



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 262/2019/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: ECO101 CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A

Referência: Processo nº 50501.320243/2018-26

Assunto: 6ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária, e Reajuste da TBP da ECO101 – Análise do pleito GEREFF.

Sumário

1 OBJETO

2 ANÁLISE

2.1 Receitas Extraordinárias

2.2 IRT, arredondamento e correção do atraso do reajuste anterior

2.3 Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real

2.4 Eixos suspensos

2.5 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT

2.6 Incidência de IOF nas operações de crédito do BNDES

2.7 Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio

2.8 Desconto de Reequilíbrio

2.9 Fator X

2.10 Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

2.11 Prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros

3 CONCLUSÃO

1. OBJETO

1. Trata-se da análise dos itens rotineiros, bem como do pleito apresentado pela ECO101 - Concessionária de Rodovias S.A., acerca da 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP,

no que tange às atribuições da Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias – Geref.

- Cumprir ressaltar que a manifestação acerca dos demais itens do pleito estão consignados na Nota Técnica nº 005/2019/GEFIR/SUINF.

2. ANÁLISE

2.1 Receitas Extraordinárias

- Para a 6ª Revisão Ordinária, foram consideradas as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 5º ano concessão (de 10/05/2017 a 09/05/2018), conforme análise realizada na Nota Técnica nº 025/2018/GEREF/SUINF, em anexo.
- Os valores informados foram considerados no Fluxo de Caixa Original (FCO) da Concessão, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente descrito no quadro a seguir:

Quadro 1: Impacto das Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	FCO
Variação percentual	-0,15599%

2.2 IRT, arredondamento e correção do atraso do reajuste anterior

- Conforme previsão contratual, as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e da utilização do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) provisório considerado no ano anterior devem ser compensados no ano seguinte.
- Em relação ao IRT utilizado na revisão anterior, cumprir ressaltar que teve caráter definitivo, razão pela qual não é necessária sua correção.
- Para o arredondamento tarifário, considerou-se a diferença entre a tarifa praticada e a tarifa calculada.
- O atraso na aprovação da 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária, autorizada pela Deliberação nº 342/2018, que deveria ocorrer em 18/05/2018 e só ocorreu em 29/06/2018, foi reequilibrado nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2 e FCM3, conjuntamente com a correção do arredondamento tarifário aplicado na referida revisão, resultando nos impactos percentuais indicados no quadro a seguir:

Quadro 2: Impactos devido ao Arredondamento e atraso do reajuste

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3
Variação percentual	0,00700%	0,00733%	-0,04715%	0,00150%

2.3 Substituição do tráfego projetado pelo tráfego real

9. Conforme disposto na subcláusula 20.5.4 do Contrato de Concessão e no Artigo 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014 e nº 4.727/2015, o tráfego projetado nos Fluxos de Caixa Marginais deve ser substituído anualmente pelo tráfego real do ano anterior.
10. Dessa forma, procedeu-se à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real no ano 5, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no quadro a seguir:

Quadro 3: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real

Fluxo de Caixa	FCM1	FCM2	FCM3
Variação percentual	0,01925%	-0,01724%	0,00218%

2.4 Eixos suspensos

11. No que se refere aos Eixos suspensos, foi considerada a perda de receita da Concessionária em face da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros) do ano 5.
12. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda no tráfego devido aos eixos suspensos nas Praças P1 a P7 no ano 5.

Quadro 4: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos		
Praça de Pedágio	Percentual revisão anterior	Percentual revisão atual
P 1	8,04%	8,80%
P 2	8,70%	7,92%
P 3	8,37%	9,51%
P 4	6,00%	6,47%
P 5	8,00%	7,89%
P 6	7,42%	8,73%
P 7	7,61%	7,45%

13. Os percentuais de perda foram considerados no tráfego da proposta a partir do Ano 5, em substituição aos percentuais considerados na 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária.
14. Os cálculos constam no Fluxo de Caixa Original (FCO) e resultaram no impacto percentual sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 5: Impactos devido aos Eixos suspensos

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	0,47969%

2.5 Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT

15. Conforme valores preliminares informados por e-mail da Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (GEREG), de 18/03/2019, a Concessionária utilizou o total da verba de RDT prevista na sub cláusula 14.1.1 do Contrato de Concessão para o 5ª ano concessão.
16. Desse modo, não houve valores a serem revertidos à modicidade tarifária, não havendo impacto na tarifa de pedágio.

