONTRATANTE e ouvido, em sendo o caso, o Ministério da Fazenda, a CONTRATADA, fica autorizada a praticar o reajuste.”*

#### **4.1.2 Apuração do Reajuste pela ANTT**

35. Para o cálculo do reajuste tarifário a vigorar no ano de 2014, foram identificados os índices necessários à aplicação da fórmula paramétrica mencionada no item 7.2.1 do Contrato de Concessão 013/00-MT (PJ/CD/215/98), divulgado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV para o 2º mês anterior ao da data-base (dez/1999) e para o 2º mês anterior ao da data de reajuste (dez/2013), que correspondem aos meses de outubro de 1999 e outubro de 2013 respectivamente, conforme apresentado a seguir:

14 de 36

Índice da FGV	Out/1999	Out/2013
IT	93,214	235,470
IP	87,718	257,935
IOAE	92,157	244,112
INCC	178,574	562,241
IC	91,635	190,540
IGPM	170,861	533,621

36. Substituindo-se os componentes na fórmula paramétrica contratual:

$$TB_R = TB \times \left\{ \left[ \frac{0,10(IT_t - IT_0)}{IT_0} + \frac{0,20(IP_t - IP_0)}{IP_0} + \frac{0,20(IOAE_t - IOAE_0)}{IOAE_0} + \frac{0,10(INCC_t - INCC_0)}{INCC_0} + \frac{0,30(IC_t - IC_0)}{IC_0} + \frac{0,10(IGPM_t - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right] \right\}$$

$$TB_R = TB \times \left\{ \left[ \frac{0,10 \left( \frac{235,470 - 93,214}{93,214} \right) + \frac{0,20 \left( \frac{257,935 - 87,718}{87,718} \right) + \frac{0,20 \left( \frac{244,112 - 92,157}{92,157} \right) + \frac{0,10 \left( \frac{562,241 - 178,574}{178,574} \right) + \frac{0,30 \left( \frac{190,540 - 91,635}{91,635} \right) + \frac{0,10 \left( \frac{533,621 - 170,861}{170,861} \right) + 1}{1} \right] \right\}$$

**$TB_R = TB \times 2,62145$**

37. O componente da fórmula paramétrica que multiplica a TB (Tarifa Básica – Out/99) é o índice de reajuste tarifário (IRT), neste caso de 2,62145, correspondente à variação ponderada dos principais componentes de custos desde a data base de dez/1999 a dez/2013. O percentual de 5,72% (cinco inteiros e setenta e dois centésimos por cento) representa a variação para o período incorrido de um ano, apurado sobre o IRT anterior  $\{[(2,62145/2,47968) \times 100] - 100\}$ .

## 4.2 Revisão

38. A cláusula sétima do Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) dispõe sobre a forma de restabelecimento da 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.

39. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resolução ANTT nº 675/2004.

40. A concessionária apresentou o seu pleito de revisão por meio da carta nº 8672013, de 16/09/2013, a qual foi analisada por meio da Nota Técnica nº 33/2013/GEINV/SUINF, de

25/10/2013, complementada pelas Notas Técnicas nº 041/2013/GEINV/SUINF, de 22/11/2013 e nº 044/2013/GEINV/SUINF, de 02/12/2013.

41. Em relação à repactuação contratual apresentada por meio da carta CE nº 1117/2013-DS, de 10/12/2013, por meio do Memorando nº 1.744/2013/SUINF, de 13/12/201 (fl. 20 do processo 50.500.195204/2013-80), o referido pleito foi apresentado à Diretoria da ANTT e alguns questionamentos acerca da consideração ou não de certos itens que fogem da álea de decisão técnica foram feitos, conforme transcrição abaixo:


- “1. A Diretoria concorda com a premissa de exclusão dos trechos de Bagé e Molhes?*
- 2. A Diretoria concorda com a alteração proposta para o fator multiplicador (VP/VL) de 1,38 para: 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 em 2016?*
- 3. Em relação à incorporação de pista duplicada da BR-392/RS, a Diretoria concorda em só inserir os investimentos necessários para a manutenção do pavimento nos anos de 2013 e 2014?”*

42. O cálculo dos impactos tarifários relativo aos itens da repactuação contratual, apresentada pela concessionária, foi feito considerando a hipótese de resposta positiva da Diretoria aos 3 questionamentos transcritos acima. Caso a resposta seja diferente, Nota Técnica complementar analisará os impactos.

