



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAA

RELATORIA: ALEX AZEVEDO**TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA****NÚMERO: 10/2026****OBJETO:** Proposta de autorização da **9ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP)** do **Contrato de Concessão celebrado com base no Edital nº 01/2015 – BR-101/RJ**, firmado com a **Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – Ecovias Ponte****ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD**PROCESSO (S):** 50500.029109/2025-22**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Parecer nº 00013/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39654117); Notas nº 00226/2025 e nº 00241/2025/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA****1. EMENTA**

1.1. Proposta de autorização da 9ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 01/2015 – BR-101/RJ, celebrado entre a União e a Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – Ecovias Ponte. Revisão estruturada em duas etapas, em razão da alteração da data-base promovida pelo 2º Termo Aditivo (02/12/2024): 1ª Etapa referente ao 9º ano de concessão (01/06/2023 a 31/05/2024), com IRT de 1,92470 e Fator C de -R\$ 0,17593; 2ª Etapa referente ao 10º ano de concessão (01/06/2024 a 31/05/2025), com IRT de 1,94828, Fator C de -R\$ 0,15021 e reequilíbrio de data-base de R\$ 3.797.108,61 (Conta C positiva). Fator D contínuo de 0,55580%, decorrente do 1º Termo Aditivo (exclusão definitiva de passarelas do PER). Fatores Q e X extintos (art. 190, Resolução ANTT nº 6.032/2023). TBP acumulada nos FCMs de R\$ 0,20590 (preços iniciais). Tarifa apurada de R\$ 6,63960, arredondada para R\$ 6,60 (variação de +6,45% em relação à 8ª RO). Diligência diretiva (Ofício SEI nº 48334/2025/DAA-ANTT) respondida satisfatoriamente pela SUROD mediante Nota Informativa SEI nº 174/2026, com manifestações convergentes da PF-ANTT (Parecer nº 00013/2026), da AUDIT (NT SEI nº 1695/2026) e da Concessionária. **Pela aprovação.**

2. RELATÓRIO**2.1. Do Objeto**

2.1.1. Trata o presente processo da análise e deliberação sobre proposta de autorização da 9ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão celebrado entre a União, por intermédio da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e a Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – Ecovias Ponte, referente à exploração da rodovia BR-101/RJ, conforme disposto na Nota Técnica SEI nº 10701/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 36711297).

2.1.2. A revisão abrange, cumulativamente, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro referente ao 9º ano de concessão (01/06/2023 a 31/05/2024) e ao 10º ano de concessão (01/06/2024 a 31/05/2025), bem como os efeitos financeiros decorrentes da alteração da data-base de reajuste tarifário, nos termos da subcláusula 5.1 do 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 01/2015 (SEI nº 27741676), celebrado em 02/12/2024.

2.1.3. A proposta fundamenta-se na Lei nº 10.233, de 05/06/2001; no Contrato de Concessão do Edital nº 01/2015; nas Portarias MF nº 150/2018 e ANTT nº 314/2018; e nas Resoluções ANTT nº

6.000/2022 e nº 6.032/2023.

2.2. Do Histórico Processual

2.2.1. Em 04/06/2025, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), por meio do Ofício SEI nº 20817/2025/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 32750254), instaurou o procedimento da 9ª Revisão Ordinária e Reajuste da TBP da Concessionária Ecovias Ponte.

2.2.2. Em 14/07/2025, a Concessionária Ecovias Ponte apresentou as informações sobre a proposta de revisão e reajuste por meio da Carta EPON-GAC 1166/2025 (SEI nº 33839866).

2.2.3. Em 02/12/2024, foi celebrado o 2º Termo Aditivo ao Contrato de Concessão do Edital nº 01/2015 (SEI nº 27741676), conforme publicação de Extrato no DOU (SEI nº 28046335), de 03/12/2024. O objeto do aditivo foi padronizar as datas de Revisão Ordinária e Reajuste da TBP, alterando os itens 17.3.1, 17.3.2 e 17.4.1 do Contrato, de modo a fixar a nova data-base em 01/12/2025, com retorno ao ciclo regular de 12 meses a partir dessa data.

2.2.4. A alteração da data-base gerou defasagem contratual de seis meses, ensejando que a 9ª Revisão Ordinária contemplasse eventos dos 9º e 10º anos de concessão em estrutura bifásica.

2.2.5. A análise das execuções de obras e parâmetros técnicos do PER foi conduzida pela Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR), por meio da Nota Técnica SEI nº 5741/2025/COPER/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 32862399), complementada pela Nota Técnica SEI nº 9266/2025/COPER/GEGIR/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 35479725).

2.2.6. A análise econômico-financeira foi realizada pela Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), registrada nas Notas Técnicas SEI nº 8250/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 34614736) e nº 10701/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 36711297).

2.2.7. A Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), por meio das Notas nº 00226/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 33763890) e nº 00241/2025/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 33763902), informou não haver impedimentos judiciais ou extrajudiciais à realização da 9ª Revisão Ordinária.

