

**NOTA TÉCNICA Nº 270/GEROR/SUINF/2017**

Brasília, 22 de dezembro de 2017.

**PROCESSO:** 50500.460499/2016-13  
**ASSUNTO:** Reajuste, 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Pólo Rodoviário de Pelotas/RS  
**INTERESSADA:** Concessionária ECOSUL S.A.

**1. DO OBJETO**

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste com data de vigência contratual em 1º de janeiro de 2018, e das concomitantes 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016), à Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução nº 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), e à Resolução ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727 de 26 de maio de 2015), à Resolução ANTT nº 4.075, de 03 de abril de 2013 (alterada pelas Resoluções nº nº 4296, de 27 de março de 2014 e nº 4.903, de 21 de outubro de 2015, incluindo 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.



---

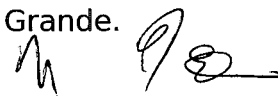
### 3. HISTÓRICO

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 de 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.



SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

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.

Quadro 1- Categorias de veículos segundo tabelas estadual e federal

Tipo de veículo	Nº de eixos	Categoria (Contrato e Termo Aditivo – Estadual)	Categoria Portaria MT nº 69
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



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

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.

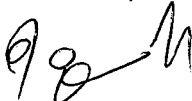
11. Com o objetivo de manter a mesma estrutura tarifária das demais concessões federais, por meio da Resolução nº 4.236/2013, a Diretoria autorizou a alteração da relação entre as categorias comercial e de passeio (fator VP/VL) para 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 a partir de 2016 até o final do prazo da concessão.

### 3.1. Reajuste

12. 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.

13. 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.

14. O quadro 2 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.



SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

Quadro 2 - 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%
2014	2,62145	5,72%
2015	2,67644	4,88%
2016	2,93145	6,62%
2017	3,08206	5,14%

## 3.2. Revisões

15. Nos termos do contrato de concessão, foram realizadas treze revisões ordinárias e nove revisões extraordinárias.

16. 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 3 – 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



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

17. 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 4 – 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

18. 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 5 – 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

19. 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.



SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

Quadro 6 – 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

20. 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 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 7 – 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

21. 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 8 – 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

22. 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,



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

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 9 – 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

23. 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.

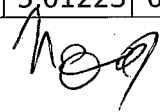
**Quadro 10 – Quadro de Tarifa Básica (TB)**

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

24. 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 11 – 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





SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

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

25. 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 12 – 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

26. 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 13 – 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

27. A 10ª Revisão da TB promovida em 2013 e aprovada pela Resolução ANTT 4.236/2013, de 19 de dezembro de 2013, processos nº 50500.171122/2013-40, 50500.166433/2013-97, 50500.114673/2013-14 e 50500.195204/2013-80, por conta de



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

arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2013, de receitas alternativas auferidas em 2012, de inexecuções e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF, além da 6ª Revisão Extraordinária das TB, que incorporou pista duplicada da BR-392, retirou trecho Pelotas – Bagé e acesso aos Molhes e alterou os multiplicadores tarifários, alterou o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir.

**Quadro 14 – Quadro de Tarifa Básica (TB)**

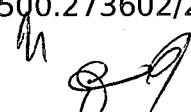
Mês/Ano	Cat 1	Cat 2	Cat 3	Cat 4	Cat 5	Cat 6	Cat 7	Cat 8
dez/2012	3,64966	5,03422	7,55133	10,06844	12,58555	15,10266	5,47449	7,29932
dez/2013	2,68433	4,56336	6,84504	9,12672	11,40840	13,69009	4,02650	5,36866

28. A 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2014 e aprovada pela Resolução ANTT 4.515/2014, de 19 de dezembro de 2014, e retificada pela Resolução nº 4.620, de 25 de fevereiro de 2015. A análise consta nos processos nº 50500.027542/2014-71, nº 50500.150830/2014-28, nº 50500.178534/2014-91, nº 50500.162542/2014-16, nº 50500.162590/2014-12 e nº 50500.162589/2014-80. A 11ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2014, de receitas alternativas auferidas em 2013, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 7ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos com a finalidade de elevar os parâmetros de qualidade de pavimento do contrato, os impactos foram escalonados em 7 anos e resultou nas grades tarifária apresentadas a seguir.

**Quadro 15 – Quadro de Tarifa Básica (TB)**

Categorias	1	2	3	4	5	6	7	8
Dez/14	2,67644	5,08524	7,62786	10,17048	12,71310	15,25572	4,01466	5,35289
Dez/15	2,74253	5,48507	8,22760	10,97014	13,71267	16,45521	4,11380	5,48507
Dez/16	2,79517	5,59034	8,38551	11,18068	13,97585	16,77103	4,19276	5,59034
Dez/17	2,85134	5,70268	8,55402	11,40536	14,25670	17,10804	4,27701	5,70268
Dez/18	2,90913	5,81827	8,72740	11,63653	14,54567	17,45480	4,36370	5,81827
Dez/19	2,96959	5,93918	8,90877	11,87836	14,84795	17,81754	4,45438	5,93918
Dez/20	3,02579	6,05157	9,07736	12,10315	15,12894	18,15472	4,53868	6,05157

29. A 12ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2015 e aprovada pela Resolução ANTT 4.976/2015, de 22 de dezembro de 2015. A análise consta nos processos nº 50500.132327/2015-71 e nº 50500.273602/2015-14. A



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

12ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2014, de receitas alternativas auferidas em 2014, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 8ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos. Os impactos resultaram nas grades tarifária apresentadas a seguir.