43. Caso a Diretoria concorde com os itens de repactuação, também será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF proceda a uma análise do pleito da concessionária. Qualquer diferença em relação às informações utilizadas nesta Nota Técnica poderá ser retificada, após análise da GEINV, e considerada em Revisão subsequente.

44. Tendo em vista a publicação da Resolução nº 3.651/2011, de 07/04/2011, a inserção de novos investimentos e serviços no Contrato de Concessão foi feita no Fluxo de Caixa Marginal.

45. Ressalta-se ainda que no escopo da presente revisão tarifária os cálculos referentes ao Fluxo de Caixa Marginal foram executados, no que diz respeito à taxa interna de retorno – TIR, conforme a Resolução ANTT nº 4.075/2013 e Anexos, de 03 de abril de 2013, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis.





#### **4.2.1 Dispositivos Contratuais e Regulamentares Aplicáveis à Revisão da TBP**

46. Vale transcrever o que dispõe a cláusula sétima do Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98), quanto à revisão tarifária:

*“7.1. O CONTRATO será revisto para restabelecer a relação original entre encargos da CONTRATADA e receita da Concessão, visando a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro.*

*7.2. Sem prejuízos de outras hipóteses, a revisão da tarifa básica dar-se-á nos seguintes casos:*

*a) ressaltados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de assinatura do presente ADITIVO e que repercutam nos custos da CONTRATADA;*

*b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (P.E.R);*

*c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de caso fortuito, força maior, fato do príncipe ou fato da Administração, ou ainda interferências Imprevistas que resultem, comprovadamente, em acréscimo dos custos da CONTRATADA;*

*d) sempre que a CONTRATADA promover a desapropriação de bens imóveis, instituir servidão administrativa ou impuser limitações administrativas ao direito de propriedade, suportando os encargos respectivos;*

*e) sempre que alteração unilateral do CONTRATO modificar os encargos da CONTRATADA;*

*f) sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados pela CONTRATADA na definição dos encargos, desde que imprevisíveis e não*

*atendidas ou cobertos pelos reajustes tarifários previstos no CONTRATO, para mais ou para menos, conforme o caso, observados os preceitos legais pertinentes.*

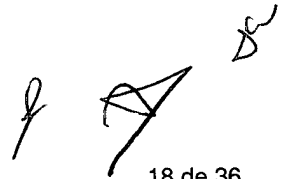
*7.3. Sempre que houver, lugar para a revisão da TARIFA, CONTRATANTE (ou DNER) e CONTRATADA poderão acordar, complementar ou alternativamente ao aumento do valor da TARIFA:*

- a) alteração do prazo da Concessão;*
- b) alteração dos trechos que integram o PÓLO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA PELOTAS/RS;*
- c) atribuição de compensação direta à CONTRATADA;*
- d) adequação do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER);*
- e) combinação das alternativas anteriores;*
- f) outras formas autorizadas por Lei.*

*7.4. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO terá início:*

- a) mediante requerimento dirigido pela CONTRATADA ao Diretor Geral do DNER, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências acima referidas sobre as componentes de custos consideradas pela CONTRATADA ou, ainda, sobre suas receitas;*
- b) de ofício, pelo Diretor-Geral do DNER.*

*7.5. O Diretor-Geral do DNER terá o prazo de 10 (dez) dias úteis para decidir sobre o requerimento a que alude o subitem "a" do item anterior, contado da data da sua apresentação.*



7.6. *Caso não haja decisão no prazo estabelecido, os autos serão imediatamente submetidos à deliberação do Ministério dos Transportes.*

7.7. *Se o requerimento não for aprovado, a revisão poderá ser submetida ao "Processo Amigável de Solução das Divergências Contratuais" previsto no CONTRATO.*

7.8. *Aprovado o requerimento ou expedido o laudo de arbitragem, com a definição da nova equação contratual, o Diretor Geral do DNER autorizará no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, que a nova equação - acompanhada da nova TARIFA - seja praticada pela CONTRATADA.*

7.9. *A revisão do CONTRATO, com a recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro inicial, será relativamente ao evento ou fato que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período da Concessão.*



7.10. *O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO não poderá prescindir da análise das alterações sofridas na economia interna do contrato quanto a taxa interna de retorno, payback, exposição máxima do caixa anual, valor presente líquido do resultado, variação do valor total do contrato e demais indicadores econômico-financeiros passíveis de aferição.*

7.11. *O procedimento de revisão das tarifas será concluído num prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, ressalvada a hipótese de necessidade de instrução, quando o prazo poderá ser prorrogado."*

47. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

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

*I – relativamente ao exercício fiscal anterior:*



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

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

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

*II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para 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 no cronograma financeiro decorrentes de:*

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

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



#### **4.2.2 10ª Revisão Ordinária**

48. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,64966, aprovada na 9ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária – Resolução nº 3.961, de 19 de dezembro de 2012 –, passa-se aos eventos desta 10ª revisão ordinária da TBP.