2.2.8. Por meio do Ofício SEI nº 40055/2025/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 36715306), os procedimentos relativos à 9ª Revisão Ordinária foram comunicados à Secretaria de Reformas Econômicas (SRE) do Ministério da Fazenda, em conformidade com o inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233/2001 e o inciso VIII do art. 3º do Decreto nº 4.130/2002.

2.2.9. Em 17/11/2025, a SUROD aprovou a proposta por meio da Decisão SUROD nº 1334/2025 (SEI nº 37204947), encaminhando a matéria à deliberação da Diretoria Colegiada mediante o Relatório à Diretoria SEI nº 623/2025 (SEI nº 37550323).

2.2.10. Em 23/12/2025, sobreveio o Ofício SEI nº 48334/2025/DAA-ANTT (SEI nº 38055664), por meio do qual a Diretoria Alex Azevedo (DAA) apresentou considerações e indicou providências complementares relacionadas à instrução processual, abrangendo seis eixos temáticos: (i) Fator D; (ii) RDT; (iii) energia elétrica; (iv) protensão das aduelas; (v) custos de postagens; e (vi) IR/CSLL na fórmula de modicidade.

2.2.11. Em atenção aos pontos suscitados, a SUROD promoveu o acionamento das unidades técnicas competentes, da PF-ANTT e da Auditoria Interna (AUDIT), além de oportunizar manifestação à Concessionária. As manifestações foram consolidadas na Nota Informativa SEI nº 174/2026/SUROD/DIR (SEI nº 39402493), de 06/02/2026, que reuniu os subsídios técnicos e jurídicos produzidos no processo.

2.2.12. A PF-ANTT manifestou-se por meio do Parecer nº 00013/2026/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 39654117), concluindo pela regularidade da instrução nos três pontos jurídicos consultados (Fator D contínuo, bis in idem e IR/CSLL).

2.2.13. A AUDIT manifestou-se por meio da Nota Técnica SEI nº 1695/2026/AUDIT-ANTT (SEI nº 39659601), concluindo pela inexistência de indícios de irregularidade no RDT dos anos 9 e 10.

2.2.14. A Concessionária, por meio da Carta EPON – GAC 0143/2026 (SEI nº 38923150), de 26/01/2026, manifestou concordância com os entendimentos técnicos consignados nas Notas

Informativas da SUROD.

2.2.15. Em 23/02/2026, o Superintendente de Infraestrutura Rodoviária assinou o Relatório à Diretoria SEI nº 48/2026 (SEI nº 39401857), reiterando integralmente a proposta originalmente encaminhada pela SUROD e consolidando os esclarecimentos prestados em resposta à diligência diretiva.

3. FUNDAMENTAÇÃO

3.1. Da Análise de Admissibilidade

3.1.1. A competência desta Agência Nacional de Transportes Terrestres para autorizar a revisão ordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio encontra fundamento nos incisos V e VII do art. 24 da Lei nº 10.233/2001, que atribuem à ANTT a prerrogativa de celebrar e gerir os contratos de concessão de rodovias federais, bem como de proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados pelas concessionárias.

3.1.2. A revisão tarifária ordinária constitui procedimento previsto contratualmente (subcláusula 17.3.3 do Contrato do Edital nº 01/2015) e regulamentarmente (Resolução ANTT nº 6.032/2023, arts. 80 a 101), destinado à recomposição periódica do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, mediante a aplicação dos mecanismos de reajuste (IRT) e dos fatores de reequilíbrio (Fatores D, Q, X e C), bem como dos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs).

3.1.3. A submissão à deliberação desta Diretoria Colegiada observa o disposto no art. 7º da Lei nº 13.848/2019, que estabelece o caráter colegiado das decisões regulatórias, e no art. 11 da Resolução ANTT nº 5.976/2022 (Regimento Interno), que atribui à Diretoria Colegiada a competência para analisar, discutir e decidir, em instância administrativa final, as matérias de competência da ANTT.

3.1.4. A instrução processual obedeceu ao rito estabelecido na Lei nº 9.784/1999 (Lei do Processo Administrativo Federal) e na Portaria SUROD nº 86/2025, que estabelece o Procedimento Operacional Padrão (POP) para instauração, análise e processamento dos reajustes e das revisões ordinárias. A comunicação prévia à Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda foi realizada nos termos do inciso VIII do art. 3º do Decreto nº 4.130/2002 (Ofício SEI nº 40055/2025, SEI nº 36715306).

3.1.5. **Conclusão preliminar:** A competência desta Agência é **inconteste**, os requisitos formais foram **plenamente atendidos**, e o rito procedimental observou a legislação e a regulamentação aplicáveis.