**Quadro 16 – Quadro de Tarifa Básica (TB)**

Categorias	1	2	3	4	5	6	7	8
Dez/15	3,29207	6,58415	9,87622	13,16830	16,46037	19,75245	4,93811	6,58415
Dez/16	3,35526	6,71053	10,06579	13,42105	16,77631	20,13158	5,03289	6,71053
Dez/17	3,42269	6,84538	10,26806	13,69075	17,11344	20,53613	5,13403	6,84538
Dez/18	3,49206	6,98412	10,47617	13,96823	17,46029	20,95235	5,23809	6,98412
Dez/19	3,56463	7,12927	10,69390	14,25853	17,82316	21,38780	5,34695	7,12927
Dez/20	3,63209	7,26419	10,89628	14,52838	18,16047	21,79256	5,44814	7,26419

30. A 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2016 e aprovada pela Resolução ANTT 5.252/2016, de 21 de dezembro de 2016. A análise consta nos processos nº 50500.323785/2016-07 e nº 50500.337544/2016-37. A 13ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015, de receitas alternativas auferidas em 2015, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 9ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos. Os impactos resultaram nas grades tarifária apresentadas a seguir.

**Quadro 17 – Quadro de Tarifa Básica (TB)**

Categorias	1	2	3	4	5	6	7	8
Dez/16	3,46638	6,93276	10,39914	13,86552	17,33190	20,79829	5,19957	6,93276
Dez/17	3,52255	7,04510	10,56765	14,09020	17,61275	21,13530	5,28382	7,04510
Dez/18	3,58034	7,16069	10,74103	14,32137	17,90172	21,48206	5,37051	7,16069
Dez/19	3,64080	7,28160	10,92240	14,56320	18,20400	21,84480	5,46119	7,28160
Dez/20	3,69700	7,39400	11,09099	14,78799	18,48499	22,18198	5,54549	7,39400



### 3.3. Evolução das tarifas cobradas do usuário

31. O quadro 18 apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento.

**Quadro 18 – 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%
14º Reajuste, 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária	01/01/2014	7,00	-22,22%
15º Reajuste, 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária	01/01/2015	7,40	5,71%
16º Reajuste, 12ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária	01/01/2016	9,70	31,08%
17º Reajuste, 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária	01/01/2017	10,70	10,31%

32. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no Gráfico 1, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual.


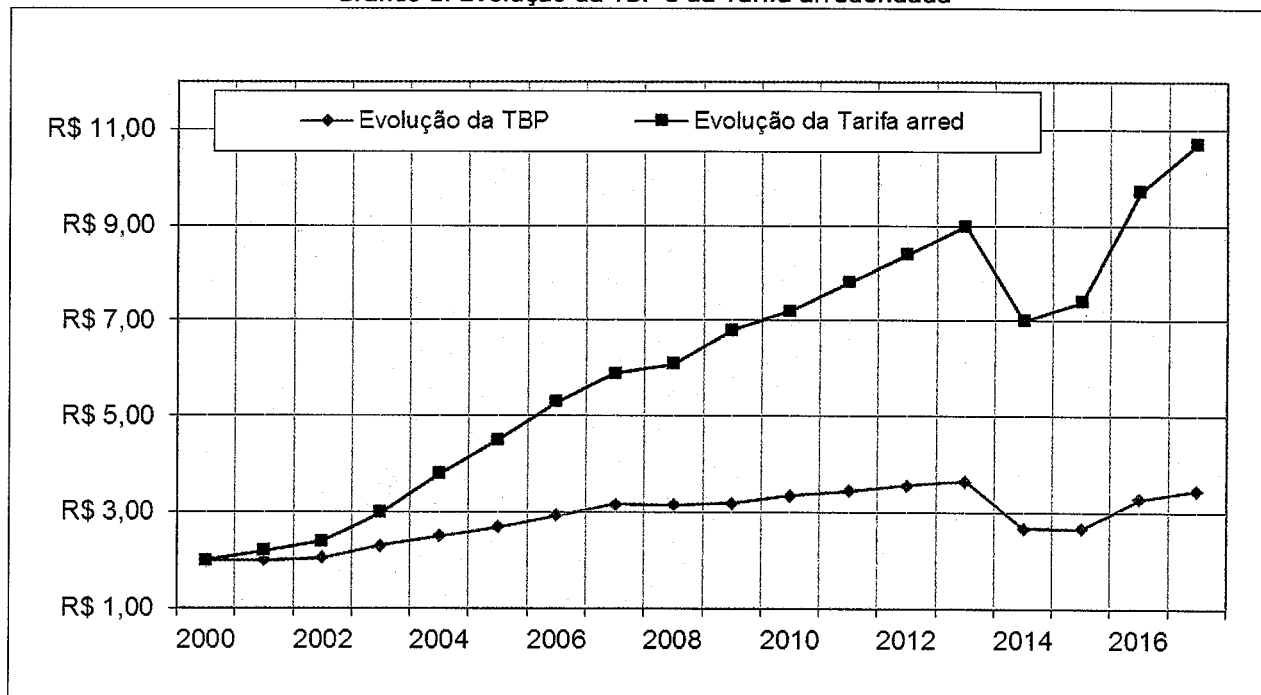


Gráfico 1: Evolução da TBP e da Tarifa arredondada



#### 4. PRINCIPAIS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS

##### 4.1. Dispositivos contratuais e normativos aplicáveis à Revisão da TBP

33. 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) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de 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;*

*[Assinatura]*

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

---

*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 da 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.*

 14 de 37

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

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."

34. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias e nos arts. 2º-A e 2º-C daqueles relativos às revisões extraordinárias.

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

*I – relativamente ao exercício anual anterior:*

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

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

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



SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA  
GERÊNCIA DE REGULAÇÃO E OUTORGA DA EXPLORAÇÃO DE RODOVIAS

*d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.*

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

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

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

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

*III – as repercussões decorrentes de: inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.*

*Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.*

*(...)*

*Art. 2º-C A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços dos Contratos de Concessão de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011."*

#### 4.2. Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão de reajuste

35. O item 7.2.1 do Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98), sofreu alteração por meio do Termo Aditivo nº 005/2016, de 19 de dezembro de 2016. As Notas Técnicas nº 176/2016/GEROR/SUINF, de 23 de setembro de 2016, nº 212/2016/GEROR/SUINF, de 28 de novembro de 2016, e nº 223/2016/GEROR/SUINF, de 13 de dezembro de 2016, ofereceram os elementos para a alteração da fórmula paramétrica do IRT.