2.6 Incidência de IOF nas operações de crédito do BNDES

17. A Concessionária solicitou, em suas cartas de manifestação, o reequilíbrio econômico financeiro referente ao IOF cobrado nas operações junto ao BNDES. O quadro a seguir apresenta os valores solicitados pela Concessionária por meio da Carta ECO101 GAC 02675 2018:

Quadro 6: Pleito de reequilíbrio IOF ECO 101

Data Liberação	Valor Liberado	Valor IOF	Índice correção	Valor IOF base contrato
24/04/2018	R\$ 1.518.452,46	R\$ 28.493,76	1,67412	R\$ 17.020,14
24/04/2018	R\$ 11.971.688,17	R\$ 224.648,73	1,67412	R\$ 134.189,14
09/05/2018	R\$ 3.910.129,97	R\$ 73.373,59	1,67412	R\$ 43.828,15
09/05/2018	R\$ 17.453.814,32	R\$ 327.520,83	1,67412	R\$ 195.637,61
26/09/2018	R\$ 5.613.374,85	R\$ 105.334,98	1,71623	R\$ 61.375,74
26/09/2018	R\$ 24.338.852,93	R\$ 456.718,58	1,71623	R\$ 266.117,13
18/12/2018	R\$ 20.000.000,00	R\$ 375.300,00	1,71623	R\$ 218.676,81

TOTAL	R\$ 84.806.312,70	R\$ 1.591.390,47	R\$	936.844,73
--------------	--------------------------	-------------------------	------------	-------------------

Tabela retirada da Carta ECO101 GAC 02675 2018

18. Quando da assinatura do Contrato de Concessão, estava em vigência o Decreto nº 6.306/2007, que estabelecia alíquota “zero” para operações de crédito efetuadas pelo BNDES. Entretanto, em 31 de agosto de 2015, foi publicado o Decreto nº 8.511/2015, passando a haver incidência de IOF nessas operações.
19. O Parecer n. 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU concluiu que tal cobrança caracteriza modificação tributária, tendo a Concessionária direito ao reequilíbrio pleiteado.
20. Na presente revisão, serão reequilibrados os eventos referentes ao 5º ano concessão, período que vai de 10/05/2017 a 09/05/2018. Os demais valores, referentes ao 6º ano concessão, deverão ter seu reequilíbrio pleiteado na próxima revisão da TBP.
21. Assim, o montante recolhido de IOF de R\$ 654.036,91, a preços correntes (R\$ 390.675,04, a preços iniciais), referente aos valores liberados no ano concessão 5, foram lançados no FCO, resultando no impacto percentual sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos devido aos Eixos suspensos

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	0,02861%

2.7 Correção dos períodos de aplicação do Desconto de Reequilíbrio

22. A metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto de Reequilíbrio tratada no Anexo 5 do Contrato de Concessão prevê que os mesmos incidam no ano subsequente à sua apuração, conforme Seção II do Anexo 5, transcrita a seguir:

“Seção II – Cálculo do Desconto de Reequilíbrio

*Pelo cumprimento de todos os indicadores especificados na **Tabela I**, não haverá aplicação do **Desconto de Reequilíbrio**.*

*Para cada ano do **Prazo da Concessão**, o **Desconto de Reequilíbrio** será calculado pelo somatório dos percentuais relativos aos indicadores não cumpridos da **Tabela I** em cada um dos subtrechos do **Sistema Rodoviário**, observado que os percentuais relativos aos indicadores da **Tabela I** serão adicionados ao **Desconto de Reequilíbrio** somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho. Dessa forma, o impacto na **Tarifa Básica de Pedágio** ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação de desempenho.”*

23. A cláusula 20.6.5 do Contrato, apresentada a seguir, também dispõe sobre a incidência do Desconto Reequilíbrio de cada ano concessão, informando que deve ser aplicado na revisão subsequente ao encerramento do mesmo:

*“20.65 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** resultante das revisões indicadas nas subcláusulas 16.4 e 16.5 sofrerá a dedução do **Desconto de Reequilíbrio** referente ao desempenho apurado no ano anterior, calculado na forma do **Anexo 5**, de acordo com a fórmula:*

