



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DAB

RELATORIA: Diretoria Alessandro Baumgartner - DAB.**TERMO:** Voto à Diretoria Colegiada.**NÚMERO:** 015/2026**OBJETO:** Proposta da 6ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – Contrato do Edital de Concessão nº 01/2018 – BR-101/290/386/448/RS – Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – Motiva ViaSul.**ORIGEM:** Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD.**PROCESSO (S):** 50500.016127/2025-44**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Não há.**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA.**1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação submetida à Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, com vistas à aprovação da 6ª Revisão Ordinária e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 01/2018, relativo ao sistema rodoviário BR-101/290/386/448/RS, explorado pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – ViaSul, no âmbito do Processo nº 50500.016127/2025-44.

1.2. A matéria tem por finalidade promover a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, mediante a incorporação dos efeitos decorrentes dos eventos verificados no 5º ano de concessão (15/02/2023 a 14/02/2024) e no 6º ano de concessão (15/02/2024 a 14/02/2025), bem como dos impactos associados à alteração da data-base contratual para 15/08/2025, conforme estabelecido no 4º Termo Aditivo ao Contrato.

1.3. Para tanto, a proposta contempla a aplicação dos mecanismos contratuais de revisão e reajuste tarifário, notadamente:

- o Índice de Reajustamento Tarifário (IRT);
- os Fatores A, C, D e E;
- os ajustes decorrentes de receitas extraordinárias, verbas contratuais e fluxos de caixa marginais, conforme apurado nas Notas Técnicas nº 3172/2026 e nº 3219/2026.

1.4. Adicionalmente, insere-se no objeto da presente deliberação a análise da adequação do tratamento regulatório conferido ao Desconto de Reequilíbrio (Fator D), especialmente à luz dos impactos decorrentes dos eventos climáticos extremos ocorridos no Estado do Rio Grande do Sul em 2024, bem como da compatibilidade da solução proposta com o entendimento consolidado pelo Tribunal de Contas da União no Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário.

1.5. Assim, o objeto do presente voto não se limita à validação dos cálculos de revisão e reajuste tarifário, abrangendo, de forma mais ampla, a apreciação da adequação da solução regulatória adotada para a recomposição do equilíbrio contratual em contexto marcado por circunstâncias excepcionais, com potenciais reflexos sobre a modicidade tarifária e a continuidade da prestação do serviço público.

1.6. Não obstante, em decorrência da atuação articulada de diversos setores desta ANTT na interlocução junto ao Tribunal de Contas da União – TCU, voltada à construção de entendimento que culminou na edição do Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário, destacando-se a participação da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD, da Diretoria Colegiada e da própria Procuradoria Federal junto à ANTT – PF-ANTT, a SUROD manifestou-se no sentido de que o presente processo prescinde de manifestação jurídica específica adicional por parte da PF-ANTT.

2. DOS FATOS

2.1. Consta dos autos a Minuta de Ofício Circular (SEI nº 30788927), por meio da qual a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD propõe a instauração do procedimento da 6ª Revisão Ordinária da Tarifa de Pedágio do Contrato do Edital nº 01/2018, estabelecendo prazos e providências a serem adotadas pelas áreas técnicas e pela concessionária.

2.2. Na sequência, foi juntado o Despacho (SEI nº 30788934), que encaminha a referida minuta de Ofício Circular à SUROD para ciência e adoção das providências necessárias à instauração da revisão ordinária.

2.3. Consta o Ofício nº 9807/2025/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 30795740), por meio do qual o Superintendente de Infraestrutura Rodoviária comunica formalmente à Concessionária ViaSul a instauração da 6ª Revisão Ordinária, indicando a data-base de 15/08/2025 e solicitando o envio de informações e documentos necessários à instrução do processo.

2.4. Na mesma data, foi juntado o Despacho (SEI nº 30796010), por meio do qual a SUROD distribui às gerências técnicas (GEGIR, GEGEF, GEFOP, GEENG e GERER) as atividades necessárias à instrução da revisão, com definição de prazos para apresentação de pareceres e notas técnicas.

