



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 6767/2021/GEGEF/SUROD/DIR

**Interessado:** AUTOPISTA RÉGIS BITTENCOURT S.A.

**Referências:** Processos nº 50500.084348/2021-11 e 50500.043385/2021-70.

**Assunto:** 13ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Autopista Régis Bittencourt S.A. – preliminar.

## SUMÁRIO

<a href="#">1</a>	<a href="#">OBJETO</a>
<a href="#">2</a>	<a href="#">JUSTIFICATIVA</a>
<a href="#">3</a>	<a href="#">HISTÓRICO</a>
<a href="#">3.1</a>	<a href="#">Reajustes</a>
<a href="#">3.2</a>	<a href="#">Revisões</a>
<a href="#">3.3</a>	<a href="#">Evolução das tarifas cobradas ao usuário</a>
<a href="#">4</a>	<a href="#">DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS</a>
<a href="#">5</a>	<a href="#">ANÁLISE</a>
<a href="#">5.1</a>	<a href="#">REVISÃO</a>
<a href="#">5.1.1</a>	<a href="#">13ª REVISÃO ORDINÁRIA</a>
<a href="#">5.1.1.1</a>	<a href="#">Correção de IRT e arredondamento tarifário</a>
<a href="#">5.1.1.2</a>	<a href="#">Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)</a>
<a href="#">5.1.1.3</a>	<a href="#">Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs</a>
<a href="#">5.1.1.4</a>	<a href="#">Receitas extraordinárias e custos associados</a>
<a href="#">5.1.1.5</a>	<a href="#">Recursos para Desenvolvimento Tecnológico</a>
<a href="#">5.1.1.6</a>	<a href="#">Alterações no cronograma PER</a>
<a href="#">5.1.1.7</a>	<a href="#">Efeito final da 13ª Revisão Ordinária</a>
<a href="#">5.1.2</a>	<a href="#">14ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA</a>
<a href="#">5.1.2.1</a>	<a href="#">Atualização da projeção de tráfego nos fluxos de caixa marginais</a>
<a href="#">5.1.2.2</a>	<a href="#">Alterações no cronograma PER</a>
<a href="#">5.1.2.3</a>	<a href="#">Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária</a>
<a href="#">5.1.3</a>	<a href="#">Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária</a>
<a href="#">5.1.4</a>	<a href="#">Reequilíbrio em função da Pandemia de COVID-19</a>
<a href="#">5.2</a>	<a href="#">REAJUSTE</a>
<a href="#">5.2.1</a>	<a href="#">Apuração do Reajuste</a>
<a href="#">5.2.2</a>	<a href="#">Atualização da TBP revisada</a>
<a href="#">6</a>	<a href="#">TABELA DE TARIFAS</a>
<a href="#">7</a>	<a href="#">VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA</a>
<a href="#">8</a>	<a href="#">CONCLUSÃO</a>

### 1. OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise preliminar da 13ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do contrato de concessão celebrado entre a União e a concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., o qual tem como data-base de alteração tarifária o dia 29 de dezembro de 2021.

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

### 2. JUSTIFICATIVA

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

### 3. HISTÓRICO

4. Em 09/10/2007, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão na Sede da Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA, localizada à Rua 15 de Novembro, 275, 6º andar, São Paulo/SP, para a Concessão de 7 (sete) trechos rodoviários, divididos em 7 (sete) Editais distintos, conforme Quadro 1:

Quadro 1: Resumo dos sete trechos rodoviários concedidos em 2007.

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

5. Para o Edital 001, houve a apresentação de 11 (onze) propostas, cujas Garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC e 11 (onze) propostas que foram aceitas no Certame.
6. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a julho de 2007 e oferecida para esse Edital, foi de R\$ 2,68.
7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, a empresa OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) foi quem ofereceu o maior deságio em relação à tarifa teto do edital, conforme identificado no Quadro 2:

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

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

8. Assim, para esse Lote, a Proponente vencedora foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL), representada pela Corretora Agora Sênior CTVM S.A., com lance de R\$ 1,364.
9. A partir do dia 10/10/2007, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 31/10/2007 assinada pelos seus membros, que confirmou a Proponente OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A (OHL) como vencedora do Leilão.
10. Contra a decisão da Comissão foram interpostos 05 recursos, que receberam 05 solicitações de impugnação.
11. Em 05/12/2007 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento dos recursos apresentados à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de suas impugnações, considerando o recurso improcedente com a não reconsideração da decisão prolatada.
12. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL Brasil), conforme Resolução ANTT nº 2475 de 12/12/2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.
13. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Régis Bittencourt S/A, à qual, em 12/02/2008, por meio da Resolução ANTT nº 2533, é emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.
14. Em 14/02/2008, a Concessionária Autopista Régis Bittencourt S. A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 401,60 km do trecho São Paulo - Curitiba da Rodovia BR-116/SP/PR, para exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia (PER).
15. O referido contrato estabelece uma Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 1,364, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada, pelo prazo de vigência de 25 anos a contar da data da publicação do Contrato, o que ocorreu em 15/02/2008 (sexta-feira); e, conforme cláusulas 2.3, 21.1 e 21.2 do Contrato de Concessão e Memorando nº 1.065/2009/PRG/ANTT, de 15/10/2009, o início da vigência passou a ser contado em 18/02/2008 (segunda-feira).
16. Para a autorização da cobrança de pedágio foi feita análise de revisão e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita nas Notas Técnicas nº 060/2008/GEEO/SUREF, de 04/08/2008, e nº 101/2008/GEEO/SUREF, de 23/12/2008. Consta nestas Notas Técnicas que não houve revisão tarifária.
17. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 29/12/2008 nas praças de pedágio P1 e P4, autorizado por Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União (DOU), seção 3, de 24/12/2008. O atraso na cobrança de pedágio ocorreu devido ao fato de os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês, conforme certifica a Nota Técnica nº 016/2008/SUINF, de 23/12/2008.
18. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 22/02/2009, a praça de pedágio P3 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 18/02/2009. Em 10/03/2009, a praça P6 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 09/03/2009. Ainda, em 23/03/2009, a praça P2 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 19/03/2009. E por fim, em 18/05/2009, a praça P5 foi autorizada a operar pelo Aviso da ANTT publicado no Diário Oficial da União, seção 3, de 15/05/2009.