3.2. Da Análise de Mérito

3.2.1. Da Estrutura Bifásica e do Reequilíbrio da Data-Base

3.2.1.1. A data originalmente prevista para o reajuste tarifário e para a 9ª Revisão Ordinária era 01/06/2025. Contudo, em 02/12/2024, foi celebrado o 2º Termo Aditivo ao Contrato do Edital de Concessão nº 01/2015 (SEI nº 27741676), que alterou a data-base para 01/12/2025, com o objetivo de padronizar as datas de revisão e reajuste entre os contratos de concessão rodoviária federal.

3.2.1.2. A alteração da data-base gerou defasagem contratual de seis meses, ensejando que a presente Revisão Ordinária contemplasse, de forma integrada, os eventos ocorridos no 9º ano de concessão (01/06/2023 a 31/05/2024) e no 10º ano de concessão (01/06/2024 a 31/05/2025). Para viabilizar o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a revisão foi estruturada em duas etapas.

3.2.1.3. A subcláusula 5.1 do 2º Termo Aditivo previu expressamente a necessidade de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro decorrente da alteração da data-base. Para tanto, a GEGEF apurou o montante **positivo** de **R\$ 3.797.108,61** (três milhões, setecentos e noventa e sete mil cento e oito reais e sessenta e um centavos), a preços correntes de outubro de 2025, correspondente à diferença entre a tarifa vigente (8ª RO) e a tarifa devida em 01/06/2025, multiplicada pelo tráfego projetado para o período de 01/06/2025 a 30/11/2025 (183 dias), a ser acrescido ao saldo da Conta C na 2ª Etapa.

3.2.1.4. Registra-se que o tráfego projetado para o 11º ano de concessão, utilizado no cálculo do reequilíbrio da data-base, deverá ser corrigido no âmbito da 10ª Revisão Ordinária, conforme metodologia de substituição de tráfego projetado por tráfego real prevista no art. 89, inciso III, da Resolução nº 6.032/2023.

3.2.1.5. A Concessionária possui três Fluxos de Caixa Marginais (FCMs) abertos, cujos ajustes relativos à alteração da data-base foram igualmente processados na 2ª Etapa.

3.2.2. Da 1ª Etapa – 9º Ano de Concessão

3.2.2.1. O reajuste referente ao 9º ano de concessão utilizou o IPCA de abril de 2025, preservando a defasagem contratual de dois meses em relação à data-base original (01/06/2025). O IRT definitivo foi apurado em **1,92470**, correspondendo a variação positiva de 5,53% em relação ao IRT de 2024 (1,82384).

3.2.2.2. Os **Fatores Q e X** foram adotados em **0,00%**, em decorrência da extinção desses mecanismos pelo art. 190 da Resolução ANTT nº 6.032/2023, aplicável às concessionárias que aderiram ao Regulamento das Concessões Rodoviárias.

3.2.2.3. O **Fator D** foi aplicado no percentual total de **0,55580%**, referente à 2ª Parte (Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias), conforme apurado pela GEGIR nas Notas Técnicas SEI nº 5741/2025 e nº 9266/2025. A 1ª Parte do Fator D (Frente de Recuperação e Manutenção) resultou em 0,0%. O percentual de 0,55580% corresponde ao denominado "Fator D contínuo", instituído pelo 1º Termo Aditivo ao Contrato (29/12/2023), conforme será detalhado na seção 3.2.5 deste Voto.

3.2.2.4. O **Fator C** resultou no valor **negativo de R\$ 0,17593**, decorrente do saldo da Conta C de - R\$ 5.001.103,90 (preços correntes do 9º ano). Os principais eventos registrados na Conta C incluem: atraso na 7ª RO (R\$ 1.426.615,26), arredondamento tarifário (R\$ 1.451.614,15), verbas de Segurança no Trânsito (-R\$ 759.737,59), RDT (-R\$ 334.815,21), Receitas Extraordinárias (-R\$ 6.816.592,21) e correção de eixos suspensos (R\$ 31.811,71).

3.2.2.5. A taxa de juros aplicada ao saldo remanescente da Conta C foi definida com base na TIR de **9,64% a.a.**, apurada a partir do Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CMPCr) acrescido do *spread* da TLP, nos termos da Subseção VI da Resolução nº 6.032/2023.

3.2.2.6. Não foram registrados novos valores referentes à TBP obtida por meio do FCM na 1ª Etapa, permanecendo a TBP dos FCMs calculada no âmbito da 8ª Revisão Ordinária em R\$ 0,15331 (preços iniciais).

3.2.2.7. A TBP contratual projetada com impacto do percentual de eixos suspensos do 9º ano foi apurada em **R\$ 3,29545**, a partir da TBP contratual de R\$ 3,28442 e do percentual de eixos suspensos de 0,33585%.

3.2.2.8. A tarifa apurada para a 1ª Etapa resultou em **R\$ 6,42664**, arredondada para **R\$ 6,40**, representando variação de 3,23% em relação à tarifa arredondada da 8ª RO (R\$ 6,20).