2.5. Consta o E-mail (SEI nº 30796492), encaminhado à Concessionária, com envio do Ofício nº 9807/2025, comunicando a instauração da revisão ordinária.

2.6. Consta o Despacho (SEI nº 30809226), da Gerência de Regulação Rodoviária – GERER, solicitando às suas coordenações a elaboração de Nota Técnica relativa à prestação de contas do Recurso de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e manifestação sobre eventuais decisões judiciais ou extrajudiciais que impactem a revisão.

2.7. Consta o Despacho (SEI nº 30809684), da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária – GEFOP, solicitando a elaboração de pareceres relativos à prestação de contas da Verba de Segurança, Postagem de Multas e apuração do Fator D.

2.8. Consta o Despacho (SEI nº 30848539), da Coordenação de Planejamento da Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária – COFIR, que apresenta informações sobre a apuração dos Fatores de Reequilíbrio (Fator D/A), incluindo referência a documentos produzidos em processos correlatos relativos ao 5º ano de concessão.

2.9. Consta o Despacho (SEI nº 30852460), da Coordenação de Informações em Processos Arbitrais e de Controle – CIPAC, que solicita manifestação da Procuradoria Federal junto à ANTT – PF-ANTT acerca da existência de decisões judiciais, arbitrais ou do TCU que possam impactar a revisão.

2.10. Consta o Despacho (SEI nº 30915435), da GEFOP, informando que não houve despesas com Verba de Segurança e Postagem de Multas no período analisado.

2.11. Consta o Despacho (SEI nº 30979921), do Escritório Regional de Fiscalização, informando que os documentos relativos à análise preliminar do Fator D/A encontram-se em processo distinto (SEI nº 50500.009104/2025-83).

- 2.12. Consta dos autos cópia do Acórdão nº 275/2026 – TCU – Plenário, por meio do qual o Tribunal de Contas da União, em seu item 9.1, conhece do pedido de reexame interposto pela ANTT e, no mérito, dá-lhe provimento parcial, para alterar a redação do item 1.6.2 do Acórdão nº 386/2025-Plenário, com o acréscimo de esclarecimentos.
- 2.13. No curso da instrução, foram juntadas as Notas Técnicas nº 3172/2026 (SEI nº 40952015) e nº 3219/2026 (SEI nº 40992486), que tratam, respectivamente, da análise econômico-financeira e da análise técnico-operacional da concessão, no âmbito da 6ª Revisão Ordinária.
- 2.14. Consta o Relatório à Diretoria nº 132/2026 (SEI nº 41082681), que consolida os elementos técnicos da instrução e apresenta a proposta de deliberação à Diretoria Colegiada.
- 2.15. Consta a Minuta de Deliberação (SEI nº 41112475), contendo a proposta final para aprovação da 6ª Revisão Ordinária e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.
- 2.16. Consta da Certidão de Distribuição (SEI nº 41757126), a informação de que, após sorteio, o presente processo foi distribuído à relatoria do Diretor Alessandro Baumgartner (DAB)
- 2.17. Consta o Despacho (SEI nº 42057445), por meio do qual a Diretoria DAB solicita esclarecimentos adicionais às áreas técnicas acerca de pontos específicos da proposta.
- 2.18. Consta Despacho (SEI nº 42069155), por meio do qual se informa à SEGER a inclusão deste processo na pauta da 279ª Reunião de Diretoria Eletrônica, mediante SEI! Julgar.
- 2.19. Em resposta, consta o Despacho (SEI nº 42073673), no qual a SUROD apresenta os esclarecimentos solicitados, complementando as informações constantes da instrução processual.
- 2.20. Em novo diligenciamento, por meio do Despacho SEI nº 42200225, esta DAB solicitou esclarecimentos quanto ao art. 4º da Minuta de Deliberação (SEI nº 41112475), que propõe considerar prejudicados ou indeferidos os pedidos formulados pela Concessionária que não foram contemplados na presente revisão.
- 2.21. Em resposta, a SUROD, por meio do Despacho SEI nº 42240094, manifestou-se pela manutenção do entendimento quanto à validade e pertinência do art. 4º da minuta de deliberação.
- 2.22. São os fatos considerados principais. Passa-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Dos Eventos Climáticos Extremos no Rio Grande do Sul

