



## AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

## VOTO DAA

**RELATORIA:** DAA**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA**NÚMERO:** 10/2025

**OBJETO:** Trata-se de proposta que visa autorizar a 21ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato celebrado no âmbito do Edital de Concessão nº 006/2007 - Concessionária Autopista Planalto Sul S.A.

**ORIGEM:** SUPERINTENDENCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA (SUROD)

**PROCESSO (S):** 50500.019296/2025-36

**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Não aplicável.

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

**1. EMENTA**

CONTRATO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA. REVISÃO TARIFÁRIA EXTRAORDINÁRIA. RECOMPOSIÇÃO DO EQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA TARIFA DE PEDÁGIO. PASSIVO AMBIENTAL. CUSTOS DE POSTAGEM DE NOTIFICAÇÕES. Lei nº 8.987/1995; Resolução ANTT nº 6.032/2023; Instrução Normativa ANTT nº 18/2023.

**2. RELATÓRIO****2.1. Do Objeto e do Histórico Processual**

O objeto central do processo em epígrafe consiste no exame da proposta para autorização 21ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) no âmbito do [Contrato de Concessão rodoviária BR-116/PR/SC](#), celebrado com a Concessionária Autopista Planalto Sul S.A. (CNPJ nº 09.325.109/0001-73), decorrente do Edital nº 006/2007.

Quadro 01 - Dados da Concessão		
ITEM	DESCRIÇÃO	DADO DA CONCESSÃO
1	Sistema Rodoviário	BR-116/PR/SC – Curitiba – Divisa SC/RS
2	Extensão do Sistema Rodoviário	406,20 Km
3	Assinatura do Contrato	14/02/2008
4	Início da Concessão	18/02/2008
5	Início da Cobrança de Pedágio	19/12/2008
6	Data de reajuste anual da tarifa de pedágio	19/dez
7	17º ano de concessão	14/02/2024 a 13/02/2025

A tramitação do processo foi instaurada pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), a qual solicitou manifestação da Concessionária acerca de pleitos elegíveis de análise no contexto de revisão extraordinária da tarifa. Na sequência, a Concessionária apresentou pedido formal referente aos custos adicionais não previstos contratualmente.

Em 23 de maio de 2025, no andamento da análise dos pleitos, processo foi sobrestado em decorrência da validação de processos internos.

Após a conclusão de levantamentos técnicos e aprovação de orçamento pendente, o processo foi retomado em junho de 2025. Nesse mesmo período, foram encaminhados novos documentos e solicitações por parte da Concessionária, os quais integraram a instrução processual conduzida pelas áreas competentes.

Ressalta-se que a numeração desta proposta foi ajustada para 21ª Revisão Extraordinária em razão da existência do processo nº [50500.027793/2025-16](#), protocolado como 20ª Revisão Extraordinária.

*Destaca-se que, embora esta proposta decorra de novo pleito da Concessionária Autopista Planalto Sul S.A., a numeração da revisão foi ajustada para 21ª em razão da existência do processo SEI nº 50500.027793/2025-16, que, apesar de ter origem em auditoria do TCU, foi objeto de deliberação com impacto direto no reequilíbrio econômico-financeiro do contrato, sendo, portanto, tratado formalmente como a 20ª Revisão Extraordinária.*

Dessa forma, após a incursão de aptidão dos pleitos para compor a presente revisão e exclusão dos não aptos, prosseguiu-se com a propositura da 21ª Revisão Extraordinária, nos termos do presente processo.

**2.2. Das Manifestações da Parte Interessada e das Unidades Instrutórias****2.2.1. Da Parte Interessada**

Em 10 de abril de 2025, a Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), por meio do Ofício 11726/2025 ([31178156](#)) solicitou manifestação da Concessionária acerca dos pleitos passíveis de inclusão na Revisão Extraordinária em conformidade com o parágrafo único do art. 136 da [Resolução ANTT nº 6.032/2023](#):

*Art. 136. O contrato de concessão e a tarifa de pedágio serão submetidos às revisões ordinária, extraordinária e quinquenal de acordo com o procedimento e as hipóteses de cabimento previstas neste Capítulo.*

*Parágrafo único. As revisões serão processadas de ofício por iniciativa da Superintendência competente, exceto as extraordinárias que poderão ser mediante apresentação de pleito da concessionária.*

Em 25 de abril de 2025, a Concessionária protocolou a Carta APS/REG/25042501 ([31608557](#)), requerendo a compensação de custos adicionais não previstos.