49. A seguir, serão apresentados separadamente os eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original e aqueles inseridos no Fluxo de Caixa Marginal.

#### **I – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original**

##### **4.2.2.1 Correção do arredondamento da tarifa**

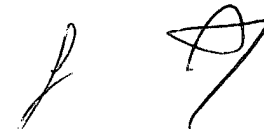
50. A correção do arredondamento é item de revisão ordinária, incluído no pleito da concessionária, correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2013, compensando as perdas ou ganhos por arredondamento. Essa atualização realiza-se por meio do procedimento de inclusão da tarifa efetivamente praticada e do IRT do período anterior no quadro de ponderação de tarifas, item “2.2.3 – TARIFAS POR CATEGORIA – IRT” da planilha “BASE”.

51. Este ajuste implicou em uma variação positiva da TBP de 0,04% (quatro centésimos por cento).

##### **4.2.2.2 Receitas extraordinárias e custos associados**

52. Item de revisão ordinária (preconizado na Resolução ANTT nº 675/2004) e também integrante do pleito da concessionária. O repasse à modicidade das receitas extraordinárias foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2552, de 14.2.2008, onde 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 anterior, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004.”*

53. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, tem-se:

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

*I – relativamente ao exercício fiscal anterior:*

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

*(...)*

*Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício fiscal anterior.”*

54. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas em 2012, após deduzidos os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a Resolução nº 2.552/2008.

55. As receitas auferidas que foram aprovadas para 2012 constam do Memorando nº 418/2013/GEFOR/SUINF (fl. 06). Estas foram lançadas na planilha “BASE”, item “2.4 RECEITAS ALTERNATIVAS E CUSTOS”.



56. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, em 2011, resultou em um decréscimo da TBP de 0,04% (quatro centésimos por cento).

#### 4.2.2.3 Inexecuções no Programa de Exploração da Rodovia - PER

57. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme Notas Técnicas nº 33/2013/GEINV/SUINF, nº 041/2013/GEINV/SUINF e nº 044/2013/GEINV/SUINF (Processo 50500.166433/2013-97), foram consideradas inexecuções no cronograma de obras e serviços da ECOSUL. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme quadro a seguir. O impacto total das inexecuções no PER é de um decréscimo da TBP de 0,13% (treze centésimos por cento).

#### R.O. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER – Fluxo de Caixa Original

Item do PER	Descrição do Item	$\Delta$ % na TBP
A	Recuperação das Rodovias	-0,13
A 2.1	Pavimentos	-0,003
A 2.3	Obras-de-Arte Especiais	-0,127

## II – Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

#### 4.2.2.4 Inserção de nova TIR

58. Em atendimento ao previsto no art. 8º da Resolução 3.651/11, a Taxa Interna de Retorno – TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

59. A publicação da Resolução ANTT nº 4.075/13 disciplinou a forma de cálculo da TIR a ser considerada no FCM de cada concessão nos termos da Resolução 3.651/11. A Nota Técnica nº 039/GEROR/2013, Anexo V da Resolução 4.075/13, dispõe que o WACC é função do “Estágio de Maturação” da concessão, que, por sua vez, leva em consideração o volume dos investimentos



como percentual de execução dos investimentos previstos no Programa de Exploração da Rodovia – PER.

60. No caso da Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. – ECOSUL, a hipótese de enquadramento é aquela que trata de investimentos totais inferiores a R\$ 20 milhões a cada ano – 2011, 2012 e 2013 (a preços de abril de 2011) –, para a qual, o WACC será de 8,01% a.a. (oito inteiros e um centésimo por cento ao ano) a remunerar os novos investimentos e custos operacionais.

61. O efeito da inserção da nova TIR, a remunerar os investimentos no FCM a partir de 2011, resultou em uma variação negativa de 2,62% (dois inteiros e sessenta e dois centésimos por cento) na TBP.