- 3.1.1. A análise dos autos evidencia que os eventos climáticos extremos ocorridos no Estado do Rio Grande do Sul, especialmente no ano de 2024, configuram elemento central para a compreensão do pleito apresentado pela Concessionária.
- 3.1.2. Conforme detalhado na Carta VS-ADC nº 532/2024 (SEI nº 25594163), tais eventos inserem-se em um contexto mais amplo de desequilíbrio contratual, marcado por sucessivos choques exógenos, dentre os quais se destacam a pandemia de COVID-19, os conflitos geopolíticos internacionais, o aumento expressivo dos custos de insumos - com variações acumuladas superiores a 30% em itens relevantes da construção pesada - e, por fim, a ocorrência de eventos climáticos severos e imprevisíveis.
- 3.1.3. No que se refere especificamente aos eventos climáticos extremos ocorridos no Rio Grande do Sul em 2024, registros indicam que mais de 450 municípios foram afetados, correspondendo a aproximadamente 90% do território estadual, além da ocorrência de centenas de pontos de interdição parcial ou total em rodovias, com impactos diretos na malha concedida. Ademais, verificou-se que o volume de precipitação acumulado superou, em determinados períodos, em mais de 300% a média histórica mensal, configurando evento hidrológico de caráter excepcional.
- 3.1.4. Como consequência, foram registrados danos estruturais relevantes, incluindo erosões de taludes, colapsos de dispositivos de drenagem, alagamentos prolongados e comprometimento do pavimento em diversos trechos rodoviários.
- 3.1.5. Nesse cenário, a Concessionária aponta impactos diretos sobre a integridade da infraestrutura, a execução das obras previstas no PER - com atrasos decorrentes da priorização de ações emergenciais -, bem como sobre os custos operacionais e a previsibilidade da equação econômico-financeira do contrato.
- 3.1.6. Adicionalmente, observa-se que eventos dessa magnitude tendem a elevar de forma significativa os custos de manutenção corretiva, ao mesmo tempo em que podem implicar redução temporária de tráfego em função de interdições e desvios operacionais.
- 3.1.7. Dessa forma, tais ocorrências caracterizam-se como eventos extraordinários e imprevisíveis, na medida em que extrapolam os parâmetros ordinários de risco assumidos pela concessionária, podendo impactar a execução contratual.
- 3.1.8. Nesse contexto, a proposta de tratamento excepcional do Fator D insere-se como medida voltada à mitigação de efeitos tarifários abruptos, bem como à preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

3.2. Do Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário

- 3.2.1. O Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário constitui referência central para a análise desse processo, ao estabelecer diretrizes aplicáveis à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em contratos de concessão.
- 3.2.2. Nos termos do referido Acórdão, mantém-se o entendimento anteriormente fixado no Acórdão nº 386/2025-Plenário, no sentido de que a ANTT deve se abster, como regra, de parcelar ou postergar os impactos decorrentes da recomposição do equilíbrio contratual.
- 3.2.3. Por sua vez, o próprio Acórdão nº 275/2026 explicita que tal diretriz não possui caráter absoluto, admitindo, de forma expressa, a possibilidade de tratamento diferenciado em situações excepcionais, desde que devidamente fundamentado e proporcional ao caso concreto.
- 3.2.4. No caso em análise, conforme consignado no Despacho SEI nº 42073673, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD entendeu que a excepcionalidade dos eventos climáticos ocorridos no Estado do Rio Grande do Sul justifica a adoção de solução regulatória específica, consistente na modulação temporal dos efeitos do Fator D.
- 3.2.5. Neste sentido, segundo o entendimento técnico, a aplicação escalonada do referido fator não configura descumprimento da orientação do Tribunal de Contas da União, mas sim forma de operacionalização compatível com o comando exarado, uma vez que preserva a recomposição do equilíbrio contratual, ainda que com ajuste quanto ao momento de sua incidência.
- 3.2.6. Assim, observa-se que a solução proposta busca compatibilizar, de um lado, a diretriz do TCU quanto à recomposição tempestiva do equilíbrio econômico-financeiro e, de outro, a necessidade de tratamento adequado de circunstâncias excepcionais.