### 3.1. Reajustes

19. A primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data em que a Autopista Régis Bittencourt iniciou a cobrança de pedágio, isto é, no dia 29/12/2008. A atualização implicou em um aumento de 8,07% sobre a TBP de leilão (R\$ 1,364), com base no Índice de Reajustamento de Tarifa - IRT definitivo no valor de 1,08069, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de novembro (IPCAi) de 2008 e o número índice do IPCA de junho de 2007 (IPCAo).
20. Mediante esse critério contratual foram procedidos os reajustes seguintes, ressaltando-se que as diferenças entre os valores dos IRT provisórios e dos definitivos são compensadas no reajuste subsequente. O Quadro 3 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT definitivo	Variação anual (%)
2008	1,080693	8,07
2009	1,12628	4,22
2010	1,18974	5,63
2011	1,26876	6,64
2012	1,33897	5,53
2013	1,41629	5,77

2014	1,50913	6,56
2015	1,66722	10,48
2016	1,78372	6,99
2017	1,83373	2,80
2018	1,90792	4,05
2019	1,97041	3,27
2020	2,05535	4,31

## 3.2. Revisões

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

Quadro 4: Histórico das revisões tarifárias

Evento	Aprovação	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Proposta	09/10/2007	-	R\$ 1,36400	Valor vencedor da licitação
Atualização monetária	29/12/2008	29/12/2008	R\$ 1,36400 0,00 %	Processo nº 50500.023801/2008-46 Deliberação nº 479 de 18/11/2008 Aviso do DG – DOU de 24/12/2008
1ª Revisão Extraordinária (RE)	25/11/2009	29/12/2009	R\$ 1,35323 -0,79 %	RE: atraso no início da cobrança de pedágio, alterações no PER; Processo nº 50500.039105/2009-32 Resolução nº 3.318 de 11/11/2009
1ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2009	29/12/2009	R\$ 1,35282 -0,03%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, variação do ISSQN, receitas alternativas, RDT, verba aparelhamento PRF, alterações no PER; Processo nº 50500.055517/2009-10 Resolução nº 3.358 de 24/12/2009
2ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2010	29/12/2010	R\$ 1,35359 0,06%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, receitas alternativas, RDT, verbas aparelhamento PRF; RE: alterações no PER;
2ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2010	29/12/2010	R\$1,40552 3,84%	Processo nº 50500.018815/2010-62 Resolução nº 3.622 de 15/12/2010
3ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,37844 -1,93%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, adequação prazo depreciação de ITS, receitas alternativas, RDT, alterações PER;
3ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2011	29/12/2011	R\$1,38174 0,24%	RE: alterações no PER; Processo nº 50500.084469/2011-91 Resolução nº 3.753 de 20/12/2011
4ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34857 -2,45%	RO: verbas aparelhamento PRF, receitas alternativas, RDT, alterações PER; RE: correção do IRT, arredondamento de tarifa, alterações no PER;
4ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2012	29/12/2012	R\$1,34372 0,36%	Processo nº 50500.098204/2012-51 Resolução nº 3954/2012 de 12/12/2012
5ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,31092 -2,44%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, receitas extraordinárias, RDT, alterações PER;
5ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2013	29/12/2013	R\$1,28296 -2,13%	RE: alterações no PER; Processo nº 50500.158480/2013-67 e 50500.111395/2013-35 Resolução nº 4.212/2013
6ª Revisão Extraordinária (RE)	01/09/2014	29/12/2014	R\$1,28577 +0,22%	RE: enquadramento do Fluxo de Caixa Marginal, inserção da nova TIR e do tráfego real, verba para 3ª Termo Aditivo Convênio PRF, atualização valores equipamentos ITS; Processo nº 50500.117877/2014-80 e 50500.114826/2014-04 Resolução nº 4.385/2014
6ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,27211 -1,06%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, verbas aparelhamento PRF, receitas extraordinárias, RDT, alterações PER;
7ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2014	29/12/2014	R\$1,34675 5,86%	RE: alterações no PER, eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015); Processo nº 50500.035683/2014-67 Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015
7ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,41011 4,70% (escalonamento) R\$1,41903 0,63%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, substituição tráfego previsto p/ real receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER; RE: alterações no PER, eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015); Processo nº 50500.087070/2015-96 Resoluções nº 4.970/2015 *A tarifa inicial da revisão foi de 1,41011 (acréscimo de 4,7% em relação à tarifa final da revisão anterior), em função do escalonamento previsto na revisão de 2014 (Resoluções nº 4.510/2014 e nº 4.665/2015)
8ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2015	29/12/2015	R\$1,52807 7,68%	
8ª Revisão Ordinária (RO)	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,63101 2,17%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, correção da alíquota de ISSQN, substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER, ajustes na taxa de crescimento;
9ª Revisão Extraordinária (RE)	29/12/2016	29/12/2016	R\$1,68815 3,50%	RE: alterações no PER, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), Processo nº 50500.388671/2015-13 e 50500.323678/2016-71; Resolução nº 5.247/2016
9ª Revisão Ordinária (RO)	15/12/2017	29/12/2017	R\$1,72828 2,38%	RO: correção do IRT, arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento
10ª Revisão Extraordinária (RE)	15/12/2017	29/12/2017	R\$1,70756 -1,20%	PRF, alterações PER, ajustes na taxa de crescimento; RE: alterações no PER; Processos nº 50500.452937/2016-70 e 50500.399595/2017-33; Resolução nº 5.621/2017
10ª Revisão Ordinária (RO)	20/12/2018	29/12/2018	R\$1,70495 -0,15%	RO: arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações PER;
11ª Revisão Extraordinária (RE)	20/12/2018	29/12/2018	R\$1,69723 -0,45%	RE: alterações no PER; Processo nº 50500.599260/2018-02 e 50501.310913/2018-04; Deliberação nº 1.059/2018
11ª Revisão Ordinária (RO)	14/07/2020	18/07/2020	R\$ 1,69995 0,16%	RO: arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações no PER