#### **4.2.2.5 Alteração do Tráfego Real**

62. Os artigos 4º e 5º da Resolução nº 3.651/11 tratam das correções dos valores de tráfego lançados nos FCM. Conforme dispõe a Resolução citada, o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real. Em atendimento ao normativo, foram substituídos no FCM os valores de tráfego projetados na proposta pelos valores de tráfego reais apurados pela concessionária, e informados à ANTT por meio do RETOFF.

63. Assim, procedeu-se à atualização do tráfego real para os anos de 2010, 2011 e 2012, nas cinco praças de pedágio, realizada na aba “TRÁFEGO REAL” da planilha do FCM.

64. O resultado da alteração dos valores de tráfego resultou em uma variação negativa de 0,42% (quarenta e dois centésimos por cento) na TBP.

#### **4.2.2.6 Correção do arredondamento da tarifa**

65. A correção do arredondamento é item de revisão ordinária, incluído no pleito da concessionária, correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2013, compensando às perdas ou ganhos por arredondamento. Os efeitos decorrentes de arredondamento de tarifas de 1º de janeiro de 2013 até





31 de dezembro de 2013, no fluxo de caixa marginal, resultaram em ajuste que implicou em uma variação positiva da TBP de 0,001% (um milésimo por cento).

#### **4.2.2.7 Não utilização de verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal**

66. Trata-se de item incorporado ao Fluxo de Caixa Marginal referente ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF, em cumprimento ao 3º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Polo Rodoviário de Pelotas/RS. Em razão de até o momento não ter sido firmado o convênio de repasse dos recursos à PRF, não se utilizou os recursos previstos para o ano de 2012. Assim, a não utilização de verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal resultou em um decréscimo de 0,03% (três centésimos por cento) na TBP.

#### **4.2.2.8 Efeito final da 10ª Revisão Ordinária**

67. Considerando todos os itens da revisão ordinária, a TBP é alterada de R\$ 3,64966 para R\$ 3,53307, correspondendo a um decréscimo de 3,19% (três inteiros e dezenove centésimos por cento) na TBP.

#### **4.2.3 6ª Revisão Extraordinária**

68. Conforme documentado no processo nº 50500.166433/2013-97, a análise completa do pleito apresentado pela Concessionária ECOSUL S.A. para a 10ª Revisão Ordinária e o seu Reajuste, considerava itens de caráter extraordinário, como a alteração de investimentos previstos e a inclusão de novos investimentos e custos operacionais. Tal pleito foi analisado pela GEINV/SUINF, Notas Técnicas nº 33/2013/GEINV/SUINF, nº 041/2013/GEINV/SUINF e nº 044/2013/GEINV/SUINF.

69. Em relação à incorporação de pista duplicada pelo DNIT à rodovia BR-392/RS, trecho Pelotas – Rio Grande, os dados utilizados foram os constantes do processo nº 50.500.114673/2013-14.

70. No que tange à repactuação contratual, foram utilizados os dados apresentados pela concessionária. Caso a Diretoria da ANTT concorde com os itens de repactuação, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF proceda a uma análise



do pleito da concessionária. Qualquer diferença em relação às informações utilizadas nesta Nota Técnica poderá ser retificada, após análise da GEINV, e considerada em Revisão subsequente.

71. A seguir, serão apresentados separadamente os eventos inseridos tanto no Fluxo de Caixa Original quanto no Fluxo de Caixa Marginal, conforme alterações no PER analisadas pela GEINV, incorporação de pista duplicada pelo DNIT à BR-392/RS e repactuação contratual.

#### 4.2.3.1 Alterações no PER

72. Em função de análise procedida pela GEINV, levado em consideração o pleito da concessionária, foi considerada a reprogramação e a inclusão de novos investimentos em pavimentos, alteração nos investimentos em obras-de-arte especiais, elementos de proteção e segurança e drenagem e obras de arte corrente, e a inclusão de novos investimentos em elementos de proteção e segurança, drenagem e obras de arte corrente, com acréscimo de valor no cronograma de obras e serviços da ECOSUL. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações, nos Fluxos de Caixa Original (FCO) e Marginal (FCM), resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme os quadros a seguir.