3.3. Dos Aspectos Gerais

- 3.3.1. A análise do pleito encontra-se consubstanciada, de forma complementar, nas Notas Técnicas nº 3219/2026 e nº 3172/2026 as quais avaliaram os aspectos técnico-operacionais e econômico-financeiros da concessão.
- 3.3.2. No que se refere a Nota Técnica nº 3279/2026, foram examinados, dentre outros aspectos, a apuração do Fator D e a proposta de parcelamento de sua aplicação, em consonância com o entendimento firmado no Acórdão nº 275/2026 - TCU - Plenário. Adicionalmente, a referida Nota Técnica contempla, ainda, a verificação do cumprimento do PER, a apuração dos fatores de reequilíbrio (Fatores D e A), bem como a consolidação dos impactos tarifários relativos ao 5º e 6º anos de concessão.

- 3.3.3. Especificamente quanto ao parcelamento do Fator D, esta DAB, por meio do Despacho (SEI nº 42057445), diligenciou à área técnica a fim de verificar a análise da proposta apresentada pela concessionária (SEI nº 39996436), solicitando, para tanto, manifestação quanto à avaliação de cenários alternativos e à observância de critérios de razoabilidade.
- 3.3.4. Em resposta, o Despacho SEI nº 42073673 consignou que a proposta foi objeto de análise técnica específica, sendo tratada como hipótese excepcional de postergação e aplicação escalonada dos efeitos tarifários, em conformidade com a ressalva constante do Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário.
- 3.3.5. Nesse contexto, a sistemática apresentada prevê a aplicação diferida do Fator D do 6º e 7º anos, com parcelamento em três etapas subsequentes (35%, 35% e 30%), mantendo-se, ao final, a integral recomposição dos valores apurados.
- 3.3.6. Assim, o quadro 1 mostra a proposta de aplicação percentual parcelada de Fator D referente ao 6º ano de concessão (2025) e 7º ano de concessão (2026), bem como a sistemática que será adotada.

Quadro 1

Proposta de Aplicação parcelada de Fator D referente ao 6º e 7º ano de concessão

Sistemática de Aplicação do Fator D nas Revisões Ordinárias				
Revisão Ordinária	Ano da Concessão analisado	Forma de aplicação do Fator D	Observação	Evolução
5ª Revisão (2024)	4º (2022/2023) e 5º ano (2023/2024)	Já aplicado	Aplicado no 4º ano o Fator D (Definitivo) e no 5º ano o Fator D (Preliminar)	Sem aplicação - 5º ano (Compl.) do Fator D (Definitivo)
6ª Revisão (2025)	5º (Compl.) e 6º anos (2024/2025)	Aplicar Fator D (Definitivo) do 5º ano (Compl.)	Aplica Fator D (Definitivo) do 5º ano (Compl.) e (Postergar a aplicação do Fator D do 6º ano	Aplicação do 5º ano (Compl.) e Posterga a aplicação do 6º ano
7ª Revisão (2026)	7º ano (2025/2026)	Não aplicar	Postergação	Sem aplicação do 7º ano
8ª Revisão (2027)	8º ano (2026/2027)	Aplicação integral (100%)	Valor ainda pendente de apuração	Aplicação do 8º ano (100%)
9ª Revisão (2028)	6º ano (2024/2025)	1ª parcela (35%)	Início do parcelamento	35% do Fator D (6º e 7º ano) + 100% do Fator D (9º ano)
	7º ano (2025/2026)	1ª parcela (35%)	Início do parcelamento	
	9 ano (2027/2028)	Aplicação integral (100%)	Pendente de apuração	
10ª Revisão /2029)	6º ano (2025/2026)	2ª parcela (35%)	Continuidade do parcelamento	35% do Fator D (6º e 7º ano) + 100% do Fator D (10º ano)
	7º ano (2025/2026)	2ª parcela (35%)	Continuidade do parcelamento	
	10º ano (2028/2029)	Aplicação integral (100%)	Pendente de apuração	
11ª Revisão (2030)	6º ano (2024/2025)	3ª parcela (30%)	Finalização do parcelamento	30% do Fator D (6º e 7º ano) + 100% do Fator D (11º ano)
	7º ano (2025/2026)	3ª parcela (30%)	Finalização do parcelamento	
	11º ano (2029/2030)	Aplicação integral (100%)	Pendente de apuração	
12ª Revisão (2031)	12º ano (2030/2031)	Aplicação integral (100%)	Retomada do rito ordinário	