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

36. Considera-se a nova fórmula de IRT neste procedimento de reajuste.

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

$$TB_R = TB \times \left\{ 0,10 \frac{(IT_i - IT_0)}{IT_0} + 0,180107 \frac{(IP_i - IP_0)}{IP_0} + 0,019893 \frac{(ILB_i - ILB_0)}{ILB_0} + 0,20 \frac{(IOAE_i - IOAE_0)}{IOAE_0} + 0,10 \frac{(INCC_i - INCC_0)}{INCC_0} \right. \\ \left. + 0,30 \frac{(IC_i - IC_0)}{IC_0} + 0,10 \frac{(IGPM_i - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right\}$$

Onde:

*TBR – 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>i</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>i</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>i</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>i</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>i</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>i</sub> – é o índice de Geral de Preços de Mercado, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*

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

*ILB<sub>i</sub> – é o índice de Ligantes Betuminosos, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;*

*0,10; 0,180107; 0,019893; 0,20; 0,10; 0,30 e 0,10 – parâmetros cuja soma é igual a 1 (um).”*

37. O Termo Aditivo nº 004/14 ao contrato de concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) suprimiu o disposto na subcláusula 5.1 do Termo Aditivo nº 001/00 e



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

alterou a subcláusula 5.2 e seus itens do Termo Aditivo nº 001/00, que passou a ter a seguinte redação:

*"5.2. Fica estabelecido, a partir de 01 de janeiro de 2014, o seguinte quadro de Tarifa Básica de Pedágio (TBP), mediante cobrança bidirecional em todas as praças de pedágio do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS."*

**QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)**

ANO	VEÍCULO DE PASSEIO			VEÍCULO COMERCIAL				
	CAT. P/ CONTRATO ESTADUAL			CAT. P/ CONTRATO ESTADUAL				
	1	7	8	2	3	4	5	6
	CAT. P/ CONTRATO FEDERAL			CAT. P/ CONTRATO FEDERAL				
	1	3	5	2	4	6	7	8
dez-00	2,00410	3,00615	4,00820	2,73286	4,09929	5,46573	6,83216	8,19859
dez-01	2,05898	3,08846	4,11795	2,78449	4,17674	5,56898	6,96123	8,35347
dez-02	2,31156	3,43418	4,55679	3,06324	4,62803	6,19282	7,69127	9,25607
dez-03	2,50971	3,76456	5,01942	3,43434	5,08546	6,80263	8,51980	10,17092
dez-04	2,69880	4,07818	5,45757	3,77831	5,63749	7,49666	9,35583	11,27497
dez-05	2,94606	4,44689	5,89213	4,05779	6,11447	8,17116	10,17226	12,22895
dez-06	3,17504	4,78947	6,40390	4,41277	6,61915	8,82554	11,03192	13,23831
dez-07	3,16114	4,74877	6,33640	4,34953	6,54308	8,73662	10,89261	13,08615
dez-08	3,20099	4,80149	6,40199	4,37783	6,59028	8,80273	11,01518	13,18056
dez-09	3,34149	5,01223	6,72939	4,64096	6,96143	9,23550	11,55598	13,87646
dez-10	3,44371	5,16556	6,88741	4,76821	7,15232	9,53642	11,92053	14,30463
dez-11	3,54733	5,36323	7,13689	4,94093	7,39027	9,83962	12,28897	14,78055
dez-12	3,62951	5,48459	7,29934	5,04098	7,54131	10,08196	12,58229	15,08262
dez-13	2,68433	4,02650	5,36866	4,56336	6,84504	9,12672	11,40840	13,69009
dez-14	2,68433	4,02650	5,36866	5,10023	7,65034	10,20046	12,75057	15,30068
dez-15	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-16	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-17	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-18	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-19	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-20	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-21	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-22	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-23	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-24	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598
dez-25	2,68433	4,02650	5,36866	5,36866	8,05299	10,73732	13,42165	16,10598

*Meo*

38. 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.”*

## 5. ANÁLISE

39. 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.

40. A concessionária ECOSUL apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta CE nº 690/2017-DS, de 24 de agosto de 2017, conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04 (alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016). 

41. Após a análise desta proposta, a ANTT comunicou à concessionária sobre os impactos da revisão e do reajuste através do Ofício nº 498/2017/SUINF, de 13 de outubro de 2017. A concessionária, em resposta a esse ofício, se manifestou através da Carta CE 907/2017– DS, 30 de outubro de 2017.

42. A seguir são listados os principais documentos considerados para análise econômico-financeira da 14ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária.

- i. Carta CE nº 690/2017-DS, de 24/08/2017<sup>1</sup>: proposta de revisão da Concessionária;
- ii. Carta CE 907/2017– DS, 30/10/2017<sup>2</sup>: manifestação da Concessionária acerca dos resultados da análise preliminar de reajuste e revisão da TBP;
- iii. Nota Técnica nº 047/2017/GEINV/SUINF<sup>3</sup>, de 25/09/2017: análise da GEINV quanto à proposta de revisão da Concessionária e às alterações no PER;
- iv. Nota Técnica nº 058/2017/GEINV/SUINF<sup>4</sup>, de 01/12/2017: análise da GEINV após manifestação da Concessionária acerca dos resultados preliminares da revisão informados por meio do Ofício nº 498/2017/SUINF;
- v. Memorando nº 1.183/2017/GEINV/SUINF<sup>5</sup>, de 06/12/2017: análise complementar da GEINV;
- vi. Memorando Circular nº 017/2017/GEROR/SUINF<sup>6</sup>, de 30/08/2017: Solicita manifestação da GEINV e da GEFOR relativa ao cumprimento, por parte da Concessionária, das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão;



<sup>1</sup> Fls. 10 a 58 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>2</sup> Fls. 65 a 88 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>3</sup> Fls. 172 a 230 dos autos do Processo nº 50500.401260/2017-92.