3.2.3. Da 2ª Etapa – 10º Ano de Concessão

3.2.3.1. Com a alteração promovida pelo 2º Termo Aditivo, a nova data-base passou a ser dezembro, utilizando-se o IPCA de outubro de 2025 (número-índice 7.365,68) para o cálculo do IRT. O IRT definitivo foi apurado em **1,94828**, representando variação positiva de 6,82% em relação ao IRT de 2024 (1,82384).

3.2.3.2. Os **Fatores Q e X** foram igualmente adotados em **0,00%**, pelos mesmos fundamentos expostos no item 3.2.2.2.

3.2.3.3. O **Fator D** foi mantido no percentual total de **0,55580%**, com apuração definitiva ratificada pela GEGIR na Nota Técnica SEI nº 9266/2025, sob os mesmos fundamentos da 1ª Etapa (Fator D contínuo do 1º Termo Aditivo).

3.2.3.4. O **Fator C** resultou no valor **negativo de R\$ 0,15021**, decorrente do saldo da Conta C de - R\$ 4.440.876,71 (preços correntes do 10º ano). Os principais eventos incluem: Reequilíbrio da Data de Reajuste (R\$ 3.797.108,61), atraso na 8ª RO (-R\$ 27.105,37), arredondamento tarifário (-R\$

517.416,55), verbas de Segurança no Trânsito (-R\$ 936.800,01), RDT (-R\$ 240.608,11), Receitas Extraordinárias (-R\$ 6.276.997,40) e correção de eixos suspensos (-R\$ 239.057,88).

3.2.3.5. A TIR utilizada no cálculo do Fator C foi igualmente fixada em **9,64% a.a.**, de forma definitiva.

3.2.3.6. Em relação aos FCMs, a 2ª Etapa considerou:

- a) substituição do tráfego projetado pelo real nos três FCMs;
- b) reequilíbrio decorrente da alteração da data-base dos reajustes; e
- c) alterações no PER, incluindo o reconhecimento do remanescente da obra de Reforço de Protensão Adicional das Aduelas – Momento Negativo (item PER 1.4, R\$ 14.718.655,06).

Os eventos foram lançados nos seguintes fluxos:

- **FCM1** (TIR 9,43%, criado em 2017 – 2ª Revisão Extraordinária, Resolução nº 5.347/2017);
- **FCM2** (TIR 9,95%, criado em 2018 – 3ª Revisão Extraordinária, Resolução nº 5.757/2018);
- **FCM3** (TIR 8,47%, criado em 2023 – 9ª Revisão Extraordinária, Deliberação nº 265/2023).

3.2.3.7. A TBP acumulada nos FCMs resultou em **R\$ 0,20590** (preços iniciais), distribuída da seguinte forma: FCM1: R\$ 0,00156; FCM2: R\$ 0,05771; FCM3: R\$ 0,14662.

3.2.3.8. A TBP contratual projetada com impacto do percentual de eixos suspensos do 10º ano foi apurada em **R\$ 3,29745**, com percentual de eixos suspensos de 0,39685%.

3.2.4. Da Composição Tarifária e Tarifa Final

3.2.4.1. A composição tarifária da 2ª Etapa (valores definitivos para vigência a partir de 01/12/2025) é sintetizada no quadro a seguir:

Componente	Valor
TBP contratual	R\$ 3,28442
Eixos Suspensos	0,39685%
TBP com Eixos Suspensos	R\$ 3,29745
TBP acumulada nos FCMs	R\$ 0,20590
Fator D	0,55580%
Fator Q	0,00000%
Fator X	0,00000%
Fator C	-R\$ 0,15021
IRT (out/2025)	1,94828

3.2.4.2. A fórmula de cálculo da tarifa de pedágio, conforme subcláusula 17.3.3 do Contrato, é:

$$\text{Tarifa} = \text{TBP_Contrato} \times (1 - D - Q) \times (IRT - X) + C + \text{TBP_FCM} \times (IRT - X)$$

3.2.4.3. A tarifa apurada para a categoria 1 de veículos resultou em **R\$ 6,63960**, arredondada para **R\$ 6,60** (seis reais e sessenta centavos), representando variação de **+6,45%** em relação à tarifa

arredondada da 8ª RO (R\$ 6,20).

3.2.4.4. Registra-se que os percentuais de eixos suspensos utilizados nas duas etapas consistem em projeções, devendo ser corrigidos na próxima revisão ordinária por meio do Fator C, quando da disponibilização dos dados definitivos de tráfego.

3.2.4.5. Ressalta-se que os valores preliminares do Fator D aplicados na presente revisão (referentes à 1ª Parte – Frente de Recuperação e Manutenção) deverão ser igualmente corrigidos por meio do Fator C na revisão ordinária subsequente, nos termos do procedimento de apuração em duas fases (preliminar e definitiva).