- 3.3.7. Assim, em conclusão da análise realizada na Nota Técnica 3279/2026, temos o quadro 2.

Resumo da Proposta de 6ª Revisão Ordinária da TP - CCR ViaSul						
NOTA TÉCNICA	CLÁUSULA DO CONTRATO	MECANISMO	DESCRIÇÃO DO ASSUNTO	PROPOSTA INICIAL		PROPOSTA FINAL (PI)
				VIASUL	UO SUROD	GEGRIR
VI.A.i.	17.6.3 (Anexo 5)	Fator D	Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção (Fator D definitivo do 3º ano)	0,00%	3,046330%	3,428071%
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias (Fator D definitivo do 3º ano)			
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais (Fator D definitivo do 3º ano)			
VI.B.i.	17.6.3 (Anexo 5)	Fator D	Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção (Fator D definitivo do 4º ano)	0,00%	6,165426%	4,888779%
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias (Fator D definitivo do 4º ano)			
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais (Fator D definitivo do 4º ano)			
VI.C.i.	17.6.3 (Anexo 5)	Fator D	Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção (Fator D definitivo do 5º ano)	0,00%	0,000000%	14,239135%
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias (Fator D definitivo do 5º ano)			
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais (Fator D definitivo do 5º ano)			
VI.D.i	17.6.3 (Anexo 5)	Fator D	Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Recuperação e Manutenção (Fator D definitivo do 6º ano)	0,00%	12,028564%	Não Aplicar no 6º ano concessão e postergar aplicação/parcelamento (Fator D = 12,028564%)
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias (Fator D definitivo do 6º ano)			
			Apuração de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Serviços Operacionais (Fator D definitivo do 6º ano)			
VI.E.i	17.6.3 (Anexo 5)	Fator A	Apuração de Acréscimo de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do 6º ano de concessão (Preliminar)	0,03479%	0,03479%	0,03479%
VI.F.i.	14.11	Fator C	Prestação de contas de verba de segurança no trânsito - 5º ano de concessão	R\$ 0,00	R\$ 0,00	-R\$ 965.687,04
	Anexo 6		Prestação de contas de verba de segurança no trânsito - 6º ano de concessão	R\$ 0,00	R\$ 0,00	-R\$ 965.687,04

VI.G.i.	8.2	Fator C	Prestação de contas de verba de desapropriação - 5º ano de concessão	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
			Prestação de contas de verba de desapropriação - 6º ano de concessão	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
VI.H.i	7.1	Fator C	Prestação de Contas de Verba Ambiental - 5º ano de concessão	N/A	R\$ 0,00	R\$ 0,00
			Prestação de Contas de Verba Ambiental - 6º ano de concessão	N/A	R\$ 0,00	R\$ 0,00
VI.I.i.	15	Fator C	Prestação de contas de RDT - 5º ano de concessão	* R\$ 139.935,26	R\$ 139.935,26	-R\$ 1.518.460,0
			Prestação de contas de RDT - 6º ano de concessão	* R\$ 110.849,50	R\$ 110.849,50	-R\$ 1.547.545,7
VI.J.i	17.6	FCM	Revisão Extraordinária Já Processada - Ressarcimento EPL (1ª RE)	* R\$ 599.844,97	R\$ 599.844,97	R\$ 599.844,97
VI.K	Itens Não Mencionados	FCM	Sinistros em Decorrência dos Eventos Climáticos Extraordinários no Rio Grande do Sul em 2024	-	-	-
			Varição Extraordinária dos Insumos (COVID-19 e Guerra da Ucrânia):	-	-	-
			Suspensão da Cobrança da Tarifa de Pedágio (Perda de Receita):	-	-	-
			Waiver Fator D (Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário)	-	-	-