Evento	Aprovação	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
12ª Revisão Extraordinária (RE)	14/07/2020	18/07/2020	R\$ 1,69392 - 0,36%	devido às inexecuções; RE: convênio ANTT/DPRF - processamento de multa, atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais, e alterações no PER; Processo nº 50500.307970/2019-99 e 50500.365010/2019-43; Deliberação nº 328/2020
12ª Revisão Ordinária (RO)	25/06/2021	01/07/2021	R\$ 1,67772 - 0,96%	RO: arredondamento de tarifa, ajustes percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015), substituição tráfego previsto p/ real, receitas extraordinárias, RDT, verbas aparelhamento PRF, alterações no PER devido às inexecuções;
13ª Revisão Extraordinária (RE)	25/06/2021	01/07/2021	R\$ 1,64636 - 1,85%	RE: convênio ANTT/DPRF - processamento de multa e alterações no PER; Processo nº 50500.055061/2020-01 e 50500.083099/2020-66; Deliberação nº 217/2021

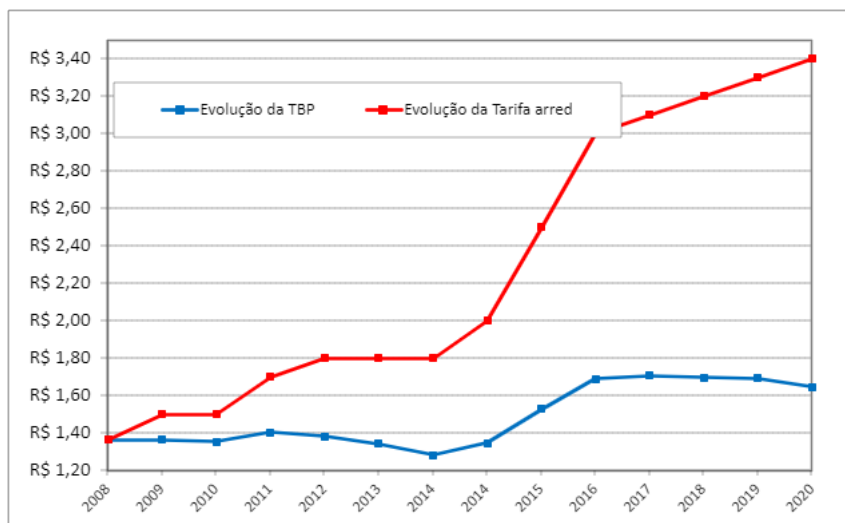
### 3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

22. O Quadro 5 e o Gráfico 1 apresentam a evolução da tarifa cobrada pela concessionária.

Quadro 5: Evolução da Tarifa de Pedágio

Evento	Data	TBP (R\$)	Varição	TBP praticada (R\$)	Varição
Proposta	09/10/2007	1,36400	-	-	-
Atualização monetária	29/12/2008	1,36400	-	1,50	+9,97 % (início da cobrança)
1ª Revisão Extraordinária (RE) / 1ª Revisão Ordinária (RO) / Reajuste 2009	29/12/2009	1,35282	-0,82%	1,50	-
2ª RO / 2ª RE / Reajuste 2010	29/12/2010	1,40552	3,90%	1,70	13,33%
3ª RO / 3ª RE / Reajuste 2011	29/12/2011	1,38174	-1,69%	1,80	5,88%
4ª RO / 4ª RE / Reajuste 2012	29/12/2012	1,34372	-2,75%	1,80	-
5ª RO / 5ª RE / Reajuste 2013	29/12/2013	1,28296	-4,52%	1,80	-
6ª RO / 6ª RE / 7ª RE / Reajuste 2014	29/12/2014	1,34675	+4,97%	2,00	11,11%
7ª RO / 8ª RE / Reajuste 2015	29/12/2015	1,52807	+13,46	2,50	25,00%
8ª RO / 9ª RE / Reajuste 2016	29/12/2016	1,68815	+10,48	3,00	20,00%
9ª RO / 10ª RE / Reajuste 2017	29/12/2017	1,70756	+1,15%	3,10	3,33%
10ª RO / 11ª RE / Reajuste 2018	29/12/2018	1,69723	-0,61%	3,20	3,23%
11ª RO / 12ª RE / Reajuste 2019	18/07/2020	1,69392	-0,19%	3,30	3,12%
12ª RO / 13ª RE / Reajuste 2020	01/07/2021	1,64636	-2,81%	3,40	3,03%