<sup>4</sup> Fls. 313 a 333 dos autos do Processo nº 50500.401260/2017-92.

<sup>5</sup> Fls. 90 a 91 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>6</sup> Fl. 60 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

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

- vii. Memorando nº 980/2016/GEINV/SUINF<sup>7</sup>, de 29/09/2017: manifestação GEINV relativa ao cumprimento, por parte da Concessionária, das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão;
- viii. Memorando nº 320/2017/GEFOR/SUINF<sup>8</sup>, de 01/09/2017: manifestação GEFOR relativa à inexistência de óbice para aprovação do pleito de revisão da Concessionária; listagem de 110 PAS autuados e 61 PAS suspensos por força do TAC;
- ix. Ofício nº 498/2017/SUINF<sup>9</sup>, de 13/10/2017: informa a Concessionária sobre os resultados da análise preliminar da 14ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do reajuste da TBP;
- x. Ofício nº 590/2017/SUINF<sup>10</sup>, de 15/12/2017: informa à SEAE os resultados da análise das 14ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária;
- xi. Ofício nº 591/2017/SUINF<sup>11</sup>, de 15/02/2017: informa ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil os resultados da análise das 14ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária;
- xii. Atestado Técnico e Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeiro<sup>12</sup>;
- xiii. Nota Técnica nº 188/2017/GEROR/SUINF<sup>13</sup>, de 26/09/2017: análise das Receitas Extraordinárias efetivamente auferidas pela Concessionária;
- xiv. Nota Técnica nº 59/2017/GEINV/SUINF<sup>14</sup>, de 15/12/2017: análise da GEINV para inclusão de item relativo iluminação – Viaduto do Contorno de Pelotas.



<sup>7</sup> Fl. 231 dos autos do Processo nº 50500.401260/2017-92.

<sup>8</sup> Fls. 61 a 63 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>9</sup> Fl. 93 e 94 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>10</sup> Fls. 108 e 110 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>11</sup> Fls. 111 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>12</sup> Fls. 97 a 102 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>13</sup> Fls. 103 a 105 dos autos do Processo nº 50500.460499/2016-13.

<sup>14</sup> Fls. 113 a 117 dos autos do Processo nº 50500.401260/2017-92.

### 5.1. Cálculo da TIR

43. Para os lançamentos realizados no FCM foram utilizados os seguintes fluxos de caixa marginais:

- FCM 1: aberto em 2012, com TIR de 8,01%;
- FCM 2: aberto na 12ª Revisão Ordinária e na 8ª Revisão Extraordinária, em 2015, com TIR de 9,95%, conforme a seguir se apresenta.

44. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29/05/2014, e nº 4.727, de 26/05/2015, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296/2014, de 27/03/2014, e nº 4.903/2015, de 21/10/2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução 3.651/11, definiu-se que a TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada para inclusões nesta 10ª Revisão Extraordinária seguirá a do Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM) existente.

45. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) 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).

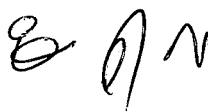
46. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

47. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão.

QUADRO 19 - Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão

Prazo da concessão	1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
20 anos	1º ao 6º ano	7º ao 14º ano	15º ao 20º ano
25 anos	1º ao 5º ano	6º ao 16º ano	17º ao 25º ano
30 anos	1º ao 5º ano	6º ao 21º ano	22º ao 30º ano

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014



48. Atualmente, o contrato da ECOSUL encontra-se no 21º ano de concessão, e de acordo com o quadro acima, a Concessionária se enquadra no 3º Estágio.

49. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução 4.075/2013, cuja atualização ocorreu por força da Resolução nº 4.903/2015, de 21/10/2015, e replicado no Quadro seguinte:

**QUADRO 20 - WACC PARA CADA ESTÁGIO DA CONCESSÃO**  
**Custo Médio Ponderado de Capital – WACC**

1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
9,43%	9,77%	9,95%

Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)

50. Assim, considerando as premissas anteriores, mantém-se o uso do FCM2, com TIR igual a 9,95%.

## 5.2. Apuração do Reajuste pela ANTT

51. Para o cálculo do reajuste tarifário a vigorar no ano de 2018, foram identificados os índices necessários à aplicação da fórmula paramétrica mencionada no novo 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/2017), que correspondem aos meses de outubro de 1999 e outubro de 2017 respectivamente, conforme apresentado no quadro a seguir:

**QUADRO 21 – ÍNDICES DIVULGADOS PELA FGV**

Índice da FGV	Out/1999	Out/2016	Out/2017
IT - Terraplenagem	93,214	278,850	294,814
IP – Pavimentação	87,718	303,906	314,657
IOAE – O.A.Especiais	92,157	275,061	286,967
INCC - Média	178,574	685,489	715,527
IC - Consultoria	91,635	211,327	217,651
IGPM	170,861	657,927	648,672
ILB – IOR – Lig Betum	87,718	446,191	398,431

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

$$TB_R = TB \times \left\{ 0,10 \frac{(IT_i - IT_0)}{IT_0} + 0,180107 \frac{(IP_i - IP_0)}{IP_0} + 0,019893 \frac{(ILB_i - ILB_0)}{ILB_0} + 0,20 \frac{(IOAE_i - IOAE_0)}{IOAE_0} + 0,10 \frac{(INCC_i - INCC_0)}{INCC_0} \right. \\ \left. + 0,30 \frac{(IC_i - IC_0)}{IC_0} + 0,10 \frac{(IGPM_i - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right\}$$