3.3.8. Diante do exposto, verifica-se que a Nota Técnica nº 3279/2026 contempla a análise dos aspectos técnico-operacionais e econômico-financeiros da concessão, incluindo a apuração dos fatores de reequilíbrio, em especial o Fator D, com base nos parâmetros contratuais e nos indicadores de desempenho previstos no PER, bem como apresenta proposta de parcelamento da aplicação do referido fator, à luz do Acórdão nº 275/2026 - TCU - Plenário, considerando as condições verificadas no período analisado e seus reflexos sobre a tarifa.

3.3.9. Assim, observa-se que a proposta de revisão e reajuste foi estruturada em conformidade com os parâmetros contratuais e regulatórios aplicáveis, tendo sido apurados os impactos econômico-financeiros correspondentes, bem como analisada, sob o ponto de vista técnico, a solução excepcional proposta para o tratamento do Fator D, a qual encontra respaldo nos elementos constantes dos autos.

3.3.10. Por sua vez, a Nota Técnica nº 3172/2026 (SEI nº 40952015) apresenta a análise econômico-financeira da 6ª Revisão Ordinária, contemplando os eventos ocorridos nos 5º e 6º anos de concessão e a apuração dos principais componentes tarifários. No que se refere ao reajuste, foi apurado Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) de 1,50562, calculado a partir da razão entre o IPCA de dezembro de 2024 (7.100,50) e o IPCA de julho de 2016 (4.715,99), representando variação de 4,83% em relação ao IRT anteriormente aplicado (1,43624). A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) de referência considerada na análise corresponde a R\$ 5,47451, vigente após a 5ª Revisão Ordinária.

3.3.11. No âmbito do Fator C, foram considerados diversos eventos com impacto sobre receitas e verbas contratuais, destacando-se o atraso na aplicação da 4ª Revisão Ordinária, com impacto positivo de R\$ 9.194.111,23, e o arredondamento tarifário, com impacto negativo de R\$ 1.649.789,72, além de efeitos associados às verbas de Segurança no Trânsito, aos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT) e às receitas extraordinárias. A consolidação desses elementos resultou em montante de R\$ 11.464.294,49 para o 5º ano e de R\$ 29.721.460,69 para o 6º ano, no âmbito da Conta C.

3.3.12. Para a atualização dos fluxos financeiros, foi adotada Taxa Interna de Retorno (TIR) de 9,80% ao ano, correspondente ao Custo Médio Ponderado de Capital Regulatório (CMPCr), composto por spread de 2,09% e Taxa de Longo Prazo (TLP) média de 7,71%. Ademais, foi verificada aderência de 100,19% entre o tráfego informado pela concessionária e as receitas de pedágio efetivamente arrecadadas, indicando consistência dos dados utilizados na modelagem econômico-financeira.

3.3.13. Por fim, foram considerados componentes apurados por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), incluindo alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER), a substituição do tráfego projetado pelo tráfego real e a alteração da data de reajuste, os quais resultaram em impacto tarifário adicional de R\$ 0,000974, a preços iniciais.