Pleito	Processo SEI
Passivo Ambiental – km 304+850 Sul da BR-116/SC	50500.066032/2012-57
Manutenção do Pavimento da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 13.103/2015)	50500.319574/2016-61
Manutenção do Pavimento da Lei dos Caminhoneiros (Lei nº 14.229/2021)	50500.319574/2016-61
Aumento de Insumos	50500.183176/2022-49 (A ser protocolado em processo apartado)
Desgaste do Pavimento	50500.005206/2017-10

Tabela 1 – Pleitos para compor o processo de Revisão Extraordinária

Neste requerimento, a Parte formalizou o pedido de inclusão de diversos pleitos na Revisão Extraordinária, destacando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro referente ao Passivo Ambiental localizado no km 304+850 Sul da BR-116/SC, detalhado no processo [50500.066032/2012-57](#).

Em 29 de abril de 2025, em cumprimento ao Ofício Circular SEI nº 14426/2025 ([31681480](#)), foi protocolada, pela Concessionária, a Declaração de Veracidade de Informações e Documentos com finalidade de assentar a conformidade da instrução processual.

*1. A Concessionária, por seus representantes técnicos e legais abaixo assinados, DECLARA, por si, por seus sucessores e cessionários, sob as penas da legislação aplicável, a veracidade dos documentos apresentados, ratificando que as informações ali contidas são completas, verdadeiras e corretas em cada detalhe.*

Em meio à suspensão processual, em 25 de junho de 2025, a Concessionária solicitou a retomada da análise do processo sobrestado, por meio da Carta APS/REG/25062401 ([33334974](#)).

*Inicialmente, a Concessionária informa que, no âmbito do processo SEI em epígrafe, que trata da 20ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, foi exarado o Ofício SEI nº 18989/2025/COGIR/GEGR/SUROD/DIR-ANTT, que informou o sobrerestamento do referido processo, sob o fundamento de que não haveria, à época, pleitos aptos a compor a revisão extraordinária. Entretanto, por meio do Ofício SEI nº 21357/2025/COROR/GEENG/SUROD/DIR-ANTT, de 16/06/2025, esta Concessionária foi notificada quanto à aceitação do Orçamento do Projeto Executivo referente à obra de Recuperação de Talude Localizado na BR-116/SC - km 304+850. Diante do exposto, solicita-se a retomada do processo SEI nº 50500.019296/2025-36 a fim de promover a recomposição do econômico-financeira relativa a obra em questão.*

Em 22 de agosto de 2025, a Concessionária enviou a Carta APS/REG/25082201 ([34937051](#)), na qual manifestou concordância preliminar com a Nota Técnica SEI nº 7848/2025 ([34288539](#)) e requeriu também na mesma comunicação, o reconhecimento de novos pleitos referentes a Contratação de Verificador Externo, e o reequilíbrio referente a impactos da COVID-19/Insumos, reiterando que estes pleitos deveriam ter sido proclamados na 18ª Revisão Ordinária.

Em 5 de setembro de 2025, a Carta APS/REG/25082201([35409329](#)) apontou um erro material na Nota Técnica 7848/2025 ([34288539](#)), no qual a obra do Passivo Ambiental havia sido alocada no 18º ano de concessão, quando segundo a interessada, a execução ocorreu de fato entre o 8º e 9º anos de concessão.

ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	FLUXO	CLASSIFICAÇÃO	TOTAL DO ITEM	ANO CONCESSÃO	ANO CONCESSÃO
						Ano 8	Ano 9
VIA	Passivo Ambiental localizado no km 304+850 Sul da BR-116/SC + Custos administrativos	REEQUILÍBRIOS	FCM	Financeiro	R\$ 7.744.581,36	R\$ 6.195.665,09	R\$ 1.548.916,27
				Físico	100%	80%	20%

Além disso, solicitou a inclusão dos valores gastos no 16º ano de concessão relativos aos Custos de Postagem, os quais não haviam sido incluídos em revisão anterior.