3.2.5. Dos Pontos Suscitados na Diligência Diretiva

3.2.5.1. Conforme registrado na seção 2.2.10, o Ofício SEI nº 48334/2025/DAA-ANTT suscitou considerações e indicou providências sobre seis eixos temáticos da instrução processual. Em atenção a esses apontamentos, a SUROD promoveu o acionamento das unidades técnicas competentes, da PF-ANTT, da AUDIT e da Concessionária, consolidando os esclarecimentos na Nota Informativa SEI nº 174/2026/SUROD/DIR (SEI nº 39402493).

3.2.5.2. Reconhece-se que os questionamentos formulados contribuíram para robustecer a instrução processual, propiciando a explicitação, em peça única e organizada, dos elementos técnicos, jurídicos e documentais já constantes dos autos, com rastreabilidade integral às fontes. Passa-se ao exame de cada tema.

a) Fator D (0,55580%): natureza, encadeamento e memória de cálculo

3.2.5.3. O percentual de 0,55580% encontra fundamento contratual expresso na subcláusula 2.1 do 1º Termo Aditivo ao Contrato (29/12/2023), que instituiu o denominado "Fator D contínuo", nos seguintes termos:

"2.1 A metodologia para exclusão das obras mencionadas nas cláusulas 1.6 e 1.7 considera a aplicação do Fator D contínuo de 0,5558% da 7ª Revisão Ordinária até o final do prazo da concessão."

3.2.5.4. O percentual está associado à exclusão definitiva de três passarelas do Programa de Exploração da Rodovia (PER), decorrente de condicionantes externas formalizadas pela Marinha do Brasil (passarela na Ilha de Mocanguê) e pelo Município de Niterói (passarelas vinculadas ao Mergulhão). Trata-se, portanto, de mecanismo de ajuste econômico-contratual destinado a retirar da tarifa o valor associado a investimento que não será entregue ao usuário ao longo da concessão, não ostentando natureza sancionatória.

3.2.5.5. Conforme esclarecido pela COPER/GEGRIR na Nota Informativa SEI nº 65/2026 (SEI nº 38558703), **não houve aplicação em duplicidade do Fator D**. O percentual foi aplicado na 8ª RO em caráter preliminar e, na 9ª RO, em caráter definitivo, sem variação entre os valores apurados (0,55580% em ambos os casos). A expressão "substituir/complementar", utilizada em Nota Técnica anterior, referiu-se à lógica matemática de eventual ajuste entre percentual preliminar e definitivo, hipótese que não se materializou no caso concreto. A lógica de apuração em duas fases (preliminar e definitiva) decorre de orientação do TCU consubstanciada no Acórdão nº 1.447/2018-Plenário.

3.2.5.6. A PF-ANTT, no Parecer nº 00013/2026/PF-ANTT/PGF/AGU, confirmou expressamente:

- (i) que o Fator D contínuo consubstancia mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro nos termos do art. 101 da Resolução nº 6.032/2023, não ostentando natureza sancionatória;
- (ii) que inexistente *bis in idem*, instituto próprio da dinâmica sancionadora e inaplicável automaticamente a mecanismos de reequilíbrio econômico-financeiro; e
- (iii) que a incidência do Fator D contínuo em anos concessórios distintos é juridicamente viável, desde que cada incidência corresponda a período concessório próprio sem sobreposição material de efeitos.

3.2.5.7. A Concessionária, na Carta EPON – GAC 0143/2026, manifestou concordância com a fundamentação técnica, contribuindo para equacionar definitivamente a questão.

3.2.5.8. Quanto à memória de cálculo, a GEGIR registrou expressamente os processos administrativos e documentos de referência (Processo nº 50500.049489/2024-31, Parecer nº 24/2024/SUDESTE/COROD/GEFOP/SUROD/DIR), permitindo rastreabilidade dos elementos de cálculo, ainda que a memória analítica não tenha sido formalmente inserida no corpo da Nota Técnica.

3.2.5.9. Adicionalmente, a Nota Informativa SEI nº 50/2026/CIPAC/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 38511542) examinou os precedentes do TCU invocados no Ofício Diretivo (Acórdãos nº 1.174/2018, nº 2.605/2020 e nº 1.447/2018), concluindo que tais precedentes se referem a contextos de atraso ou inexecução imputável à concessionária, hipótese que não se verifica no caso concreto, onde o Fator D contínuo decorre de exclusão definitiva de obras por circunstâncias externas, pactuada bilateralmente em termo aditivo.

3.2.5.10. **Conclusão parcial:** O Fator D de 0,55580% está **plenamente fundamentado** no 1º Termo Aditivo, não configura duplicidade de aplicação, não ostenta natureza sancionatória e tem sua regularidade jurídica confirmada pela PF-ANTT, em conformidade com o art. 101 da Resolução nº 6.032/2023 e com as diretrizes do Acórdão TCU nº 1.447/2018-Plenário.

b) Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

3.2.5.11. A matéria foi analisada na Nota Informativa SEI nº 29/2026/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI nº 38430992), que consolidou esclarecimentos sobre o enquadramento normativo, o rito anual de prestação de contas e a comprovação patrimonial dos bens vinculados ao RDT.