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

IC <sub>0</sub>	IGPM <sub>0</sub>
$TB_R = TB \times \left\{ \left[ 0,10 \left( \frac{294,814 - 93,214}{93,214} \right) + 0,180107 \left( \frac{314,657 - 87,718}{87,718} \right) + 0,019893 \left( \frac{398,431 - 87,718}{87,718} \right) + 0,20 \left( \frac{286,967 - 92,157}{92,157} \right) \right. \right. \\ \left. \left. + 0,10 \left( \frac{715,527 - 178,574}{178,574} \right) + 0,30 \left( \frac{217,651 - 91,635}{91,635} \right) + 0,10 \left( \frac{648,672 - 170,861}{170,861} \right) + 1 \right] \right\}$	
<b>TBR = TB x 3,16838</b>	

53. O componente da fórmula paramétrica que multiplica a TB (Tarifa Básica – Out/99) é o índice de reajuste tarifário (IRT), neste caso de 3,16838, correspondente à variação ponderada dos principais componentes de custos desde a data base de dez/1999 a dez/2017. O percentual de 2,80% (dois inteiros e oitenta centésimos por cento) representa a variação para o período incorrido de um ano, apurado sobre o IRT anterior  $\{[(3,16838/3,08206) \times 100] - 100\}$ .

**5.3. Indução de tráfego devido incorporação da pista duplicada da rodovia BR-392– Termo Aditivo nº 04/2014 ao contrato PJ/CD/215/98**

54. Conforme previsto no Termo Aditivo nº 04/2014 ao contrato PJ/CD/215/98, é necessária a verificação da indução de tráfego decorrente da incorporação, no contrato de concessão, da pista duplicada da rodovia BR-392.

55. O Termo Aditivo nº 04/2014, de 18 de fevereiro de 2014, apresenta o seguinte:

*“2.2.2 Passa a integrar o sistema rodoviário do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS uma nova pista de 51,844 km na BR 392, compreendida entre Pelotas e Rio Grande, decorrente da obra de ampliação da capacidade da rodovia realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes – DNIT.*

(...)

*8. Será considerada, nos fluxos de caixa original (FCO) e marginal (FCM), indução de tráfego decorrente da incorporação da nova pista de 51,844 km, conforme metodologia detalhada no Anexo I.”*





56. Ressalta-se que na 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, aprovada pela Resolução nº 4.236, de 19 de novembro de 2013, foi considerada, previamente, uma indução de tráfego no valor de 4,0%, tanto no fluxo de caixa original quanto no fluxo de caixa marginal.

57. Esse percentual foi obtido através dos estudos realizados pelo CENTRAN, em razão de um convênio firmado entre a ANTT e o Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro – DEC, do Ministério da Defesa para a realização de estudo visando a projeção de tráfego e estimativa da indução de tráfego decorrente da incorporação da nova pista. Esta indução preliminar será substituída pela indução real.

58. Na Nota Técnica 269/2017/GEROR/SUINF, foi feita a análise da indução considerando a metodologia prevista no 4º Termo Aditivo, e os dados disponíveis após às liberações da pista duplicada ao tráfego.

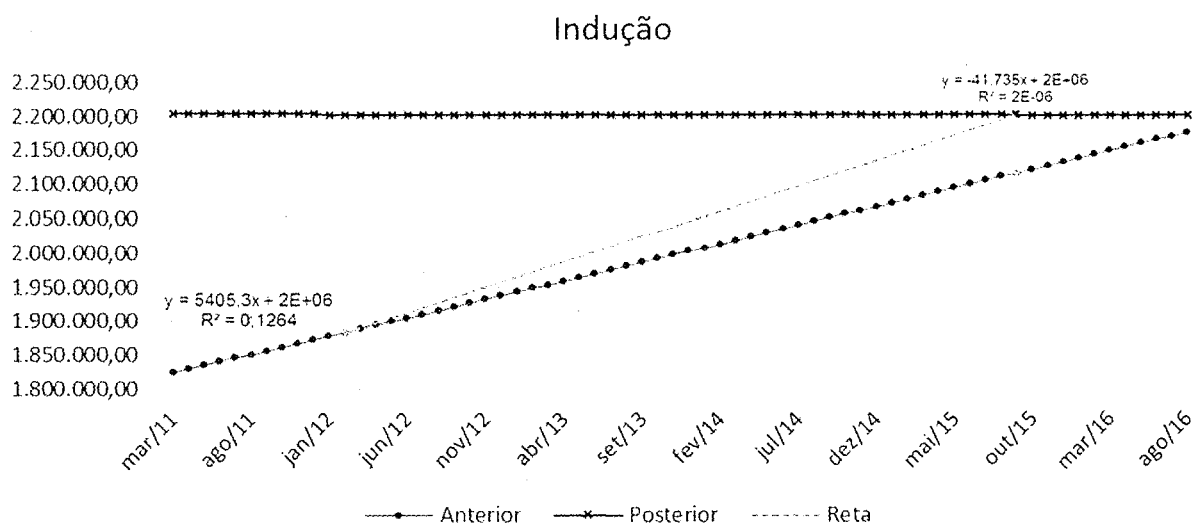
59. Considerando que para aplicação da metodologia estabelecida pela ANTT para a apuração do tráfego induzido real, é necessário a consideração dos dados reais de tráfego de março de 2011 até dezembro de 2016, o cálculo da indução real, pôde ser realizado somente em 2017.

60. O evento de indução do tráfego ocorreu no período compreendido entre a abertura ao tráfego do primeiro trecho duplicado até um ano depois da abertura ao tráfego do último trecho duplicado. A primeira liberação ao tráfego da pista duplicada ocorreu na data de 20/03/2012, no trecho compreendido entre os km 10,34 e 15,57. E a última liberação ocorreu na data de 02/08/2014, no trecho compreendido entre os km 26,50 a 29,40.