*Adicionalmente, solicitamos que sejam considerados os valores gastos no 16º ano concessão, relativos à prestação de contas dos custos com postagens das notificações de autuação e penalidade oriundas dos radares instalados ao longo do trecho concedido, apurados em R\$ 13.731,55 pela Nota Técnica SEI Nº 4950/2024/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT, uma vez que estes valores não foram incluídos na 19ª Revisão Extraordinária. Assim, o cronograma atualizado do reequilíbrio deve ser considerado conforme abaixo.*

ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	FLUXO	CLASSIFICAÇÃO	TOTAL DO ITEM	ANO CONCESSÃO	
						17º Ano	
VIB	Prestação de Contas dos custos com postagens das notificações de autuação e penalidade oriundas dos radares instalados ao longo do trecho concedido + Custos administrativos	REEQUILÍBRIOS	FCM	Financeiro	R\$ 16.985,79	R\$ 16.985,79	
				Físico	100%	100%	

Na data, também expediu a Carta APS/REG/25090501 ([35449802](#)), solicitando ajustes de classificação no PER e dos Custos de Postagem, bem como, sinalizando inconsistências na estruturação de FCMs 4 e 6, sem Valor Presente Líquido igual a zero, impossibilitando o equilíbrio econômico-financeiro.

*Ademais, observou-se que a obra do Passivo Ambiental do km 304+850 sul foi alocada no item PER 4.10, sob o Bloco de itens PER referente à Manutenção da Rodovia, pelo que se solicita que seja alocada no item PER 5.XX, dos itens relacionados aos Melhoramentos da Rodovia. Similarmente, a prestação de contas dos custos com postagens das notificações de autuação e penalidade oriundas dos radares instalados ao longo do trecho concedido, foi alocada no item PER 3.10, contudo, já existe item específico para este reequilíbrio, sendo o item PER 11.2.*

*Ainda, observamos que os FCMs 4 e 6 não estão com o VPL zerado, pelo que não está sendo garantido o equilíbrio econômico-financeiro*

Por fim, em 20 de outubro de 2025, a Concessionária comunicou a identificação de um novo erro material por meio da Carta APS/REG/25102002 ([36720232](#)). Neste último requerimento, solicitou a correção do prazo de depreciação do ativo de Passivo Ambiental (item 5.1.31) de 10 anos para 25 anos, conforme consta na proposta comercial da Concessionária.

### 3.3. Premissas Básicas de Depreciação

A LICITANTE considerou prazos e taxas anuais de depreciação diferenciados para cada tipo de investimento do programa de concessões de rodovias federais, objeto desta proposta comercial, as quais foram utilizadas no plano de negócios.

Os prazos e as taxas de depreciação considerados foram os seguintes:

• Trabalhos Iniciais	■ Prazo de Depreciação ..... 10 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 10,0%
• Restauração	■ Prazo de Depreciação ..... 10 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 10,0%
• Manutenção	■ Prazo de Depreciação ..... 10 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 10,0%
• Manutenção de Elementos de Pista	■ Prazo de Depreciação ..... 10 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 10,0%
• Obras de Melhoria e Ampliações	■ Prazo de Depreciação ..... 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 4,0%
• Edificações	■ Prazo de Depreciação ..... 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 4,0%

• Equipamentos/Sistemas/Veículos	■ Prazo de Depreciação ..... de 4 a 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... de 4 a 25%
• Projetos	■ Prazo de Depreciação ..... 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 4,0%
• Cadastros	■ Prazo de Depreciação ..... 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 4,0%
• Desapropriações	■ Prazo de Depreciação ..... 25 anos	■ Taxa Anual de Depreciação ..... 4,0%

Foram considerados os limites legais na definição das taxas e prazos de depreciação e amortização. Os acréscimos considerados no ativo imobilizado, durante a vigência do contrato de concessão terão suas depreciações e amortizações limitadas ao prazo do mesmo.

#### 2.2.2. Da Procuradoria Federal junto à ANTT

Conforme registrado no Despacho de Instrução ([36729979](#)), não se aplicou a necessidade de submissão dos autos à Procuradoria, uma vez que a matéria já havia sido alvo de análise durante a celebração do 3º Termo Aditivo, cujos aspectos jurídicos foram previamente elencados e tratados.

No que tange o Passivo Ambiental, apesar de elegível à recomposição por Revisão Extraordinária sem necessidade de termo aditivo, seu enquadramento como dispensável de disponibilização por meio de termo aditivo conforme, art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995, já havia sido reconhecida em Nota Técnica - ANTT 7848 ([34288539](#)).