Gráfico 1: Evolução da TBP e da TBR arredondada



## 4. DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E REGULAMENTARES APLICÁVEIS

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

### 4.1. Revisão Tarifária

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

"CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Revisão da Tarifa Básica de Pedágio

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

25. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias:

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

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

- a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;
- b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;
- c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

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

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

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

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

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

27. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e na Resoluções ANTT nº 1.187/2005 e nº 5.850/2019.

#### 4.2. Reajuste

28. Vale transcrever o que dispõe o Capítulo VI do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

"CAPÍTULO VI

CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio

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

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

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

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

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

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

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

Onde:

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

IPCA<sub>t</sub> - IPCA do mês anterior à data-base de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

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

- a) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;
- b) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

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

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

cálculo do índice de reajuste tarifário.

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

## 5. ANÁLISE

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

31. Para análise da 13ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária, foram considerados os seguintes documentos:

### Processo nº 50500.084348/2021-11 (GEGEF):

- i. Carta ARB/REG/21051801 (n. SEI 7982276), protocolada em 18/05/2021: apresenta o requerimento de propostas de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- ii. Carta ARB/REG/21080901 (n. SEI 7982744), protocolada em 11/08/2021: apresenta as propostas de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- iii. Carta ARB/REG/21032601 (n. SEI 5848309), protocolada em 26/03/2021: encaminha os dados de Eixo Suspenso do 13º ano concessão;
- iv. Carta ARB/REG/21032602 (n. SEI 5848408), protocolada em 26/03/2021: encaminha os dados de Tráfego real do 13º ano concessão;
- v. Despacho GEFIR (n. SEI 8204806), de 27/09/2021: informa não haver descumprimento das cláusulas técnico-operacionais do Contrato de Concessão e não ter óbice para aprovação do pleito da 13ª Revisão Ordinária e 14ª Revisão Extraordinária e reajuste da Tarifa Básica de Pedágio;
- vi. Nota Técnica SEI nº 5009/2021/GEGEF/SUOD/DIR, (n. SEI 8957476) de 29/11/2021: apresenta análise acerca das receitas extraordinárias auferidas no 13º ano concessão;
- vii. Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros da concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A. (n. SEI 8950991) com validade até 31/03/2022;
- viii. Nota Técnica SEI nº 4634/2021/COPIR/GERER/SUOD/DIR, (n. SEI 8147086), de 14/09/2021: apresenta análise da prestação de contas referente às verbas de RDT – Recurso de Desenvolvimento Tecnológico, da Autopista Régis Bittencourt S.A., para o 13º ano concessão.

### Processo nº 50500.043385/2021-70 (GEFIR)

- i. Carta ARB/REG/21051801 (n. SEI 6465217), protocolada em 18/05/2021: apresenta o requerimento de propostas de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio;
- ii. Carta ARB/REG/21080901 (n. SEI 7715127), protocolada em 11/08/2021: apresenta as propostas de Revisão da Tarifa Básica de Pedágio - 2ª etapa;
- iii. Nota Técnica SEI nº 4864/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 7940987), de 27/09/2021: apresenta análise da GEFIR relativa à análise da Proposta de Revisão do Cronograma Financeiro vigente, referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia – PER da Concessionária.

32. Por meio das ARB/REG/21051801 (n. SEI 7982276), de 18/05/2021, e ARB/REG/21080901 (n. SEI 7982744), de 11/08/2021, a concessionária apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, conforme previsto na Resolução da ANTT nº 675/2004, alterada pela Resolução nº 5.172/2016.

33. A análise referente às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessionária foi realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) por meio da Nota Técnica SEI nº 4864/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 7940987), de 27/09/2021.

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

35. Tendo em vista o disposto no inciso II do parágrafo 5º da Resolução nº 675/2004, a concessionária poderá se manifestar no prazo de 15 dias acerca dos resultados preliminares da presente revisão e reajuste.

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

**Quadro 6: Lista dos eventos analisados**

Descrição	Revisão*	Fluxo reequilibrado
Correção de IRT e arredondamento tarifário	RO	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)	RO	FCO
Substituição do tráfego previsto pelo real nos FCMs	RO	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Receitas extraordinárias e custos associados	RO	FCO
Recursos para Desenvolvimento Tecnológico	RO	FCO
Alterações no cronograma PER	RO	FCO, FCM2 e FCM3
Alterações no cronograma PER	RE	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Atualização da Curva de Tráfego	RE	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Reajuste	-	-

\* RO - Revisão Ordinária e RE - Revisão Extraordinária

## 5.1. REVISÃO

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

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

38. Pontua-se que as variações percentuais apresentadas no decorrer desta Nota Técnica foram calculadas com base na TBP aprovada na 12ª Revisão Ordinária e 13ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação ANTT nº 217/2021 no valor de R\$ 1,64636.