61. Aplicando a metodologia empregada, apresenta-se no Gráfico 2, o resultado da indução, onde são apresentadas as retas de tendência antes do evento de indução, posterior e durante.



Gráfico 2: Indução de tráfego 4º TA ECOSUL



62. A partir desse resultado percebeu-se que o  $R^2$  calculado, é igual a 0,1264 para a curva antes da duplicação, o que significa que o modelo estimado teria a capacidade de explicar apenas 12,64% das variações no tráfego.

63. Para o modelo que trata do tráfego equivalente depois das obras de duplicação, o valor do  $R^2$  é de 2E-06, indicando que a reta apresentada seria capaz de explicar praticamente nada desse tráfego.

64. Também ressalta-se que a indução de tráfego pós evento equivale a um percentual de 4,02%, praticamente igual ao percentual já inserido no fluxo de caixa.

65. Assim, considerando que os dados utilizados não foram suficientes para obtenção de um resultado confiável, sugere-se que o percentual de 4% seja mantido no fluxo de caixa e que se aguarde um período maior de dados para uma nova análise.

66. A nova análise poderia ser feita considerando:

- Quantidade de veículos ao invés de eixos equivalentes pagantes, pois, um elemento que influencia no resultado é a Lei 13.103, vigente a



---

partir de abril de 2015, que isenta de cobrança de pedágio os eixos suspensos.

- Considerar um período menor de duração do evento.
- Utilizar mais dados antes do evento e depois do evento.
- Avaliar uma nova forma para aplicar a sazonalidade.

#### 5.4. Revisão

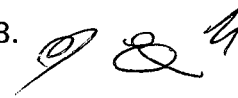
67. A cláusula sétima do Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) dispõe sobre a forma de restabelecimento da relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

68. As variações de TBP apresentadas nessa revisão são em relação à TBP aprovada pela Resolução Nº 5.252/2016, de 21/12/2016, de R\$ 3,46638.

##### 5.4.1. Escalonamento tarifário em função da elevação dos parâmetros de qualidade de pavimento

69. A 7ª Revisão Extraordinária das TBP, aprovada através da Resolução nº 4.515, de 23/12/2014 (retificada pela Resolução nº 4.620, de 27/02/2015), incorporou investimentos com a finalidade de elevar os parâmetros de qualidade de pavimento do contrato, os impactos foram escalonados nos anos de 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021.

70. A Resolução Nº 5.252/2016, de 21/12/2016, que aprovou a 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, aprovou além da tarifa de R\$ 3,46638 para vigorar a partir de 1º de janeiro de 2017, a tarifa de R\$ 3,52255 que tem vigência para 1º de janeiro de 2018, em função do escalonamento de 2018.



71. Logo, esta revisão considera o incremento tarifário de 1,62% referente ao escalonamento tarifário de 2018.

#### **5.4.2. 14ª REVISÃO ORDINÁRIA**

72. A seguir, serão apresentados os eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original (FCO) e aqueles inseridos nos Fluxo de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2).

##### **5.4.2.1. Reequilíbrio do arredondamento da tarifa - Fluxo de Caixa Original, Marginal 1 e Marginal 2**

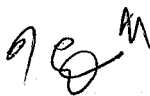
73. O Reequilíbrio do arredondamento é item de revisão ordinária, incluído no pleito da concessionária, correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2017, compensando as perdas ou ganhos por arredondamento.

74. Este ajuste implicou em um decréscimo da TBP de -0,016% (dezesesseis milésimos por cento) no FCO, um decréscimo da TBP de -0,001% (um milésimo por cento) no FCM1 e um decréscimo da TBP de -0,001% (um milésimo por cento) no FCM2.

##### **5.4.2.2. Correção de Erro Material - Alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido - CSLL**

75. Nos fluxos de caixa marginais constavam a Alíquota da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL no percentual de 8%, porém, conforme legislação vigente, a CSLL deve ser alterada para opercentual de 9%.

76. Este ajuste implicou em um aumento da TBP de 0,083% (oitenta e três milésimos por cento) no FCM1 e um decréscimo da TBP de 0,029% (vinte nove milésimos por cento) no FCM2



---

**5.4.2.3. Receitas extraordinárias e custos associados - Fluxo de Caixa Original**

---

77. 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, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, 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 anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT conforme disposto na Resolução ANTT nº 675, de 2004.”*

78. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, tem-se:

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

*I – relativamente ao exercício anual anterior:*

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

*(...)*

*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 anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 dias antes da data da revisão.”*



79. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas em 2016, 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.

80. As receitas auferidas que foram aprovadas para 2016 constam da Nota Técnica nº 188/2017/GEROR/SUINF, de 26/09/2017.

81. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida resultou em um decréscimo da TBP de -0,071% (setenta e um milésimos por cento).

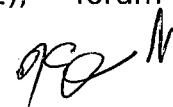
#### **5.4.2.4. Substituição do Tráfego projetado pelo Tráfego Real – Fluxo de Caixa Marginal 1 e 2**

82. 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. Assim, procedeu-se à atualização do tráfego real para o ano de 2016, em todas as praças de pedágio, realizada no FCM1 e FCM2.

83. O resultado da alteração dos valores de tráfego no FCM1 resultou em um acréscimo de 1,345% (um inteiro e trezentos e quarenta e cinco milésimos por cento) na TBP e no FCM2 resultou em um acréscimo de 0,739% (setecentos e trinta e nove milésimos por cento) na TBP.

#### **5.4.2.5. Inexecuções e reprogramações no Programa de Exploração da Rodovia – PER – Fluxo de Caixa Original e Marginais 1 e 2**

84. Em função de análise procedida pela GEINV, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme as Notas Técnicas nº 47/2017/GEINV/SUINF e 58/2017/GEINV/SUINF (Processo 50500.401260/2017-92), foram consideradas inexecuções no cronograma de obras e serviços da ECOSUL.