#### I - Evento inserido no Fluxo de Caixa Original – FCO

##### R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
A	Recuperação das Rodovias	-0,05
A 2.1	Pavimentos	0,01
A 2.3	Obras-de-Arte Especiais	-0,06
A 2.4	Elementos de Proteção e Segurança	0,00
A 2.6	Drenagem e Obras-de-Arte Corrente	0,00



## II - Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal – FCM

### R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER

Item do PER	Descrição do Item	$\Delta$ % na TBP
<b>A</b>	<b>Recuperação das Rodovias</b>	<b>1,22</b>
A 2.1	Pavimentos	0,67
A 2.4	Elementos de Proteção e Segurança	0,39
A 2.6	Drenagem e Obras-de-Arte Corrente	0,15
<b>C</b>	<b>Manutenção</b>	<b>0,16</b>
C 1	Pavimentos	0,15
C 4	Elementos de Proteção e Segurança	0,01

73. O impacto total das alterações no PER, tanto no FCO quanto no FCM, é um acréscimo da TBP de 1,33% (um inteiro e trinta e três centésimos por cento).

74. A consideração, unicamente, dos itens acima na 6ª Revisão Extraordinária altera a TBP proposta na 10ª Revisão Ordinária de R\$ 3,53307 para R\$ 3,58145, correspondendo a um acréscimo de 1,37% (um inteiro e trinta e sete centésimos por cento).

#### 4.2.3.2 Incorporação de pista duplicada pelo DNIT à rodovia BR-392/RS

75. Considera-se também, nesta 6ª Revisão Extraordinária o impacto tarifário da incorporação à concessão de pista duplicada pelo DNIT na BR-392/RS, no segmento entre Pelotas e Rio Grande, analisada no processo 50.500.114673/2013-14.

76. Observa-se que a complementação da Outorga, em razão desta incorporação (processo nº 50.500.114673/2013-14), foi enviada ao Ministério dos Transportes, por meio do Ofício nº 1.397/2013/DG/ANTT, de 13/12/2013.

77. Visando proceder ao desconto tarifário discutido com o Ministério dos Transportes, estão sendo considerados, nesta Nota Técnica somente os investimentos necessários para a manutenção



do pavimento nos anos de 2013 e 2014 (item C.1). A este respeito, o Memorando nº 1.744/2013/SUINF, de 13/12/2013, questiona a Diretoria da ANTT, conforme transcrição abaixo:

*“3. Em relação à incorporação de pista duplicada da BR-392/RS, a Diretoria concorda em só inserir os investimentos necessários para a manutenção do pavimento nos anos de 2013 e 2014?”*

78. Observa-se que a tabela abaixo apresenta os impactos, considerando a hipótese de acordo da Diretoria ao questionamento feito acima. Caso o seu entendimento seja contrário, será necessário recalcular o item C.1. Os demais itens seguem as informações constantes do processo 50.500.114673/2013-14.

**R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER - FCM**




Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
	<b>Incorporação de pista duplicada na BR-392/RS</b>	<b>1,05</b>
B.12 /F.1.1 /F.1.2/D.1	Custos Operacionais (2013-2026)	0,79
C.1	Manutenção Pavimento (2013-2014)	0,67
E.1/E.3	Ampliação da Praça de Pedágio de Capão Seco	0,39

79. O impacto total das alterações no PER, por meio do FCM, em razão da incorporação à concessão de pista duplicada pelo DNIT na BR-392/RS, no segmento entre Pelotas e Rio Grande é um acréscimo da TBP de 1,05% (um inteiro e cinco centésimos por cento).

80. A consideração na 6ª Revisão Extraordinária dos itens tratados no tópico 4.2.3.1 conjuntamente com os tratados em 4.2.3.2 acima, altera a TBP proposta na 10ª Revisão Ordinária de R\$ 3,53307 para R\$ 3,61910, correspondendo a um acréscimo de 2,43% (dois inteiros e quarenta e três centésimos por cento).

**4.2.3.3 Repactuação do contrato**

81. A repactuação contratual proposta pela concessionária por meio da carta CE nº 1117/2013-DS, de 10/12/2013, contempla os seguintes itens:

- Retirada dos Trechos Pelotas - Bagé e acesso aos Molhes da Barra;
- Alteração Fator VP/VL (1,7 em 2014 – 1,9 em 2015 – 2,0 a partir de 2016);
- Retirada de um investimento previsto em 2015 - Ampliação de praça de Pedágio;
- Indução de 4% de tráfego a partir de 2014 no FCO e FCM, em função da incorporação da pista duplicada da rodovia BR-392/RS e da redução tarifária;
- Adoção de uma Taxa de Crescimento Anual no FCM de 3%.