3.3.14. De forma sintética, os principais parâmetros apurados para a Conta C são apresentados a seguir.

Quadro 3
Conta C

Componente	5º ano	6º ano
	R\$	R\$
Reequilíbrio da Alteração da Data de Reajuste	0,00	R\$ 38.099.649,95
Atraso na Revisão Ordinária Anterior	R\$ 9.194.111,23	- R\$ 1.328.894,31
Arredondamento Tarifário	- R\$ 1.649.789,72	- R\$ 2.721.475,00
Verba de Segurança no Trânsito	- R\$ 1.453.960,00	- R\$ 1.497.467,20
Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT)	- R\$ 2.286.227,38	- R\$ 2.399.741,29
Receitas Extraordinárias – 6º ano	- R\$ 162.445,85	- R\$ 430.611,45
Correção Complementar do Fator D – Revisão Ordinária Anterior	R\$ 74.207,67	0,00
Montante da Conta C (Cd _{t+1})	R\$ 11.464.294,49	R\$ 29.721.460,69

3.3.15. No âmbito da Nota Técnica nº 3172/2026 (SEI nº 40952015), o Fator D - correspondente ao Desconto de Reequilíbrio - para o 5º ano de concessão, foi fixado em 6,970427%, referente à Frente de Recuperação e Manutenção, não havendo incidência para a Frente de Serviços Operacionais (0,00%). O referido percentual foi calculado com base nos parâmetros técnicos apurados pela área responsável, sendo aplicado como redutor da Tarifa Básica de Pedágio.

3.3.16. Adicionalmente, a Nota Técnica registra que parte dos efeitos associados ao Fator D é tratada por meio do Fator C, especialmente no que se refere a ajustes decorrentes de correções de valores preliminares, diferenças entre tráfego projetado e realizado e impactos de revisões anteriores, evidenciando a utilização combinada dos mecanismos contratuais para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

3.3.17. Outros componentes tarifários apurados por meio do Fluxo de Caixa Marginal (FCM), dentre os quais se destacam as alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, a substituição do tráfego projetado pelo tráfego real e a alteração da data de reajuste, também foram considerados na presente revisão ordinária, resultando em impacto tarifário final de R\$ 0,000974, a preços iniciais.

3.3.18. Assim, os componentes da tarifa de pedágio encontram-se descritos no quadro 4

Quadro 4
Composição da tarifa de pedágio

Itens	6ª Revisão Ordinária - 1ª Etapa	6ª Revisão Ordinária – 2ª Etapa
TBP contratual	R\$ 4,07582	R\$ 4,07582
TBP acumulada nos FCMs	R\$ 0,0000	R\$ 0,00097

Fator D	6,97043%	0,00000%
Fator A	0,00000%	0,034790%
Fator E	0,00000%	0,00000%
Fator C	R\$ 0,07507	R\$ 0,19023
IRT definitivo	1,50562 (dezembro/2024)	1,55068 (junho/2025)

3.3.19. Do exposto, com base na composição tarifária apresentada, foram calculadas as tarifas de pedágio para a categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, conforme demonstrado no quadro 5.

Quadro 5
Variação Tarifária

Praças de Pedágio	5ª Revisão Ordinária		6ª Revisão Ordinária – 2ª Etapa		Variação (%)	
	Tarifa (R\$)	Tarifa Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa Arred. (R\$)
Praças 1 a 7	5,47451	5,50	6,61897	6,60	20,91%	20,00%

3.3.20. No quadro 6 temos as tarifas de pedágio arredondadas aplicáveis às demais categorias de veículos nas praças de pedágio P1 a P7.

Quadro 6
Tabela de Tarifas - praças P1 a P7

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a se
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simplex	1,5	
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2,0	
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Dupla	0,5	
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	Dupla	-	

3.3.21. Os cálculos apresentados demonstram a aplicação dos mecanismos contratuais de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, nos termos do Contrato de Concessão. Ademais, a apuração individualizada dos componentes do Fator C e a quantificação do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) evidenciam o tratamento dos eventos com impacto tarifário, permitindo a recomposição do equilíbrio contratual com base em critérios objetivos e verificáveis.

3.3.22. Em seguimento, por meio do Despacho (SEI nº 42057445), foi realizado diligenciamento à GEGEF/SUOD, com vistas à obtenção de esclarecimentos acerca: (i) da necessidade de prévia alteração da Resolução ANTT nº 6.032/2023 para aplicação do entendimento consolidado no Acórdão nº 275/2026-TCU-Plenário; e (ii) da possibilidade de o presente processo, consideradas suas especificidades em relação às revisões tarifárias ordinárias, prescindir de análise prévia pela Procuradoria Federal junto à ANTT – PF/ANTT.