*O evento de instabilidade geotécnica ocorrido fora da faixa de domínio foi corretamente classificado como passivo ambiental, nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995 e da Instrução Normativa ANTT nº 18/2023 sendo, portanto, passível de recomposição tarifária por meio de Revisão Extraordinária, sem necessidade de celebração de Termo Aditivo, dada a compatibilidade com a sistemática vigente do contrato de concessão.*

Em relação aos Custos de Postagem que decorreram de obrigação superveniente instituída pelo [3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008](#), o qual já foi objeto de exame em oportunidade própria, remanescentes, no presente feito, apenas a apuração técnica e financeira em sede de prestação de contas.

*Adicionalmente, no tocante à obrigação superveniente de arcar com os custos de postagens das notificações de autuação e penalidade — instituída pelo 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008 —, restou comprovada a regularidade da documentação apresentada pela Concessionária, sendo reconhecido o valor correspondente, conforme disposto na Nota Técnica SEI nº 4881/2025/COFOR/GEFOP/SUROD/DIR/ANTT.*

*Ressalta-se que tal obrigação não estava originalmente prevista no contrato de concessão, tratando-se de encargo adicional cuja efetiva prestação de contas foi devidamente analisada e validada. Dessa forma, os valores apurados também devem compor a presente Revisão Extraordinária, por configurarem impacto relevante sobre o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.*

Dessa forma, restou dispensada a emissão de novo parecer pela PF-ANTT, ante o enquadramento dos devidos temas no que concerne à revisão extraordinária.

#### 2.2.3. Da Área Técnica

A instrução técnica foi conduzida pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), pela Coordenação de Gestão de Investimentos (COGIN), pela Coordenação de Orçamento de Rodovias (COROR) e pela Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GECEF), sob a supervisão da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD).

Em 16 de maio de 2025, a COGIN confirmou que, dentre os pleitos apresentados pela Concessionária na Carta APS/REG/25042501 ([31608557](#)), apenas o Passivo Ambiental situado no km 304+850 Sul da BR-116/SC, possuía mérito reconhecido. Conforme o que diz o [Contrato de Concessão do Edital nº 006/2007](#) quanto aos itens que integram o Sistema Rodoviário concedido:

##### Objeto

2.1 Este Contrato tem por objeto a concessão para exploração da infra-estrutura 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, mediante pedágio, do Lote Rodoviário constituído por:

[...]

##### Área da Concessão

2.10 A área da Concessão é a compreendida pela(s) Rodovia(s) e respectivas faixas de domínio, assim como seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, e áreas ocupadas com instalações operacionais e administrativas dentro da faixa de domínio.

##### Bens Vinculados à Concessão

3.1 Integram a Concessão os trechos de Rodovia que compõe o Lote Rodoviário, compreendendo seus acessos, nos termos regulamentados pela ANTT, faixas de domínio, edificações e terrenos destinados às atividades a elas vinculadas e, portanto, pertencentes a União na condição de bens públicos de uso comum.

[...]

3.5 Os bens vinculados à Concessão transferidos à Concessionária deverão ser recuperados, conservados, operados e mantidos em condições normais de uso, de forma que, quando devolvidos à União, se encontrem em perfeito estado de conservação.

Apesar de nas análises de no histórico do pedido dessa revisão, conforme apontado na Nota Técnica ANTT 4190 ([23698882](#)), a questão não era pacífica, sendo inclusive indeferida e arquivada por anos.

*Diante do novo indeferimento, por meio do Ofício SEI nº 12365/2024/ COGIN/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 23016338), de 22/04/2024, foi comunicado à Concessionária o arquivamento do processo e o pleito somente poderia ser reapresentado após decorridos 720 (setecentos e vinte) dias da decisão SUROD, conforme estabelecido no parágrafo único do art. 18 da [Instrução normativa nº 18](#).*

*Por fim, a Concessionária apresenta à SUROD Pedido de Reconsideração à Decisão SUROD (SEI nº 23383606), o qual, mediante o Despacho SUROD SEI nº 23388533, de 10/05/2024, foi encaminhado para consideração desta GEGIR.*

Em 23 de maio de 2025, em razão da pendência de aceitação formal do Orçamento do Projeto Executivo da obra de referente ao Passivo ambiental e da inexistência de outros pleitos aptos, a GEGIR determinou o sobrerestamento do feito por meio do Ofício ([32441040](#)).