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

85. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER, conforme demonstrado no quadro 19.

**QUADRO 22– R.O. – IMPACTO RELATIVO NA TBP DE CADA RUBRICA DO PER**


Item do PER	Descrição do Item	Fluxo	Δ % na TBP
A.2.1	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCO	-0,0073%
A.2.3	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCO	-0,1056%
A.2.4	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCO	-0,0009%
B.7	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCO	-0,0068%
E.6	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCO	-0,0003%
G.7	Melhoramentos - Meio Ambiente	FCO	-0,0030%
A.2.1	Recuperação da Rodovia - Incorporação BR-392 (Pelotas-Rio Grande)	FCM1	-0,0066%
A.2.3	Recuperação Estrutural – Obras de Arte Especiais	FCM1	-0,0014%
A.2.4	Recuperação Estrutural – Elementos de Proteção e Segurança	FCM1	-0,0001%
A.2.6	Recuperação Estrutural – Drenagem e Obras de Arte Correntes	FCM1	-0,0003%
7.2	Operação - Polícia Rodoviária Federal	FCM1	-0,0002%
E.5	Operação das Rodovias - Sistema de Atendimento ao Usuário	FCM2	-0,0025%
G.8	Melhoramentos das Rodovias - Realocação e Adequação das BSO e SAU-	FCM2	-0,0246%
A.2.4	Recuperação Estrutural – Elementos de Proteção e Segurança	FCM2	-0,0776%
A.2.1.1	Pavimentos – Atualização Insumos Asfálticos	FCM2	-0,0004%

#### 5.4.2.6. Efeito final da 14ª REVISÃO ORDINÁRIA

86. Considerando todos os itens da revisão ordinária, a TBP é alterada de R\$ 3,52255 para R\$ 3,57073, correspondendo a um acréscimo de 1,37% (um inteiro e trinta e sete centésimos por cento) na TBP.

#### 5.4.3. 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

87. O pleito apresentado pela Concessionária ECOSUL S.A. para o processo de revisão e reajuste de 2017, considera itens de caráter extraordinário, como a alteração de investimentos previstos, inclusão de novos investimentos e custos operacionais e reequilíbrio pela correção de isenção de Eixos suspensos.



#### 5.4.3.1. ALTERAÇÕES NO PER

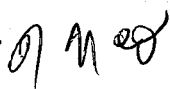
88. Em função de análise procedida pela GEINV, foram consideradas alterações no cronograma de obras e serviços da ECOSUL, as quais ensejaram necessidade de reequilíbrio no fluxo de caixa da concessionária. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro destas alterações, nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2), resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme o quadro a seguir.

**QUADRO 23 – RE - IMPACTO RELATIVO DE CADA RUBRICA DO PER NA TBP**

Item do PER	Descrição do Item	Fluxo	Δ % na TBP
D.1	CONSERV. TRECHOS OBRIGATÓRIOS	FCM2	-0,0733%
F.1.1	Mão-de-Obra Operação - BSO E SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0164%
F.1.2	Manutenção de Veículos e Combustíveis - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0019%
F.1.4	Energia/ Água/ Telefone/ Fax - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0017%
F.2.4	PSIU Mão-de-Obra - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0065%
F.3.7	Despesas de Transportes (Transportes+Alimentação) - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0140%
F.3.13	Material de Copa/ Cozinha/ Higiene e Limpeza - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0008%
F.3.1	Mão-de-Obra - TI e Automação - BSO E SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0006%
F.3.3	Água/ Energia/ Telefone/ Fax/ Internet - TI e Automação - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0029%
F.2.1	Serviços de Ambulância - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0028%
F.2.2	Serviços de Guincho - BSO e SAU (Custo Operacional)	FCM2	-0,0034%
F.3.17	Custos Administrativos	FCO	-0,8363%
F.3.17	Custos Administrativos	FCM1	1,0171%
F.3.17	Custos Administrativos	FCM2	0,1137%
G.10	Termo de Ajuste de Conduta (TAC) 2012	FCM2	0,0128%
B.12	Consultorias (Custo Operacional)	FCM2	-0,0050%
G.11	Sistema de iluminação	FCM2	0,4743%

#### 5.4.3.2. RDT – Recurso para Desenvolvimento Tecnológico

89. Através do sexto Termo Aditivo ao contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215298), foi incluída verba de RDT destinada a projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico, no valor anual de R\$ 154.762,62 (a preços de dezembro de 1999).





90. Através da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, a verba foi inserida entre os anos concessão 20 a 29.

91. A análise da prestação de contas da verba utilizada durante o ano concessão 20, que corresponde ao ano civil de 2017, será apurado na Revisão Ordinária de 2018.


92. Logo, nesta revisão não há reequilíbrio relacionado à verba de RDT.

5.4.3.3. Correção de percentuais de reequilíbrio em função da isenção de eixos suspensos - Lei 13.103/2015

93. Lei 13.103, de 17/04/2015 prevê em seu art.17 que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.” Ao regulamentar esta lei, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, dispõe, no art. 2º §2º, “...consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos...”.

94. Diante disso, fez-se necessário promover, junto à 14ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da perda de receita decorrente da isenção tarifária de eixos suspensos estabelecida na referida lei.

95. A adoção do tráfego real no FCM adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, a aplicação do percentual de perda de receita devido a essa isenção sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos do eixos suspensos. Os impactos mostrados no FCM1 e FCM2 dizem respeito a ajustes feitos na projeção de tráfego de 2016 até 2019. Observa-se que quando da entrada em vigência da referida Lei, em 17/04/2015, foi necessária a adoção de uma proporção, tendo em vista que a mesma não incidiu sobre o ano completo.