5.1.1. **13ª REVISÃO ORDINÁRIA**

39. Os itens seguintes tratam do detalhamento dos eventos considerados na 13ª Revisão Ordinária da TBP da Concessionária.

5.1.1.1. **Correção de IRT e arredondamento tarifário**

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

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

42. Considerou-se também nesse item o atraso na aplicação da última revisão/reajuste aprovados, que deveria ter ocorrido em 29 de dezembro de 2020, mas entrou em vigência apenas em 1º de julho de 2021, conforme Deliberação ANTT nº 217/2021.

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

Quadro 7: Impactos da correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	- 0,97205%
FCM1	- 0,02779%
FCM2	- 0,64092%
FCM3	- 0,04408%
FCM4	- 1,07878%
FCM5	- 0,01565%

5.1.1.2. **Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)**

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

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

46. Nesta revisão, será substituído o percentual projetado pelo percentual real apurado no 13º ano concessão, que corresponde ao período de 18 de fevereiro de 2020 a 17 de fevereiro de 2021. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P6 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

Quadro 8: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos previstos e efetivos no 13º ano concessão.

Praça de Pedágio	Percentual previsto	Percentual efetivo
P 1	6,69%	7,04%
P 2	7,04%	7,74%
P 3	7,56%	8,22%
P 4	7,41%	7,95%
P 5	7,71%	7,90%
P 6	7,30%	7,70%

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

Quadro 9: Impactos devido ao ajuste de Eixos Suspensos

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	4,27955%

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

49. Salienta-se, ainda, que na próxima revisão serão realizados ajustes dos percentuais com base nos volumes de tráfego efetivamente observados no ano 14.

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

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

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

5.1.1.3. **Substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs**

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

53. Assim, o tráfego real verificado no 13º ano da concessão, informado pela Concessionária por meio da Carta ARB/REG/21032602 (n. SEI 5848408), foi considerado nos Fluxos de Caixa Marginais da Concessão (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), em substituição ao tráfego projetado.

54. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão - 13º ano concessão, período de 18/12/2020 a 17/02/2021 - serão confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

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

Quadro 10: Impactos da inserção tráfego real

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	0,09652 %
FCM2	3,18947 %
FCM3	0,14009 %
FCM4	- 0,13666 %
FCM5	- 0,00206%

5.1.1.4. **Receitas extraordinárias e custos associados**

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

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

*(...)*

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

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

57. Para a 13ª Revisão Ordinária foram consideradas as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 13º ano concessão, conforme análise realizada na Nota Técnica SEI nº 5009/2021/GEGEF/SUOD/DIR (n. SEI 8957476), de 29/11/2021, que apurou o valor bruto de Receitas Extraordinárias de R\$ 4.441.147,93, a preços iniciais. De acordo com a referida Nota Técnica, não houve Custos Associados aprovados.

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

59. O repasse à modicidade tarifária da receita extraordinária do 13º ano concessão resultou no seguinte impacto sobre a TBP vigente:

Quadro 11: Impacto percentual devido às Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-1,21462%

5.1.1.5. **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)**

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

61. Nesse contexto, a Gerência de Regulação e Outorgas de Rodovias (GEREG), por meio da Nota Técnica SEI Nº 4634/2021/COPIR/GERER/SUOD/DIR, (n. SEI 8147086), de 14/09/2021, apresentou análise da prestação de contas de RDT relativa ao 13º ano de concessão (período de 18/02/2020 e 17/02/2021). Conforme a referida Nota Técnica, foi aprovado o valor foi de R\$ 87.075,23 (oitenta e sete mil, setenta e cinco reais e vinte e três centavos), a preços iniciais, da verba destinada aos projetos de RDT. Sendo assim, o valor de R\$ 756.624,77 (setecentos e cinquenta e seis mil, seiscentos e vinte e quatro reais e setenta e sete centavos), o qual não utilizado, será revertido à modicidade tarifária no 13º ano concessão.

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

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

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,27103%

5.1.1.6. **Alterações no cronograma PER**

63. Por meio da Nota Técnica SEI nº 4864/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 7940987), de 27/09/2021, constante no Processo nº 50500.043385/2021-70, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou análise acerca alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 13ª Revisão Ordinária, bem como análise acerca da prestação de contas da verba destinada ao aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal – PRF.

64. Os itens da referida Nota Técnica considerados na 13ª Revisão Ordinária foram lançados nos Fluxos de Caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 e resultaram nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 13: Impactos percentuais devido as alterações no PER – 13ªRO

Itens revisados	PER	Tipo	Varição da TBP	Fluxo
Contorno Norte de Curitiba, em pista dupla - L = 11,785 x 2 = 23,57 km	5.1.2.1	Inv	-1,42136%	FCO
BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	Inv	-0,10815%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR-476/PR	5.1.8.4	Inv	-0,11169%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com PR-417	5.1.8.5	Inv	-0,11169%	FCO
BR-116/SP - km 332	5.1.9.6	Inv	-0,09595%	FCO
Contorno Norte de Curitiba - Interseção com BR 116	5.1.10.4	Inv	-0,22338%	FCO
Passagem superior av. Santos Dumont	5.1.11.2	Inv	-0,10310%	FCO
Passagem inferior Rua Pedro Osaki	5.1.11.3	Inv	-0,10310%	FCO
Passagem inferior Rua Marcos Cardoso	5.1.11.4	Inv	-0,10310%	FCO
Passagem superior Rua Presidente Faria	5.1.11.5	Inv	-0,10310%	FCO
Locais a definir - 30,0 km	5.2.2.C	Inv	-11,60634%	FCO
Verba para Aparelhamento da PRF	11.1	COp	-0,27779%	FCO
Verba para Desapropriações e Indenizações	8.1	Inv	-3,35998%	FCO
BR-116/SP - km 312+200m	5.1.9.4	Inv	-0,09215%	FCO
BR-116/SP - km 277+600m	5.1.8.1	Inv	-0,64318%	FCM2
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.1.7	Inv	-0,01003%	FCM3