Sobre esse assunto, e após analisar os pleitos encaminhados pela Autopista Planalto Sul, por meio da Carta APS/REG/25042501 (SEI nº 31608557), de 25/04/2025, informamos: Conforme solicitado no Ofício SEI nº 11726/2025/COGIR/GEGIR/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 31178156), de 10/04/2025, os Pleitos de Recomposição do Equilíbrio Econômico-Financeiro (PR) ou as Demandas de Inclusão/Alteração/Exclusão de Investimentos (DI) aptos a compor a Revisão Extraordinária necessitam possuir os seguintes requisitos:

merito reconhecido;  
aditamento contratual celebrado, se necessário.

(...)  
Isto posto, informamos que este processo da 20ª Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão do Edital nº 006/2007 será sobreposto até que sejam apresentados pleitos aptos, que possam compor a 20ª RE.

O processo foi retomado em junho de 2025, após a aprovação do Orçamento do Projeto Executivo da obra de recuperação do Talude, em Ofício SEI nº 21357/2025 (32824368), cujo valor de referência aceito foi de R\$ 12.070.252,87 (doze milhões, setenta mil, duzentos e cinquenta e dois reais e oitenta e sete centavos), conforme avaliação da COROR.

Sobre o assunto, informa-se como "Aceito" o referido orçamento conforme exarado na Nota Técnica nº 5670/2025/COROR/GEENG/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 32802585), que resultou no valor de referência recomendado de R\$ 12.070.252,87 (doze milhões, setenta mil, duzentos e cinquenta e dois reais e oitenta e sete centavos), data-base março/2015, na versão sem desoneração.

No tocante aos Custos de Postagem, a COFOR/GEFOP, por meio da Nota Técnica 4881/2025 (32338428), reconheceu a legitimidade dos valores relativos ao 17º ano de concessão, período compreendido entre 14/02/2024 a 13/02/2025, resultantes do 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, configurando encargo superveniente. Em setembro, após solicitação da Concessionária na Carta APS/REG/25082201 (35409329), a GEGIR incluiu também os valores correspondentes ao 16º ano de concessão, reconhecidos na Nota Técnica 4950/2024 (24229001), consolidando os valores em questão Nota Técnica 7848/2025 (34288539).

Conforme consignado nos autos, a obrigação de postagem foi atribuída à Concessionária por meio do 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, celebrado entre a ANTT e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), não estando originalmente prevista no contrato principal de concessão. Dessa forma, configura-se como novo encargo contratual, com impacto sobre o equilíbrio econômico-financeiro da concessão, o que justifica seu enquadramento como pleito de recomposição da Tarifa de Pedágio (TP), nos termos das normativas vigentes.

Em referência aos dois pleitos, ora reconhecidos, foram instruído em valores propostos de Revisão Extraordinária, contemplando os dois pleitos, Passivo Ambiental e Custos de Postagem.

Em fase subsequente, a GEGIR elaborou a Nota Técnica 9254/2025 (35463456), corrigindo erro material de alocação temporal da obra do Passivo Ambiental, reconhecendo que a execução ocorreu entre o 8º e o 9º anos de concessão, referentes a março/2015 a março/2016. A GEGEF, por sua vez, produziu a Nota Técnica SEI nº 10749/2025 (36729772), na qual corrigiu o prazo de depreciação do ativo (item 5.1.31) de 10 para 25 anos, conforme solicitado pela Concessionária na Carta (36720232), em razão de se tratar de obra de melhoria e ampliação.

### 3. FUNDAMENTAÇÃO

#### 3.1. Da Análise de Admissibilidade / Questões Preliminares

A Revisão Extraordinária é um mecanismo processual que tem por finalidade a recomposição do equilíbrio econômico do contrato de concessão em razão da ocorrência fatos decorrentes de força maior, conforme Capítulo VI do Contrato de Concessão, que trata da revisão tarifária:

CAPÍTULO VI  
CLÁUSULAS ECONÔMICO-FINANCEIRAS

(...)

Revisão Extraordinária

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.

Outrossim, a instrução processual observou os requisitos formais e materiais exigidos para a devida apreciação da matéria, no Despacho de Instrução (36729979), que declarou o processo apto aos requisitos de habilitação para sorteio e inclusão em pauta, conforme o §2º do art. 39 do Regimento Interno:

§ 2º Os processos deverão estar devidamente instruídos pelas unidades organizacionais, contendo os seguintes documentos:

I - Relatório à Diretoria Colegiada;

II - Nota(s) Técnica(s) produzida(s) pela área competente;

III - Pareceres da Procuradoria Federal junto à ANTT, quando a matéria exigir;

IV - Documentos e manifestações das partes, caso existam;