3.2.5.12. Conforme registrado pela COPIR/GERER, a prestação de contas dos recursos de RDT ocorre de forma anual e foi devidamente analisada nos processos próprios: para o 9º ano, no Processo nº 50500.154523/2024-98 (NT SEI nº 1042/2025, valor apurado de R\$ 436.176,43 a preços correntes); para o 10º ano, no Processo nº 50500.034464/2025-13 (NT SEI nº 7208/2025, valor apurado de R\$ 549.146,20 a preços correntes).

3.2.5.13. No período analisado, a Ecovias Ponte executou um único projeto de RDT (Sistema Multi-Lane Free Flow, Processo nº 50500.122509/2020-00), cujo Relatório Final foi aprovado em 26/09/2025 (NT SEI nº 8097/2025). A solicitação de inclusão dos equipamentos no Termo de Arrolamento e Transferência de Bens foi protocolada em 22/10/2025, encontrando-se o procedimento de atualização em andamento.

3.2.5.14. A AUDIT, na Nota Técnica SEI nº 1695/2026/AUDIT-ANTT (SEI nº 39659601), procedeu à análise preliminar da matéria e concluiu que: (i) as despesas aprovadas estão instruídas com Notas Fiscais e Contratos de Câmbio; (ii) os dispêndios referem-se integralmente à contratação de serviços; (iii) **não foram identificadas aquisições de bens patrimoniais** com recursos de RDT nos 9º e 10º anos; e (iv) não se configuram situações que justifiquem instauração de apuração específica. A AUDIT registrou, ainda, divergências factuais entre referências do Ofício Diretivo e os documentos efetivamente localizados nos autos.

3.2.5.15. **Conclusão parcial:** A prestação de contas do RDT foi **regularmente conduzida** nos processos próprios, com eventuais inconsistências tratadas no momento oportuno da apuração, não se vislumbrando necessidade de nova glosa ou apuração adicional.

c) Custos de energia elétrica

3.2.5.16. A matéria foi analisada na Nota Informativa SEI nº 32/2026/CGEFI/GEFOP/SUROD/DIR (SEI nº 38441064). A GEFEF esclareceu que os custos de energia elétrica apresentados pela Concessionária no contexto das Receitas Não Tarifárias **não foram considerados para fins de dedução** no cálculo da modicidade tarifária, em razão da ausência de comprovação de que tais custos decorreram de forma direta e exclusiva da execução dos contratos de Receitas Não Tarifárias, conforme exige o § 2º do art. 186 da Resolução nº 6.032/2023.

3.2.5.17. Nos cálculos apresentados, os valores de CD (custos diretamente associados) foram considerados como R\$ 0,00. Desse modo, os valores originalmente informados (R\$ 412.928,26) ou retificados (R\$ 61.167,09) pela Concessionária não integraram a apuração final, não se configurando a necessidade de exclusão adicional do montante de R\$ 351.761,17 do cálculo do reajuste da TBP.

3.2.5.18. **Conclusão parcial:** A questão é **inócua** para fins de composição tarifária, uma vez que os custos de energia elétrica foram desconsiderados no cálculo por ausência de comprovação de vínculo direto com as Receitas Não Tarifárias, em conformidade com o art. 186 da Resolução nº 6.032/2023.

d) Reconhecimento da obra de Reforço de Protensão das Aduelas

3.2.5.19. A questão foi analisada sob duas perspectivas complementares: (i) pela COPER/GEGR (Nota Informativa SEI nº 65/2026, SEI nº 38558703), sob o prisma do reequilíbrio econômico-financeiro; e (ii) pela GEFOP (Nota Informativa SEI nº 31/2026, SEI nº 38433556), sob o prisma da fiscalização técnica.

3.2.5.20. O reconhecimento do valor decorreu da sistemática de recomposição por fases prevista no art. 90, § 3º, da Resolução nº 6.032/2023, que permite a implementação gradativa do impacto conforme a conclusão de cada fase. Na 7ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, já havia sido implementada recomposição correspondente a 50% do valor previsto (NT SEI nº 2284/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT, SEI nº 16423217). O reconhecimento do percentual remanescente na 9ª RO baseou-se no Despacho SEI nº 34614555, da COROD/SUDESTE, que informou a conclusão da obra.

3.2.5.21. A GEFOP consignou que, para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, **a existência do Termo de Recebimento Definitivo (TRD) não constitui requisito** para inclusão do investimento no cálculo da revisão ordinária, sendo suficiente a manifestação da unidade regional atestando a execução integral. O recebimento definitivo configura procedimento distinto, relacionado à certificação técnica final e à liquidação contratual.