Tarifa Básica de Pedágio x (1 – Desconto de Reequilíbrio)”

24. Até a revisão do ano de 2018, a ANTT tinha o entendimento de que, logo após a sua apuração, o Desconto de Reequilíbrio deveria ser aplicado na revisão ordinária subsequente, gerando um atraso na sua aplicação. Entretanto, após ampla discussão no âmbito da SUINF e com Órgãos de Controle, entendeu-se que o Desconto de Reequilíbrio deve incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão.
25. Esse tema consta, inclusive, do Relatório de Fiscalização nº 351/2017 do TCU (TC nº 024.813/2017-6), que trata de auditoria nos processos de revisão tarifária dos contratos de concessão rodoviária da ANTT. Na proposta de encaminhamento do referido Relatório, constam os seguintes itens, dentre outros, que abordam o Desconto de Reequilíbrio como Fator D:

“a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procrofe, uma vez que não se observa a aplicação automática e imediata do Fator D, bem como das possíveis medidas para corrigir/mitigar a situação, particularmente:

(...)

a.1.2) possibilidade de incidência da tarifa na revisão ordinária imediatamente subsequente de percentuais provisórios de Fator D, ainda que passíveis de correção em revisão posterior, tendo-se por base:

(...)”

26. O Quadro a seguir mostra os percentuais de Desconto de Reequilíbrio aplicados nas revisões da Tarifa Básica de Pedágio até então, bem como os percentuais corretos que deveriam ter sido aplicados e o anos em que foram constatados os descumprimentos das metas.

Quadro 8: Correções dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio da ECO101

Revisão	Desconto de Reequilíbrio aplicado	Desconto de Reequilíbrio correto a ser aplicado ¹	Ano de descumprimento da Meta
1ª RO	-	-	-
2ª RO e 1ª RE	-	0,00000%	2º ano concessão
3ª RO e 2ª RE	0,0000%	0,00000%	3º ano concessão
4ª RO e 3ª RE	0,0000%	0,59460%	4º ano concessão
5ª RO e 6ª RE	0,4300%	11,09710%	5º ano concessão

¹ Considerou as informações apresentadas no Memorando nº 116/2019/GEFIR/SUINF, de 19/02/2019, que apresentou o percentual de Desconto de Reequilíbrio para o 5º ano concessão, de 11,0971%, e do 4º ano corrigido, de 0,59460%.

27. Diante do exposto, foi apurada a diferença de receita de pedágio auferida e receita devida, a partir dos valores de tarifa não arredondadas, Descontos de Reequilíbrio aplicados e os devidos, e tráfego equivalente.
28. O tráfego equivalente, por sua vez, refere-se aos dados reais até o 5º ano concessão, e tráfego equivalente projetado (projeção utilizada no cálculo do Fluxo de Caixa Marginal – FCM) para os

períodos seguintes. Na próxima revisão, quando estiverem disponíveis os dados reais de tráfego equivalente do 6º ano concessão, deverá ser feito cálculo compensatório referente à projeção dos dados de tráfego e seus valores reais.

29. Ressaltamos, ainda, que foi considerado no cálculo que o Desconto de Reequilíbrio aplicado na 5ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária foi aplicado na TBP final, composta pela tarifa referente ao FCO e FCM. Considerando-se o novo entendimento de que o Desconto de Reequilíbrio deve incidir apenas sobre a tarifa referente ao FCO (assunto a ser abordado posteriormente nesta Nota Técnica), o Desconto de Reequilíbrio correto foi aplicado apenas nas tarifas referentes ao FCO, conforme Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, em anexo.
30. Após esses cálculos, chegou-se ao montante de R\$ 12.693.219,06 (a preços iniciais) a ser revertido à modicidade tarifária, para efetivar a devolução de receita arrecadada a maior. A correção foi realizada no FCO, resultando no percentual sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 9: Impactos devido aos Eixos suspensos