V - minuta(s) do(s) ato(s) proposto(s);

#### 3.2. Da Análise de Mérito

##### 3.2.1. Do Enquadramento normativo

O arcabouço normativo que ampara a 21ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), no âmbito do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 006/2007, apresenta a seguir as referências contratuais e normativas consideradas na presente análise:

Contrato do Edital de Concessão nº 006/2007: Termos Aditivos e demais Anexos ao Contrato;

Lei nº 8.987/1995: Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências;

Lei nº 10.233/2001: Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, e dá outras providências;

Instrução Normativa ANTT nº 18/2023: Disciplina o procedimento do reajuste e das revisões ordinárias e extraordinárias, no âmbito dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob gestão da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

Instrução Normativa ANTT nº 32/2024: Disciplina o recebimento e trâmite de denúncias e de comunicações de irregularidades no âmbito da Agência Nacional de Transportes Terrestres.

Resolução ANTT nº 5.950/2021: Aprova a primeira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa às diretrizes gerais aplicáveis aos contratos de concessão de infraestrutura rodoviária, sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

Resolução ANTT nº 5.976/2022: Aprova o Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

Resolução ANTT nº 5.977/2022: Dispõe sobre a estrutura organizacional da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

[Resolução ANTT nº 6.000/2022](#): Aprova a segunda norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa a bens, obras e serviços, aplicável aos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

[Resolução ANTT nº 6.032/2023](#): Aprova a terceira norma do Regulamento das Concessões Rodoviárias, relativa à gestão econômico-financeira dos contratos de concessão de exploração de infraestrutura rodoviária sob competência da Agência Nacional de Transportes Terrestres;

e Demais regulamentos da Agência pertinentes.

### 3.2.2. Do Quadro fático-técnico

A presente Revisão Extraordinária abrange dois pleitos distintos, ambos reconhecidos pela área técnica como aptos à recomposição da Tarifa Básica de Pedágio (TBP). Conforme já detalhado, o primeiro pleito refere-se ao Passivo Ambiental localizado no km 304+850 Sul da BR-116/SC, decorrente de evento de instabilidade geotécnica ocorrido fora da faixa de domínio, que exigiu a execução de obra corretiva compreendendo cortina atritada, retaludamento, drenagem profunda e revegetação. Tal ocorrência foi corretamente classificada como passivo ambiental, nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995 e da Instrução Normativa ANTT nº 18/2023.

A Coordenação de Orçamento de Rodovias (COROR) concluiu pelo “aceite” do orçamento do projeto executivo da obra, fixando o valor de referência em R\$ 12.070.252,87 (doze milhões, setenta mil, duzentos e cinquenta e dois reais e oitenta e sete centavos), equivalente, a preços iniciais do contrato, a R\$ 7.744.581,36 (sete milhões, setecentos e quarenta e quatro mil, quinhentos e oitenta e um reais e trinta e seis centavos), sendo R\$ 7.393.725,08 (sete milhões, trezentos e noventa e três mil, setecentos e vinte e cinco reais e oito centavos), correspondentes ao investimento principal e R\$ 350.856,28 (trezentos e cinquenta mil, oitocentos e cinquenta e seis reais e vinte e oito centavos) aos custos administrativos.

Tabela 1 - Valor total dos investimentos

ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	VALOR DO INVESTIMENTO (PREÇO CORRENTE - MAR/2015)	IRT (FEV/2015)	VALOR DO INVESTIMENTO (PREÇO INICIAL - JUN/2007)
VI.A	Passivo Ambiental localizado no km 304+850 Sul da BR-116/SC	REEQUILÍBRIO	R\$ 11.523.428,74	1.558541683867	R\$ 7.393.725,08
	Custos administrativos		R\$ 546.824,13	1.558541683867	R\$ 350.856,28
	<b>TOTAL</b>		<b>R\$ 12.070.252,87</b>	<b>PREÇO INICIAL - JUN/2007</b>	<b>R\$ 7.744.581,36</b>

Em atendimento às manifestações da Concessionária, as áreas técnicas ajustaram a alocação temporal do investimento para o 8º e 9º anos da concessão (março/2015 a março/2017), conforme demonstração da Concessionária. Bem como, corrigiram o prazo de depreciação do ativo para 25 anos.

Para fins de cálculo, como o pleito é um item com antigo, foi utilizada a regra da época, a [Resolução 4075/2013](#), que considera o cálculo da Taxa Interna de Retorno (TIR) com base no art. 8º da [Resolução 3.651/2011](#).