3.2.5.22. Registra-se que, em 09/01/2026, foi juntado aos autos o Termo de Encerramento de Obras (SEI nº 38399300), subsidiado pelo Relatório Simplificado (SEI nº 38396292), atestando o encerramento da obra de Reforço em Protensão Adicional em 700 Aduelas – Momento Negativo (kms 321+600 a 334+800, pistas Norte e Sul, BR-101/RJ), com verificação de funcionalidade e aptidão para disponibilização aos usuários. Assim, eventual questionamento quanto à suficiência documental restou **superado** pela juntada do referido Termo.

3.2.5.23. **Conclusão parcial:** O reconhecimento do valor de R\$ 14.718.655,06 está **amparado** na sistemática de recomposição por fases (art. 90, § 3º, Resolução nº 6.032/2023), com documentação formal de encerramento já constante dos autos.

e) Custos de postagens

3.2.5.24. A matéria foi analisada pela GEFOP (Nota Informativa SEI nº 31/2026, SEI nº 38433556), que expediu Ofício à Concessionária solicitando esclarecimentos sobre a concentração de CEPs em São Paulo e a comprovação de entrega das notificações.

3.2.5.25. A Concessionária, na Carta EPON – GAC 0033/2025 (SEI nº 38367675), esclareceu que suas obrigações contratuais restringem-se à disponibilização, instalação e manutenção dos equipamentos de monitoramento eletrônico de velocidade, bem como à coleta e processamento inicial das imagens, nos termos do item 3.4.3.7 do PER. A Concessionária não detém poder de polícia, não realiza autuações, não define destinatários e não possui acesso aos dados cadastrais dos infratores, sendo a emissão, endereçamento e postagem das notificações de responsabilidade da Polícia Rodoviária Federal (PRF), com execução operacional dos Correios.

3.2.5.26. **Conclusão parcial:** Os esclarecimentos prestados são satisfatórios.

f) IR/CSLL na fórmula de modicidade tarifária

3.2.5.27. A matéria foi analisada pela GEGEF (Nota Informativa SEI nº 32/2026, SEI nº 38441064) e, em resposta à indicação da DAA para pronunciamento jurídico especializado, submetida à PF-ANTT.

3.2.5.28. A GEGEF esclareceu que o art. 186 da Resolução nº 6.032/2023, para contratos sem plano de negócios (como o Edital nº 01/2015), estabelece fórmula que expressamente inclui, dentre os parâmetros de cálculo, as alíquotas agregadas incidentes sobre a receita de pedágio (β) e sobre o lucro (IR). A base de cálculo utilizada refere-se a eventos já realizados e contabilizados, apurados pelo regime de competência, não se tratando de "dedução antecipada" de tributos.

3.2.5.29. A PF-ANTT, no Parecer nº 00013/2026, concluiu expressamente pela **juridicidade da dedução de IR e CSLL** na apuração da receita não tarifária revertida à modicidade, assentando que a reversão deve observar o valor líquido, com dedução dos tributos incidentes, em conformidade com o art. 186 da Resolução nº 6.032/2023 e com o regime contábil de competência. Consignou que a sistemática é compatível com os princípios do equilíbrio econômico-financeiro (arts. 6º, § 1º, e 9º da Lei nº 8.987/1995).

3.2.5.30. **Conclusão parcial:** A inclusão de IR/CSLL na fórmula de modicidade está **em conformidade** com o art. 186 da Resolução nº 6.032/2023, com a PF-ANTT tendo confirmado sua juridicidade.

3.3. Da Conformidade Jurídica

3.3.1. A Procuradoria Federal junto à ANTT manifestou-se em três oportunidades ao longo da instrução processual, assegurando a conformidade jurídica da proposta.

3.3.2. **Notas nº 00226/2025 e nº 00241/2025/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 33763890 e 33763902): informaram a inexistência de decisões judiciais, extrajudiciais, arbitrais ou do TCU que constituam óbice à realização da 9ª Revisão Ordinária.

3.3.3. **Parecer nº 00013/2026/PF-ANTT/PGF/AGU** (SEI nº 39654117): pronunciou-se sobre os três pontos jurídicos suscitados na diligência diretiva, concluindo:

- a) pela regularidade do Fator D contínuo como mecanismo de reequilíbrio econômico-financeiro (art. 101 da Resolução nº 6.032/2023), sem natureza sancionatória;
- b) pela inexistência de *bis in idem*, instituto próprio da dinâmica sancionadora, inaplicável a mecanismo de reequilíbrio;
- c) pela juridicidade da dedução de IR/CSLL na apuração da modicidade tarifária (art. 186 da Resolução nº 6.032/2023), em regime de competência.

3.3.4. **Conclusão:** A segurança jurídica do procedimento está **plenamente assegurada** pelas manifestações da PF-ANTT.