82. Em relação aos dois primeiros itens, o Memorando nº 1.744/2013/SUINF, de 13/12/2013, questiona a Diretoria da ANTT, conforme transcrição abaixo:

*“1. A Diretoria concorda com a premissa de exclusão dos trechos de Bagé e Molhes?”*

*2. A Diretoria concorda com a alteração proposta para o fator multiplicador (VP/VL) de 1,38 para: 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 em 2016?”*

83. Os impactos aqui apresentados consideram a hipótese de acordo da Diretoria. Caso o seu entendimento seja contrário, será necessário recalcular os referidos itens.

84. Observa-se que os dados utilizados foram os apresentados pela concessionária, entretanto, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV/SUINF proceda a uma análise do pleito da concessionária. Qualquer diferença em relação às informações utilizadas nesta Nota Técnica poderá ser retificada, após análise da GEINV, e considerada em Revisão subsequente.

#### **4.2.3.3.1 Retirada dos Trechos Pelotas – Bagé e acesso aos Molhes da Barra**

85. A proposta consiste em excluir do escopo do contrato de concessão os trechos da BR-293/RS, entre Pelotas e Bagé, e da BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra, notadamente os trechos da concessão com menores volumes de tráfego. Com esta alteração a concessão, que hoje



---

compreende 623,8 km, passará a ter 457,3 km de extensão total, ou seja, uma exclusão de 166,5 km da extensão da concessão.

86. É importante salientar que nos referidos trechos não existe nenhuma praça de pedágio, nem base operacional.

87. Os trechos que serão excluídos da Concessão ficarão ainda sob a responsabilidade da ECOSUL durante o período de um ano, a contar da formalização do Termo Aditivo da Repactuação Contratual, período este em que a concessionária terá obrigações apenas de conservação da rodovia existente, sem qualquer responsabilidade sob a operação da rodovia (atendimentos médico e mecânico) e investimentos em recuperação/manutenção da rodovia (pavimento, OAEs, etc.).

88. Após este período, os trechos passarão para a administração do Governo Federal, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT. Esta transferência será formalizada através de Termo de Cessão de bens assinado pela ANTT, ECOSUL e DNIT.


89. A exclusão dos trechos da BR-293/RS e BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra tem como consequência a retirada do PER dos investimentos que seriam realizados nesses locais nos anos futuros, gerando uma diminuição nos valores do quadro de investimentos.

90. Também ocorrerá uma redução nos itens D – CONSERVAÇÃO ROTINEIRA DA RODOVIA, F1 – OPERAÇÃO DA RODOVIA e B – MONITORAÇÃO DA RODOVIA do quadro de custos operacionais da concessionária.

91. Os critérios para a redução dos investimentos e custos operacionais foram baseados nas Notas Técnicas nº 163/GEROR/SUINF/2010 e nº 106/GEROR/SUINF/2011, atualizados de acordo com os trechos a serem excluídos da concessão. Entretanto, caso a Diretoria da ANTT autorize a referida exclusão de trechos propostas, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV/SUINF) apresente proposta de ajuste nos valores de investimentos e custos operacionais.

D

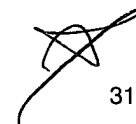
Z



**R.E. – Impacto relativo na TBP de cada rubrica do PER - FCO**

Item do PER	Descrição do Item	Δ % na TBP
	<b>Retirada dos Trechos Pelotas- Bagé e acesso aos Molhes da Barra</b>	<b>-2,65%</b>
	<b>Investimentos</b>	<b>-1,31%</b>
A.2.1	Recuperação das rodovias - Pavimentos	-0,69%
A.2.4	Recuperação das rodovias - Elementos de Proteção e Seg.	-0,07%
A.2.6	Recuperação das rodovias - Drenagem e OACs	-0,19%
B.7	Monitoração das rodovias - Sistemas de Operação	-0,01%
C.1	Manutenção - Pavimentos	-0,30%
C.4	Manutenção - Elementos de Proteção e Seg.	-0,01%
E.6	Operação - Sistema Telefonia e Radiocomunic.	-0,01%
E.7	Operação - Operação da Rodovia	-0,01%
G.7	Melhoramentos - Meio-Ambiente	-0,01%
	<b>Custos Operacionais</b>	<b>-1,34%</b>
F.1.2	Operação da rodovia – Manutenção Veíc. e Comb.	-0,06%
F.1.6	Operação da rodovia – Consultorias	-0,003%
F.1.7	Operação da rodovia – Locação de Veículos	-0,03%
D.1	Conservação rotineira da rodovia – trechos obrig.	-0,84%
D.2	Conservação rotineira da rodovia – trechos oferta	-0,05%
B.9	Monitoração das rodovias – Mão de Obra	-0,29%
B.10	Monitoração das rodovias – Manut. Veíc. e Comb.	-0,02%
B.11	Monitoração das rodovias – Material de escritório	-0,003%
B.12	Monitoração das rodovias – Consultorias	-0,03%
B.13	Monitoração das rodovias – EPI	-0,01%