Art. 8º A taxa de desconto a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base Custo Médio Ponderado de Capital - WACC (Weighted Average Cost of Capital), a seguir reproduzida:

$$WACC = \frac{E}{(E + D)} R_E + \frac{D}{(E + D)} R_D (1 - T)$$

onde:

E - capital próprio;

D - capital de terceiros;

T - impostos sobre a Renda;

RE - custo de capital próprio;

RD - custo de capital de terceiros.

Além disso, a Resolução ANTT nº 4.296/2014, que alterou os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução ANTT nº 4.075/2013, estabelece que a TIR a ser considerada deve levar em conta o “Estágio de Maturação” da concessão, nesse contexto, o enquadramento deve corresponder ao 3º Estágio, em decorrência da inclusão de investimentos inferiores a vinte milhões de reais.

Quadro 3 - WACC para cada estágio da concessão

Custo Médio Ponderado de Capital - WACC		
1º Estágio	2º Estágio	3º Estágio
9,43%	9,77%	9,95%

Em adição, o segundo pleito corresponde aos custos de postagem de notificações de autuação e penalidade, oriundas de obrigação superveniente imposta à Concessionária pelo 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008, celebrado entre a ANTT e a PRF. Por se tratar de encargo não previsto no contrato principal, o pleito foi enquadrado como fato da Administração e novo encargo contratual, nos termos do art. 150 da [Resolução ANTT nº 6.032/2023](#).

Art. 150. A revisão extraordinária tem por finalidade a recomposição do equilíbrio econômico do contrato de concessão em razão da ocorrência de eventos de risco ou de alterações promovidas no contrato de concessão e será processada de ofício, pela Superintendência competente.

§ 1º A revisão extraordinária será processada a qualquer tempo quando, alternativamente, forem atendidos os seguintes requisitos:

I - em razão de evento decorrente de caso fortuito, força maior, fato do princípio ou fato da administração; e

II - o impacto econômico-financeiro do evento ou do conjunto de eventos de desequilíbrio extraordinários ocorridos dentro de período de 12 (doze) meses ultrapassar os seguintes valores, em relação à receita bruta anual do exercício financeiro anterior ao requerimento:

a) 7% (sete por cento), caso a receita bruta anual do exercício financeiro anterior seja até R\$ 300.000.000,00 (trezentos milhões de reais);

b) 5% (cinco por cento) ou R\$ 21.000.000,00 (vinte e um milhões de reais), o que for maior, caso a receita bruta anual do exercício financeiro anterior seja entre R\$ 300.000.000,01 (trezentos milhões de reais e um centavo) e R\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de reais);

c) 3% (três por cento) ou R\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais), o que for maior, caso a receita bruta anual do exercício financeiro anterior seja acima de R\$ 600.000.000,00 (seiscentos milhões de reais);

A análise da Nota Técnica 10749 ([36729772](#)) reconheceram os valores correspondentes aos 16º e 17º anos de concessão, no montante consolidado de R\$ 21.816,32 (vinte e um mil oitocentos e dezesseis reais e trinta e dois centavos) a preços iniciais. Esses valores foram tratados como custos operacionais e alocados ao Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM2), com TIR de 8,010% a.a.

Quadro 4 - Proposta de Cronograma Físico-Financeiro

ITEM	DESCRIÇÃO	TIPO	FLUXO	CLASSIFICAÇÃO	TOTAL DO ITEM	16º ANO Fev/23-Fev/2024	17º ANO Fev/24-Fev/2025
11.2 e 14.2.2.5	Prestação de Contas dos custos com postagens das notificações de autuação e penalidade oriundas dos radares instalados ao longo do trecho concedido	REEQUILÍBRIO	FCM	Financeiro	R\$ 21.816,32	R\$ 5.450,78	R\$ 16.365,54
				Físico	100%	24,98%	75,02%
	Custos administrativos			Financeiro	R\$ 26,83	R\$ 206,58	R\$ 620,25
				Físico	100%	24,98%	75,02%

A consolidação dos dois pleitos resultou na Nota Técnica SEI nº 10749/2025 ([36729772](#)), que apurou o impacto financeiro final da revisão, elevando a Tarifa Básica de Pedágio de passa do valor vigente de R\$ 3.15573, aprovado na 20ª Revisão Extraordinária, para R\$ 3.29689, conforme apurado na Nota Técnica SEI nº 7848/2025 ([34288539](#)) e complementada pela Nota Técnica nº 9254/2025 ([35463456](#)), representando acréscimo de 4,47%. Determinou-se, ainda, que os efeitos financeiros da 21ª Revisão

Extraordinária deverão ser incorporados na próxima Revisão Ordinária da TBP da Concessionária Autopista Planalto Sul S.A., tendo como data-base o dia 19 de dezembro de 2025.