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	-0,79343%

2.8 Desconto de Reequilíbrio

31. O Memorando nº 116/2019/GEFIR/SUINF informou o percentual calculado de Desconto de Reequilíbrio em virtude de descumprimento de parâmetros de desempenho por parte da ECO101, de 0,59460% para o 4º ano concessão, e de 11,0971% para o 5º ano concessão.
32. Por meio do Memorando nº 034/2019/GEREF/SUINF, de 8 de março de 2019, foi solicitado à GEFIR que informe o Desconto de Reequilíbrio, mesmo que parcial, referente ao 6º ano concessão da ECO101, para proceder à sua aplicação na presente revisão. Como tal Desconto ainda não foi informado, optou-se por repetir o percentual referente ao 5º ano concessão, de 11,0971%, provisoriamente, sendo que será realizada a devida atualização quando o Desconto de Reequilíbrio do 6º ano concessão for disponibilizado.
33. Cabe informar, ainda, que a dissociação do impacto do Desconto de Reequilíbrio na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais consta como tema da minuta de Resolução que está sendo tratada nos autos do processo nº 50500.202870/2016-24, e está na fase de Audiência Pública, nº 001/2019, aberta em 25/02/2019.
34. Adicionalmente, foi feita consulta à Diretoria da ANTT sobre a consideração nos contratos, com previsão de incidência do Desconto de reequilíbrio, quanto:
 - à incidência do Desconto de Reequilíbrio somente sobre a tarifa de pedágio do FCO (ou de Leilão revisada para os contratos que não tem Plano de negócios); e
 - a correção da aplicação do Desconto de Reequilíbrio feita nos anos anteriores, que incidiu sobre a tarifa resultante do FCO (ou de Leilão revisada) somada à tarifa do FCM, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
35. Muito embora ainda não obtivemos uma resposta da Diretoria da ANTT sobre a consulta formulada pela SUINF, o Procurador Geral da ANTT, por meio do Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, opinou pela possibilidade jurídica de incidência de desconto de reequilíbrio apenas no FCO .
36. Diante do exposto, considerando-se o entendimento atual de que a incidência do Desconto de Reequilíbrio na Tarifa Básica de Pedágio do Fluxo de Caixa Marginal constitui um fator de

desequilíbrio dos contratos de concessão de rodovias, o Desconto de Reequilíbrio foi aplicado apenas na tarifa referente ao FCO, com o valor provisório de 11,0971% acima citado.

2.9 Fator X

37. A Concessionária solicita a postergação do período de aplicação do Fator X, com início no 10º ano concessão, uma vez que, até então não houve ganho de produtividade pela Concessionária, para que seja compartilhado com os usuários, devido a fatores diversos que impactaram negativamente na concessão, a exemplo da deterioração do quadro econômico nacional.
38. O Contrato de Concessão estabelece o seguinte:

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

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

(...)

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

39. Sobre o pleito, informamos que o assunto está sendo tratado no escopo da Revisão Extraordinária agregada à Revisão Quinquenal da ECO101 Concessionária de Rodovias S/A, não sendo objeto de análise da presente revisão.
40. Assim, considerando que a Concessão se encontra no 6º ano, será deduzido o Fator X de 0,25% do reajuste da TBP.
41. O IRT provisório, projetado para março de 2019, é de 1,78807. Após a aplicação do Fator X, tem-se o reajuste de 1,78360.

2.10 Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

42. Com base nos artigos 4º e 5º da Resolução nº 3.651/2011, transcritos a seguir, foram elaboradas duas Notas Técnicas que propuseram diferentes metodologias de calibração da curva de tráfego do FCM, a nº 036/2018/GEREF/SUINF, de 24/07/2018, e a nº 059/2018/GEREF/SUINF (em anexo), de 25/09/2018:

“Art. 4º Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado, em etapas distintas, o procedimento a seguir:

I - no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial a ser utilizado, para fins de dimensionamento da referida recomposição, considerará o tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo da concessão; e

II - anualmente, por ocasião da revisão ordinária, o cálculo referido no inciso I deste artigo será revisado com vistas a substituir o tráfego projetado pelo volume real de tráfego verificado no ano anterior.

Art. 5º Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de tráfego, a ANTT realizará, quando da revisão ordinária, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais de que trata o inciso II, do art.2º, com vistas a ajustar os dados da projeção de tráfego aos dados reais apurados durante a vigência do contrato de concessão.

§ 1º A revisão a que se refere o caput deste artigo poderá, adicionalmente, de comum acordo entre as partes, considerar outras informações apuradas durante a vigência do contrato de concessão, para fins de substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal.”