92. O impacto total das alterações no PER, no FCO, em razão da exclusão do escopo do contrato de concessão os trechos da BR-293/RS, entre Pelotas e Bagé, e da BR-392/RS - Acesso aos Molhes da Barra é um decréscimo da TBP de 2,65% (dois inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento).

---

#### **4.2.3.3.2 Alteração do Fator VP/VL (1,7 em 2014 – 1,9 em 2015 – 2,0 a partir de 2016)**

93. Com o objetivo de manter a mesma estrutura tarifária das demais concessões federais no que tange a relação entre a tarifa de Veículos Pesados (VP) e Veículos Leves (VL), a proposta de repactuação contempla a adoção gradativa do fator multiplicador (VP/VL) de 1,38 para: 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 em 2016.

94. O impacto da alteração no fator multiplicador Veículos Pesados (VP) em relação aos Veículos Leves (VL), implementado tanto no FCO quanto no FCM, é um decréscimo da TBP de 19,32% (dezenove inteiros e trinta e dois centésimos por cento).

#### **4.2.3.3.3 Exclusão de valor do PER – Item E.3**

95. Também está se propondo na repactuação, a retirada da verba prevista em 2015, no valor de R\$ 1.315.850,00 (PI), para o item E.3 – Sistemas de arrecadação de Pedágio.



96. Caso a Diretoria da ANTT autorize a repactuação, será necessário que a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias (GEINV/SUINF) analise a pertinência da exclusão proposta.

97. O impacto da exclusão deste item é um decréscimo da TBP de 0,33% (trinta e três centésimos por cento).

#### **4.2.3.3.4 Indução de 4% de tráfego no FCO e FCM**

98. Em razão da incorporação de pista duplicada da BR-392/RS e da redução tarifária decorrente da repactuação, está se propondo considerar, na repactuação contratual, uma indução de tráfego de 4%, nos Fluxos de Caixa Original (FCO) e Marginal (FCM), a partir de 2014. Observa-se que esta indução será retificada posteriormente, de acordo com metodologia proposta na Nota Técnica nº 053/2013/SUINF/ANTT.

99. O impacto da indução de tráfego é um decréscimo da TBP de 2,96% (dois inteiros e noventa e seis centésimos por cento).





#### **4.2.3.3.5 Adoção de uma Taxa de Crescimento Anual no FCM de 3%**

100. Também está se propondo adotar uma taxa de crescimento de 3,0% para o tráfego do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), a partir de 2013, tendo em vista se tratar de valor mais condizente com a realidade. Observa-se que a cada ano o tráfego projetado no FCM é substituído pelo tráfego real.

101. O impacto da alteração da taxa de crescimento no FCM é um decréscimo da TBP de 0,36% (trinta e seis centésimos por cento).

102. A repactuação contratual propõe uma redução da TBP em 25,83% para veículos leves e para veículos pesados: -8,59, +2,17% e +7,54%, respectivamente nos anos de 2014, 2015 e 2016. Entretanto observa-se que todos os cálculos foram realizados considerando o cenário proposto a partir de 01 de janeiro de 2014 e foi considerada a hipótese de um posicionamento favorável da Diretoria em relação aos seguintes itens:

- Retirada dos Trechos Pelotas - Bagé e acesso aos Molhes da Barra;
- Alteração Fator VP/VL (1,7 em 2014 – 1,9 em 2015 – 2,0 a partir de 2016);
- Em relação à incorporação de pista duplicada da BR-392/RS, inserção dos investimentos necessários para a manutenção do pavimento nos anos de 2013 e 2014.

103. Caso a repactuação não seja implementada na data prevista, ou a Diretoria não se posicione favorável aos itens que lhe foram questionados por meio do Memorando nº 1.744/2013/SUINF, o impacto deverá ser recalculado.

104. Também será necessário que a GEINV/SUINF analise a proposta de repactuação apresentada pela concessionária.

#### 4.2.3.4 Efeito final da 6ª Revisão Extraordinária

105. Considerando todos os itens da revisão extraordinária, a TBP é alterada de R\$ 3,53307 para R\$ 2,68433, correspondendo a um decréscimo de 24,02% (vinte e quatro inteiros e dois centésimos por cento) em relação à revisão ordinária.