Dessa forma, o conjunto das análises técnicas e econômicas evidencia que os eventos em questão configuram hipóteses legítimas de recomposição extraordinária, em estrita observância às cláusulas contratuais, à Lei nº 8.987/1995 e às normas regulatórias da ANTT, preservando-se, assim, o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

### 3.2.3. Da Tese aplicada ao caso

A tese central aplicada ao caso da Revisão Extraordinária do Contrato de Concessão consiste no reconhecimento de que a recomposição tarifária por meio de Revisão Extraordinária constitui medida de direito quando demonstrada, de forma técnica e documental, a ocorrência de eventos alheios à previsão contratual que alterem os encargos contratuais e comprometam a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado, nos termos do art. 9º, §1º, da Lei nº 8.987/1995 e do art. 150 da Resolução ANTT nº 6.032/2023.

Essa diretriz converge com a clássica lição de Jean Rivero, segundo a qual as disposições relativas à remuneração escapam ao poder de modificação unilateral da Administração; por isso, o princípio do equilíbrio financeiro do contrato é característica essencial do contrato administrativo e contraposta das prerrogativas administrativas.

*As disposições relativas à remuneração escapam do poder de modificação unilateral da administração. Mas, além disto, o elemento de associação já assinalado se manifesta neste ponto com uma força particular: é o princípio do equilíbrio financeiro do contrato, que é uma das características essenciais do contrato administrativo e a contraposta das prerrogativas da administração. RVERO, Jean. Droit administratif. 3. ed. Paris: Dalloz, 1965. p. 111.*

### 3.2.4. Da Proporcionalidade, motivação e interesse público

A decisão de aprovar a 21ª Revisão Extraordinária observa os princípios da proporcionalidade e da razoabilidade, na medida em que a atualização tarifária proposta se limita a restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro originalmente pactuado, sem representar vantagem indevida à Concessionária ou ônus excessivo aos usuários.

A motivação do ato está demonstrada nos autos do processo em epígrafe que corroboram de forma objetiva a ocorrência de eventos supervenientes e a legalidade aplicada aos índices de recomposição dos custos, conforme preconiza o art. 20 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro.

*"Art. 20. Nas esferas administrativa, controladora e judicial, não se decidirá com base em valores jurídicos abstratos sem que sejam consideradas as consequências práticas da decisão. Parágrafo único. A motivação demonstrará a necessidade e a adequação da medida imposta ou da invalidação de ato, contrato, ajuste, processo ou norma administrativa, inclusive em face das possíveis alternativas."*

Sob a ótica da proporcionalidade, verifica-se que o impacto tarifário de 4,47% sobre a TBP vigente, fica demonstrada proporcional, visto que refletem custos alheios à gestão da Concessionária.

Por fim, a medida atende ao interesse público, pois assegura a continuidade da prestação dos serviços públicos de forma adequada, e preserva a segurança jurídica e regulatória, princípios fundamentais à estabilidade das concessões.

## 4. PROPOSIÇÃO FINAL

Diante do exposto, VOTO por aprovar a 21ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Autopista Planalto Sul S.A., alterando a TBP que passa do valor vigente de R\$ 3.15573, aprovado na 20ª Revisão Extraordinária, para R\$ 3.29689, conforme apurado na Nota Técnica SEI nº 7848/2025 ([34288539](#)) e complementada pela Nota Técnica nº 9254/2025 ([35463456](#)), representando acréscimo de 4,47%. Considerando que os efeitos econômico-financeiros dessa revisão incidirão na próxima Revisão Ordinária, com data-base de reequilíbrio contratual em 19 de dezembro de 2025.

É o Voto.

Brasília, 28 de outubro de 2025.

**ALEX ANTÔNIO DE AZEVEDO CRUZ**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTÓNIO DE AZEVEDO CRUZ**, Diretor, em 28/10/2025, às 17:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **36896130** e o código CRC **546E9BEF**.

Referência: Processo nº 50500.019296/2025-36

SEI nº 36896130

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)