5.1.1.7. **Efeito da 13ª Revisão Ordinária**

65. Assim, o efeito final da 13ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,64636 para R\$ 1,39657, representando um decréscimo de 15,17% (quinze inteiros e dezessete centésimos por cento).

### 5.1.2. 14ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

66. Os itens seguintes tratam do detalhamento dos eventos considerados na 14ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária.

#### 5.1.2.1. Atualização da projeção de tráfego nos fluxos de caixa marginais

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

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

*(...)*

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

68. Conforme se observa no item 5.1.1.3 da presente Nota Técnica, a soma dos impactos devido a substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) totalizou um percentual positivo de 3,29%, portanto, superior a 0,5%.

69. Considerando a metodologia para o cálculo da atualização da projeção de tráfego disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, deveria ser utilizada a projeção de crescimento do PIB disponibilizada pelo Banco Central no Relatório de Mercado FOCUS, de 19/11/2021, para os anos de 2021 a 2024, indicada na tabela a seguir, adotando-se a elasticidade de 1 para todas as categorias de veículos:

Tabela 1: FOCUS - Relatório de Mercado – Expectativas de Mercado (19 de novembro de 2021).

Mediana - Agregado	2021							2022						
	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal *	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***
IPCA (variação %)	8,96	9,77	10,12	▲ (33)	137	10,16	105	4,40	4,79	4,96	▲ (18)	135	5,00	105
PIB Total (variação % sobre ano anterior)	4,97	4,88	4,80	▼ (6)	94	4,78	62	1,40	0,93	0,70	▼ (7)	93	0,64	62
Câmbio (R\$/US\$)	5,45	5,50	5,50	== (3)	116	5,50	77	5,45	5,50	5,50	== (3)	112	5,50	75
Selic (% a.a.)	8,75	9,25	9,25	== (3)	127	9,25	81	9,50	11,00	11,25	▲ (1)	125	11,25	81
IGP-M (variação %)	17,75	18,54	18,09	▼ (1)	82	18,03	62	5,22	5,38	5,35	▼ (1)	80	5,32	60
IPCA Administrados (variação %)	14,83	15,74	16,95	▲ (6)	72	17,07	52	4,20	4,40	4,27	▼ (2)	69	4,20	51
Conta corrente (US\$ bilhões)	-5,50	-10,79	-11,29	▼ (7)	24	-10,00	15	-19,00	-19,00	-19,00	== (4)	22	-19,50	14
Balança comercial (US\$ bilhões)	70,50	70,30	70,00	▼ (1)	22	70,20	13	63,00	63,00	63,00	== (4)	21	64,30	13
Investimento direto no país (US\$ bilhões)	50,00	50,00	50,00	== (5)	22	50,00	13	60,00	60,00	59,05	▼ (1)	20	60,00	12
Dívida líquida do setor público (% do PIB)	60,45	60,00	59,60	▼ (8)	20	60,00	13	62,90	62,99	63,00	▲ (2)	19	63,10	12
Resultado primário (% do PIB)	-1,20	-0,95	-0,70	▲ (3)	27	-0,60	16	-1,00	-1,18	-1,20	▼ (2)	27	-1,20	16
Resultado nominal (% do PIB)	-5,80	-5,80	-5,80	== (1)	21	-5,80	13	-6,35	-6,55	-6,70	▼ (1)	21	-6,70	13

\* comportamento dos indicadores desde o Focus-Relatório de Mercado anterior; os valores entre parênteses expressam o número de semanas em que vem ocorrendo o último comportamento \*\* resp

70. Assim, o quadro a seguir apresenta as taxas de crescimento obtidas para os anos concessão 14 ao 25 (ressalta-se que a taxa de crescimento do PIB foi ponderada conforme o ano concessão):

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

Ano 14 (2021)	Ano 14 (2022)	Ano 15 ao 25 (2023 a 2033)
4,26 %	0,87 %	2,00 %

71. Desse modo, as taxas de crescimento foram consideradas no tráfego projetado dos Fluxos de Caixa Marginais da Concessionária (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5), resultando nos impactos percentuais sobre a TBP descritos no Quadro seguinte:

Quadro 15: Impactos atualização da curva de tráfego FCMs.

Fluxo de Caixa	Variação percentual
FCM1	0,10931 %
FCM2	3,81922 %
FCM3	0,14877 %
FCM4	- 0,20165 %
FCM5	- 0,00248%

#### 5.1.2.2. Alterações no cronograma PER

72. Em função da análise procedida pela GEFIR, levando em consideração o pleito da Concessionária, conforme Nota Técnica SEI nº 4864/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 7940987), de 27/09/2021, constante no Processo nº 50500.043385/2021-70, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) apresentou análise acerca alterações propostas no cronograma do Programa de Exploração da Rodovia (PER) da Concessão a serem considerados na 14ª Revisão Extraordinária.