43. Assim, foi formulada consulta à Diretoria da ANTT, por meio do Memorando nº 920/2018/SUINF, de 25/09/2018, sobre a autorização da aplicação da metodologia proposta. Em resposta, o Memorando nº 073/2018/GAB deu anuência para aplicação da metodologia proposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF nas situações pertinentes.
44. Conforme a referida Nota Técnica, a atualização na projeção do tráfego deve ser realizada nos casos em que o somatório dos impactos na tarifa decorrente da substituição do tráfego real nos FCM's for superior a 0,5%.
45. Considerando que os impactos na tarifa decorrentes da substituição do tráfego real do ano 5 nos FCM's da Concessionária totalizaram o percentual de 0,004%, não se verificou a necessidade de atualização da projeção do tráfego na presente revisão.

2.11 Prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros

46. Por meio da sua proposta de revisão, a Concessionária solicitou o reequilíbrio econômico-financeiro do seu Contrato de Concessão devido à “Greve dos Caminhoneiros”, ocorrida no período de 21/05/2018 a 31/05/2018. A ECO101 alega uma perda na receita de pedágio de mais de 60%, que não poderia “ser considerada como um risco da Concessionária, haja vista que o evento foi superveniente, extraordinário e imprevisível, com consequências inevitáveis, cujos efeitos acabaram por impedir/onera demasiadamente a execução das obrigações pactuadas, sendo caracterizado como ocorrência de força maior, abarcada pela ‘teoria da imprevisão’ (art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/1993)”. A Concessionária alega, ainda, possuir seguro de riscos operacionais, entretanto, não engloba tal perda de receita.
47. Sobre o assunto, cumpre transcrever as sub cláusulas 19.1 e 19.2 do Contrato de Concessão:

*“19.1 Com exceção das hipóteses da subcláusula 19.2, a **Concessionária** é integral e exclusivamente responsável por todos os riscos relacionados à **Concessão**, inclusive, mas sem limitação, pelos seguintes riscos:*

*19.1.1 volume de tráfego em desacordo com as projeções da **Concessionária** ou do **Poder Concedente**, com exceção do disposto na subcláusula 20.8;*

(...)

*19.1.9 Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao **Contrato** por:*

*(i) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir **da Data da Assunção**, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência; e*

(ii) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da **Data da Assunção**, se as perdas e danos causados por tais eventos se sujeitem à cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

(...)

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

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

(...)”

48. Assim, trata-se de um caso específico de caso fortuito expressamente reconhecido no Contrato de Concessão, em que o Poder Concedente é responsável pela perda de receita da Concessionária somente na hipótese de haver extrapolação do limite do prazo de 15 dias nele estabelecido.
49. Nesse sentido, cumpre ressaltar que o período de duração da “Greve” foi de 11 dias, ou seja, inferior ao prazo estabelecido na subcláusula 19.1.9, inciso (i), 15 dias, configurando-se hipótese de “caso fortuito” específico cujo risco é atribuído à Concessionária.
50. Ainda, cumpre informar que a Procuradoria da ANTT, por meio do Parecer nº 01432/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, de 10/08/2018, em anexo, em manifestação à solicitação da Concessionária Via 040 para o mesmo pleito, esclareceu que, mesmo que se trate de caso fortuito, imprevisível e inevitável, não coberto por apólices de seguros no Brasil, o Contrato de Concessão aloca à Concessionária o risco pelas perdas e danos decorrentes de manifestações sociais e/ou públicas com duração de até 15 (quinze) dias.
51. Pelo exposto, não cabe reequilíbrio econômico-financeiro para o pleito em questão.

3. CONCLUSÃO

52. Conforme exposto, a presente Nota Técnica tratou das análises, no que compete à Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias – GEREFE, do pleito de revisão referente à 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.

Brasília, 28 de março de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **JÚLYCE ODÍLIA DE MATOS COSTA, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 28/03/2019, às 17:29, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Gerente**, em 28/03/2019, às 17:58, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LUÍS CARLOS DE OLIVEIRA TAQUES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 28/03/2019, às 17:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).

Documento assinado eletronicamente por **MARCELO ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em



28/03/2019, às 18:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0058424** e o código CRC **74AC16E0**.

Referência: Processo nº 50501.320243/2018-26

SEI nº 0058424

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