#### 4.2.4 Efeito final das revisões ordinária e extraordinária

106. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,64966, aprovada na 9ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária – Resolução ANTT 3.961/2012, de 19 de dezembro de 2012 –, o impacto conjunto da 10ª Revisão Ordinária e da 6ª Revisão Extraordinária é um decréscimo na TBP de 26,45% (vinte e seis inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento). A TBP revisada é de R\$ 2,68433.

#### 4.2.5 Atualização da TBP revisada


107. Considerando-se o IRT de 2,62145, bem como a nova TBP de R\$ 2,68433, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 7,03684, representando uma variação negativa de 22,24% (vinte e dois inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2012 (R\$ 9,04998), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

\* R\$ 7,00, representando uma variação negativa de 22,22% (vinte e dois inteiros e vinte e dois centésimos por cento) sobre a tarifa aprovada em dezembro de 2012 (R\$ 9,00), após a aplicação do critério de arredondamento.

### 5. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

108. Em atendimento ao Memorando Circular nº 014/2013/GEROR/SUINF, de 01/10/2013, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias – GEFOR encaminhou o Memorando 418/2013/GEFOR/SUINF, de 18/10/2013 (fls. 6/25) reportando em anexo o Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro 2013, atestando a regularidade fiscal e contratual da



ECOSUL em referência aos aspectos econômico-financeiros, inclusive em relação ao item seguros de responsabilidade civil e danos materiais.

109. Ainda a GEFOR, também em atendimento ao Memorando Circular nº 014/2013/GEROR/SUINF, informou, por meio do memorando nº 399/2013/GEFOR/SUINF (fls. 2/3), que não existe óbice, por parte daquela gerência, à aprovação do pleito de reajuste.

110. Outrossim, novamente em atendimento ao Memorando Circular nº 014/2013/GEROR/SUINF, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias – GEINV informou, por meio do memorando nº 1.716/2013/GEINV/SUINF, que não existe óbice, por parte daquela gerência, para aprovação do reajuste da TBP da ECOSUL.

111. Em relação à Garantia de Execução Contratual exigida da concessionária, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF atesta, por meio do Parecer Técnico nº 162/COINF/ANTT/URRS/2013, de 26/06/2013, que a Apólice de Seguro Garantia em questão encontra-se em plena vigência e atende ao disposto no Contrato de Concessão.

112. Além dos itens de adimplência contratual, informamos que foi encaminhado, em 29.11.2013, o Ofício nº 1.814/2013/SUINF ao Ministério da Fazenda, em cumprimento à Portaria MF nº 118, de 17 de maio de 2002 e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 – 3.4.1.11/2010, informando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do contrato de concessão da concessionária ECOSUL S.A.

## **6. CONCLUSÃO**

113. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 10ª Revisão Ordinária e a 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECOSUL S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

114. O processo de reajuste indicou o percentual de 5,72% (cinco inteiros e setenta e dois centésimos por cento), correspondente à variação ponderada dos principais componentes dos custos da concessionária, segundo fórmula paramétrica contratual.

115. Concomitante ao processo de reajuste, a ANTT está efetuando a 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, conforme anteriormente exposto, alterando-a

---

de R\$ 3,64966 para R\$ 2,68433– a preços de dezembro de 1999, representando um decréscimo de 26,45% (vinte e seis inteiros e quarenta e cinco centésimos por cento).

116. Os efeitos combinados do reajuste e das revisões resultam no decréscimo da tarifa de pedágio em 22,24% (vinte e dois inteiros e vinte e quatro centésimos por cento) antes da aproximação, e em 22,22% (vinte e dois inteiros e vinte e dois centésimos por cento) após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

117. Observa-se que na 6ª Revisão Extraordinária, estão sendo consideradas tanto as alterações no PER analisadas pela GEINV, quanto a incorporação de pista duplicada pelo DNIT à BR-392/RS e a repactuação contratual.

118. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame Procuradoria Geral e da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para:

- retirada dos Trechos Pelotas – Bagé e acesso aos Molhes da Barra;
- a concessão do Reajuste, da 10ª Revisão Ordinária e da 6ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a ECOSUL S.A., cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária de R\$ 9,00 (nove reais) para R\$ 7,00 (sete reais), nas praças de pedágio, com vigência a partir de 1º de janeiro 2014.