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

Quadro 16: Impactos percentuais devido às alterações no PER – 14ª RE.

Itens revisados	PER	Tipo	Variação da TBP	Fluxo
Implantação de ruas laterais em Taboão da Serra, Embu, São Lourenço da Serra e Itapeçerica da Serra – segmentos a definir – extensão	5.1.3.1	Inv	-0,807704%	FCO

de 20,0 km				
Implantação de ruas laterais em Miracatu, Registro, Pariquera-Açu, Jacupiranga e Cajati – segmentos a definir – extensão de 20,0 km	5.1.3.2	Inv	-0,53139%	FCO
Implantação de ruas laterais em Campina Grande do Sul, Quatro Barras, Colombo e Curitiba – segmentos a definir – extensão de 15,0 km	5.1.3.3	Inv	-0,348957%	FCO
<b>Administração da Concessionária</b>		14.1	COp	-0,017334%
Convênio ANTT/DPRF - Processamento de Multas	11.2	COp	0,00214%	FCM1
Custo Administrativo - FCM1 - item 11.2	14.2.9	COp	0,00024%	FCM1
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.2.7	Inv	-0,12408%	FCM3
Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV	6.3.3.2.7	COp	-0,05350%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.1.7	14.4.2	COp	-0,00058%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.2.7	14.4.3	COp	-0,00671%	FCM3
Custo Administrativo - FCM3 - item 6.3.3.2.7	14.4.4	COp	-0,00334%	FCM3
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	6.4.2	Inv	0,18745%	FCM5
Custo Administrativo - FCM5 - item 6.4.2	14.6.4	COp	0,00971%	FCM5

### 5.1.2.3. Efeito final da 14ª Revisão Extraordinária

74. Assim, o efeito final da 14ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 13ª Revisão Ordinária de R\$ 1,39657 para R\$ 1,43244, representando um acréscimo percentual de 2,18% (dois inteiros e dezoito centésimos por cento).

### 5.1.3. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

75. O efeito combinado da 13ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,64636 para R\$ 1,43244, representando um decréscimo percentual de 12,99% (doze inteiros e noventa e nove centésimos por cento).

### 5.1.4. Reequilíbrio em função da Pandemia de COVID-19

76. Em sua Carta ARB/REG/21080901 (n. SEI 7982744), a Concessionária solicita celeridade na definição da metodologia para cálculo dos impactos causados pela pandemia de COVID-19 no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária.

77. Em complemento ao exposto no item " f. Necessidade de adoção de medidas para mitigar efeitos da pandemia na execução do contrato" da Nota Técnica nº 4864/2021/GEFIR/SUROD/DIR (n. SEI 7940987), informamos que foi publicada a Resolução nº 5.954, de 4 de novembro de 2021, no Diário Oficial da União de 8 de novembro de 2021, que "Estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) e para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito dos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres em razão desse evento." A referida Resolução entra em vigor em 3 de março de 2022.

## 5.2. REAJUSTE

### 5.2.1. Apuração do Reajuste

78. Considerando o início da cobrança de pedágio em 29 de dezembro de 2008, e de acordo com o que dispõe a cláusula 6.31 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de junho de 2007 e novembro de 2021, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de novembro de 2021 provisório (6.084,31) e o número índice do IPCA de junho de 2007 (2.669,380).

79. Tendo em vista que o número índice do IPCA de novembro de 2020 somente será divulgado na primeira quinzena de dezembro, foi calculado, para essa análise preliminar, um número índice provisório. Eventuais diferenças de receita provenientes da adoção do IRT provisório em relação ao IRT definitivo serão apuradas e consideradas na próxima revisão ordinária.

80. Apresenta-se no quadro a seguir, a projeção do número índice de novembro de 2021, considerando os números índice de agosto a outubro do mesmo ano:

Quadro 17: Parâmetros para o cálculo do IRT

MÊS	IPCA
IPCA <sub>0</sub> (Jun/07 - divulgado)	2.669,38
Ago/21 (divulgado)	5.876,05
Set/21 (divulgado)	5.944,21
Out/21 (divulgado)	6.018,51
IPCA <sub>i</sub> (Nov/20 - projetado)	6.084,31
Δ% jul-ago/21	0,87 %
Δ% ago-set/21	1,16 %
Δ% set-out/21	1,25 %
Variação, últimos 12 meses (%)	10,90%

81. Assim, a partir do número índice do IPCA de novembro/2021 projetado, de 6.084,31, e do número-índice do IPCA de junho/2007, de 2.669,38, apurou-se o IRT provisório de novembro/2021, conforme mostrado na fórmula a seguir:

$$IRT_{Nov/2021 (projetado)} = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{6.084,31}{2.669,38} = 2,27930$$

82. Desse modo, o IRT considerado no reajuste anterior, de 2,05535, passa para 2,27930, representando um aumento percentual de 10,90%, com vigência no período de 29/12/2021 a 28/12/2022.

### 5.2.2. Atualização da TBP revisada

83. O efeito da 13ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária altera a tarifa vigente da Concessionária de R\$ 3,38385 para R\$ 3,26496, antes do arredondamento, representando um decréscimo percentual de 3,51% (três inteiros e cinquenta e um centésimos por cento), e de R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) para R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos), após o arredondamento, representando um decréscimo percentual de 2,94% (dois inteiros e noventa e quatro centésimos por cento).