96. O impacto devido ao ajuste de perda de receita por eixos suspensos isentos de pagamento de tarifa é de um acréscimo de 0,5331% no FCO, decréscimo de -0,6588% no FCM1 e decréscimo de -0,3555% no FCM2.

#### **5.4.3.4. Correção de erro material - Seguros**

97. Foram identificados valores nos Fluxos de Caixa Marginais, alocados no 29º ano da concessão, referentes a seguros. Porém todo valor de seguros está contemplado no Fluxo de Caixa Original.

98. O impacto devido à correção do ajuste dos seguros é de um decréscimo de 0,0052% no FCM1 e decréscimo de 0,0021% no FCM2.

#### **5.4.3.5. EFEITO FINAL DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA**

99. A consideração dos itens de alterações do PER da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP proposta na 14ª Revisão Ordinária de R\$ 3,57073 para R\$ 3,59307, correspondendo a um acréscimo de 0,64% (sessenta e quatro centésimos por cento).

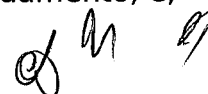
#### **5.4.4. EFEITO FINAL DAS REVISÕES ORDINÁRIA E EXTRAORDINÁRIA**

100. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,46638, o impacto conjunto do escalonamento previsto para vigor em 2018, a 14ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária é um acréscimo na TBP de 3,65% (três inteiros e sessenta e cinco centésimos por cento). Assim, TBP revisada é de R\$ 3,59307.

#### **5.4.5. ATUALIZAÇÃO DA TBP REVISADA**

101. Considerando o IRT de 3,16837 e a nova TBP de R\$ 3,59307, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

\* R\$ 11,38422, representando uma variação positiva de 6,56% (seis inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento) sobre a tarifa atualizada em dezembro de 2016 (R\$ 10,68360), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,



\* R\$ 11,40, representando uma variação positiva de 6,54% (seis inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento) sobre a tarifa aprovada em dezembro de 2016 (R\$ 10,70), após a aplicação do critério de arredondamento.

## 6. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

102. Em atendimento ao Memorando Circular nº 17/2017/GEROR/SUINF, de 30/08/2017, a Gerência de Engenharia e Investimentos em Rodovias (GEINV) manifestou-se por meio do Memorando nº 980/2017/GEINV/SUINF, de 29/09/2017, informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnico-operacional do seu Contrato de Concessão.

103. Em atendimento ao Memorando Circular nº 17/2017/GEROR/SUINF, de 30/08/2017, a Gerência de Fiscalização e Controle Operacional de Rodovias (GEFOR) manifestou-se por meio do Memorando nº 320/2017/GEFOR/SUINF, de 01/09/2017, informando que não existe objeção, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Também informou a existência de um total de 110 (cento e dez) Processos Administrativos Simplificados.

104. Em relação ao Atestado de Regularidade Contratual e ao Relatório de Fiscalização, verifica-se que a Concessionária apresenta status de regular em todos os tópicos abordados no Relatório. Quanto ao Atestado de Regularidade Contratual, verifica-se que o documento apresenta validade até 31/05/2018 e atesta que a Concessionária está regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras.

105. Cumpre informar que em 15/12/2016 foi encaminhado o Ofício nº 590/2017/SUINF ao Ministério da Fazenda, em atendimento à Portaria MF nº 118, de 17/05/2002, e ao PARECER/ANTT/PRG/LCA/Nº 0514 - 3.4.1.11/2010, comunicando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do Contrato de Concessão da Concessionária.

106. Além disso, de acordo com a Portaria da ANTT nº 467, de 21/09/2015, que determina que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério dos Transportes com antecedência



mínima de 15 dias, em 15/12/2016 foi encaminhado ao Ministério dos Transportes o Ofício nº 591/2017/SUINF, comunicando os efeitos desta revisão tarifária.

## 7. CONCLUSÃO

107. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 14ª Revisão Ordinária e a 10ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECOSUL S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

108. Todas as percentagens de variação da TBP, citadas ao longo desta Nota Técnica, se referem à TBP aprovada pela Resolução Nº 5.252/2016, de 21/12/2016, de R\$ 3,46638.

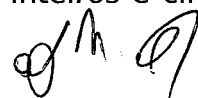
109. Conforme a referida resolução, no início desta revisão, deve-se considerar a tarifa R\$ 3,52255, que representa um incremento tarifário de 1,62%, devido ao efeito do escalonamento em 2018.

110. O processo de reajuste indicou o percentual de 2,80% (dois inteiros e oitenta centésimos por cento), correspondente à variação ponderada dos principais componentes dos custos da concessionária, segundo fórmula paramétrica contratual.

111. Concomitante ao processo de reajuste, os efeitos da 14ª Revisão Ordinária, conforme anteriormente exposto, alteram a TBP de R\$ 3,52255 para R\$ 3,57073, a preços de dezembro de 1999, representando um acréscimo de 1,37% (um inteiro e trinta e sete centésimos por cento).

112. Os efeitos da 10ª Revisão Extraordinária alteram a TBP proposta na 14ª Revisão Ordinária de R\$ 3,57073 para R\$ 3,59307, correspondendo a um acréscimo de 0,64% (sessenta e quatro centésimos por cento).

113. Os efeitos combinados do escalonamento, do reajuste e das revisões resultam no acréscimo da tarifa de pedágio em 6,56% (seis inteiros e cinquenta e seis centésimos por cento) antes da aproximação, e em 6,54% (seis inteiros e cinquenta e



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

---

quatro centésimos por cento) após a aproximação, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

114. Os efeitos combinados do reajuste e das revisões alteraram a tarifa de R\$ 10,70 (dez reais e setenta centavos) para de R\$ 11,40 (onze reais e quarenta centavos), nas praças de pedágio, com vigência a partir de 1º de janeiro 2018.

115. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 14ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a ECOSUL - Concessionária de Rodovias do Sul S/A.