3.4. CONCLUSÃO DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.4.1. Após análise dos aspectos técnicos, jurídicos, procedimentais e institucionais, conclui-se que:

- a) **Competência legal** está plenamente configurada, nos termos do art. 24, V e VII, da Lei nº 10.233/2001, e do art. 7º da Lei nº 13.848/2019;
- b) **Fundamentação técnica** é consistente e está documentada nas Notas Técnicas da GEGIR (nº 5741/2025 e nº 9266/2025) e da GEGEF (nº 8250/2025 e nº 10701/2025);
- c) **Segurança jurídica** está rigorosamente assegurada pelo Parecer PF-ANTT nº 00013/2026 e pelas Notas nº 00226/2025 e nº 00241/2025;
- d) **Diligência diretiva** foi satisfatoriamente respondida, com convergência substancial entre as análises técnicas (Notas Informativas SUROD), jurídicas (Parecer PF-ANTT nº 00013/2026) e de controle interno (NT AUDIT nº 1695/2026), além de anuência expressa da Concessionária;

3.4.2. A proposta atende aos critérios de legalidade, razoabilidade, proporcionalidade, eficiência, interesse público e modicidade tarifária, justificando plenamente sua aprovação.

4. PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. DO VOTO

4.2. Diante do exposto, e considerando:

- (i) A competência legal desta Agência para autorizar a revisão ordinária e o reajuste tarifário de contratos de concessão rodoviária, nos termos do art. 24, incisos V e VII, da Lei nº 10.233/2001, c/c art. 29, inciso V, e art. 9º, § 4º, da Lei nº 8.987/1995;

(ii) A fundamentação técnica consistente apresentada pela GEGIR nas Notas Técnicas SEI nº 5741/2025 e nº 9266/2025, e pela GECEF nas Notas Técnicas SEI nº 8250/2025 e nº 10701/2025, que embasaram a composição tarifária da 9ª Revisão Ordinária;

(iii) A estrutura bifásica da revisão, decorrente da alteração da data-base promovida pelo 2º Termo Aditivo (02/12/2024), com apuração integrada dos eventos dos 9º e 10º anos de concessão

(iv) A regularidade do Fator D contínuo de 0,55580%, instituído pelo 1º Termo Aditivo (29/12/2023), confirmada pelo Parecer PF-ANTT nº 00013/2026, com afastamento expresso de *bis in idem*;

(v) A conformidade jurídica atestada pelo Parecer nº 00013/2026/PF-ANTT/PGF/AGU e pelas Notas nº 00226/2025 e nº 00241/2025/PF-ANTT/PGF/AGU, que não identificaram impedimentos à revisão;

(vi) A diligência diretiva (Ofício SEI nº 48334/2025/DAA-ANTT) satisfatoriamente respondida pela SUROD (Nota Informativa SEI nº 174/2026), com convergência entre as análises técnicas, jurídicas, de controle interno e a anuência da Concessionária;

(vii) A análise favorável da Auditoria Interna (NT SEI nº 1695/2026/AUDIT-ANTT), que afastou indícios de irregularidade no RDT dos anos 9 e 10;

4.3. **VOTO** pela **APROVAÇÃO** da **9ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP)** do Contrato de Concessão celebrado com base no Edital nº 01/2015 – BR-101/RJ, firmado com a Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. – Ecovias Ponte, nos termos do Relatório à Diretoria SEI nº 48/2026 (SEI nº 39401857) e da Decisão SUROD nº 1334/2025 (SEI nº 37204947).

4.4. E pela **DETERMINAÇÃO**:

I - **À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD), que:**

a) **Monitore** as projeções de tráfego e de eixos suspensos utilizadas na presente revisão, promovendo as correções necessárias por meio do Fator C na 10ª Revisão Ordinária, em conformidade com o art. 89, inciso III, da Resolução nº 6.032/2023;

b) **Registre**, no âmbito da 10ª Revisão Ordinária, o impacto financeiro decorrente do atraso na publicação da presente revisão, para fins de compensação por meio do Fator C, conforme sistemática da Resolução nº 6.032/2023, devendo o valor nominal ser atualizado pela taxa de desconto do Fluxo de Caixa aplicável e submetido à reconciliação volumétrica com base no tráfego real aferido no sistema de pedagiamento durante o período exato de mora verificada.

4.5. **PROPONHO**, assim, que o presente voto seja objeto de deliberação e aprovação pela Diretoria Colegiada, nos termos da minuta de Deliberação (40357547) constante dos autos.

4.6. É o voto.

Brasília, 08 de março de 2026.

ALEX AZEVEDO

Diretor

Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT



Documento assinado eletronicamente por **ALEX ANTONIO DE AZEVEDO CRUZ, Diretor**, em 09/03/2026, às 14:55, 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, informando o código verificador **40334484** e o código CRC **3FD729DA**.

Referência: Processo nº 50500.029109/2025-22

SEI nº 40334484

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

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br