84. O Quadro a seguir apresenta o resumo dos resultados:

Quadro 18: Resultado da 13ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste			
Evento	TARIFA PROPOSTA	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO

	12ª RO, 13ª RE e Reajuste	13ª RO, 14ª RE e Reajuste	
<b>TBP Final</b>	R\$ 1,64636	R\$ 1,43244	-12,99 %
Revisão Ordinária	R\$ 1,67772	R\$ 1,39657	- 16,76 %
Revisão Extraordinária	R\$ 1,64636	R\$ 1,43244	-12,99 %
<b>IRT</b>	2,05250	2,27930	10,90 %
<b>Tarifa reajustada</b>	R\$ 3,38385	R\$ 3,26496	- 3,51 %
<b>Tarifa arredondada</b>	R\$ 3,40	R\$ 3,30	- 2,94 %

## 6. TABELA DE TARIFAS

85. A Tabela 2 apresenta as tarifas de pedágio a serem praticadas nas praças de pedágio P1 a P6 da Concessionária por categoria de veículos, calculadas a partir da Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada, de R\$ 3,30, de acordo com a fórmula a seguir:

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

Tabela 2: Tarifas nas Praças de Pedágio P1 a P6

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	3,30
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-tractor e furgão	2	Dupla	2,0	6,60
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	4,95
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	9,90
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	6,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	4	Dupla	4,0	13,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	5	Dupla	5,0	16,50
8	Caminhão com reboque, caminhão-tractor com semi-reboque	6	Dupla	6,0	19,80
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	1,65
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-

## 7. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

86. Em atendimento ao Despacho GEGEF, de 13/09/2021, (n. SEI 7983413), a Gerência de Fiscalização e Investimento de Rodovias - GEFIR encaminhou o Despacho, de 27/09/2021, (n. SEI 8204806), informando que “existe um total de 263 (duzentos e sessenta e três) Processos Administrativos Simplificados – PAS autuados no intuito de apurar eventual responsabilidade da Concessionária Autopista Régis Bittencourt por descumprimento contratual. Ainda, informa que não existe óbice, por parte dessa Gerência, para a concessão da revisão e reajuste, por entender que os fatos acima relatados não são suficientes para entendimento diverso.

87. O Relatório Consolidado de Fiscalização Econômico-Financeira 2021-2 e o respectivo Atestado de Regularidade – Aspectos Econômico-Financeiros da Autopista Régis Bittencourt S.A. (n. SEI 8950991), com vigência até 31/03/2022, validam a regularidade da concessionária quanto aos referidos aspectos.

88. Adicionalmente, após manifestação da Concessionária acerca dos resultados preliminares da 13ª Revisão Ordinária, 14ª Revisão Extraordinária e Reajuste e da análise final da ANTT, os procedimentos das referidas revisões e reajuste serão informados à SEAE/Ministério da Economia, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018.

## 8. CONCLUSÃO

89. Conforme exposto, a presente Nota Técnica apresentou análise acerca da 13ª Revisão Ordinária, da 14ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Autopista Régis Bittencourt S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

90. A 13ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 1,64636 para R\$ 1,39657, representando um decréscimo de 15,17% (quinze inteiros e dezessete centésimos por cento).

91. A 14ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio resultante da 13ª Revisão Ordinária de R\$ 1,39657 para R\$ 1,43244, representando um acréscimo percentual de 2,18% (dois inteiros e dezoito centésimos por cento).

92. O efeito combinado da 13ª Revisão Ordinária e da 14ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 1,64636 para R\$ 1,43244 representando um decréscimo percentual de 12,99% (doze inteiros e noventa e nove centésimos por cento).

93. O Reajuste indicou o acréscimo percentual de 10,90% (dez inteiros e noventa centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária.

94. Assim, o resultado preliminar da 13ª Revisão Ordinária, da 14ª Extraordinária e do Reajuste da TBP alteram a tarifa vigente da Concessionária de R\$ 3,38385 para R\$ 3,26496, antes do arredondamento, representando um decréscimo percentual de 3,51% (três inteiros e cinquenta e um centésimos por cento), e de R\$ 3,40 (três reais e quarenta centavos) para R\$ 3,30 (três reais e trinta centavos), após o arredondamento, representando um decréscimo percentual de 2,94% (dois inteiros e noventa e quatro centésimos por cento).

(assinado eletronicamente)

**ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO**

Coordenador de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminha-se à SUROD.

(assinado eletronicamente)

**CARLOS EDUARDO VERAS NEVES**

Gerente de Gestão Econômico-Financeira

(assinado eletronicamente)  
**ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE**  
Superintendente de Infraestrutura Rodoviária

Brasília, data da assinatura eletrônica.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE RORIZ DE CASTRO BARBO, Coordenador(a)**, em 09/12/2021, às 10:37, 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 **CARLOS EDUARDO VERAS NEVES, Gerente**, em 09/12/2021, às 16:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE LUIS MACAGNAN FREIRE, Assinado Sistema Integrado**, em 09/12/2021, às 19:18, 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](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **8957634** e o código CRC **7D0FE471**.

Referência: Processo nº 50500.084348/2021-11

SEI nº 8957634

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166  
CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)