3.3.23. Em resposta, por meio do Despacho (SEI nº 42073673), a área técnica consignou que, embora a atualização do Regulamento de Concessões Rodoviárias (RCR 3) já se encontre em tramitação, não se mostra razoável condicionar a presente revisão à conclusão de processo normativo mais amplo, sujeito às etapas de ARR, AIR e PPCS, sobretudo diante da necessidade de preservação do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, da continuidade do serviço público, da segurança jurídica e da eficiência administrativa. Ademais, destacou que a participação institucional da PF-ANTT nas tratativas relativas aos pleitos da Concessionária, inclusive com assinatura de relatórios de reuniões, confere respaldo jurídico ao encaminhamento proposto, sem prejuízo de eventual nova oitiva, a critério da Diretoria Colegiada.

3.3.24. Em novo diligenciamento, Despacho 42200225, esta Diretoria ressaltou que a Instrução Normativa nº 33/2024 disciplina o procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, exigindo tramitação em autos próprios, com análise técnica, manifestação jurídica e decisão definitiva da Agência.

3.3.25. Nesse contexto, ao identificar que a Minuta de Deliberação (SEI nº 41112475), em seu art. 4º, propõe o indeferimento de pleitos ainda em análise, em possível desconformidade com o rito normativo, esta Diretoria encaminhou os autos à SUOD, solicitando esclarecimentos quanto ao alcance do referido dispositivo, bem como a identificação dos pleitos já definitivamente analisados.

3.3.26. Adicionalmente, recomendou-se a avaliação de eventual ajuste na redação do art. 4º, de modo a restringir seus efeitos apenas aos pleitos já decididos em caráter definitivo, inclusive com a possibilidade de encaminhamento de nova minuta de deliberação.

3.3.27. Em resposta, Despacho SEI nº 42240094, a SUOD manifesta-se pela manutenção do entendimento quanto à validade e pertinência do art. 4º da minuta de deliberação, por compreender que o dispositivo alcança apenas os pedidos efetivamente analisados no âmbito da presente revisão ordinária e não contemplados, não se estendendo aos pleitos ainda “em análise”, os quais permanecem sujeitos à tramitação em processos próprios.

3.3.28. Não obstante, no intuito de afastar eventuais dúvidas interpretativas, a SUOD não apresenta óbice à adequação redacional do dispositivo, de modo a explicitar que a exclusão se limita aos pedidos já analisados e decididos, sem prejuízo da continuidade da análise dos demais pleitos.

3.3.29. Nesse sentido, buscando conferir maior clareza técnica, regulatória e jurídica ao dispositivo constante da minuta de deliberação, esta DAB, após interlocução com a área técnica, promove a revisão do art. 4º, cuja nova redação passa a ser a seguinte:

Art. 4º Considerar prejudicados ou indeferidos, conforme o caso, os pedidos formulados pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – ViaSul que tenham sido objeto de análise técnica no âmbito da presente revisão e não tenham sido acolhidos, nos termos das manifestações técnicas e jurídicas constantes dos autos, ressalvados aqueles ainda pendentes de análise, sem prejuízo da possibilidade de reapresentação, nos termos da regulamentação aplicável.

3.3.30. Adicionalmente, a nova redação resguarda os direitos da concessionária, ao manter alinhamento com o entendimento consolidado na Súmula nº 9, de 28 de janeiro de 2021, qual seja:

“Nos processos de revisão ordinária e extraordinária dos contratos de concessão rodoviária não serão admitidos pleitos de reequilíbrio que já tenham sido anteriormente analisados pela área técnica e deliberados pela Diretoria Colegiada em revisões anteriores, salvo na hipótese de surgimento de novas circunstâncias relevantes, capazes de modificar a decisão anterior.”

3.3.31. Sem prejuízo, a redação ora proposta não afasta a necessidade de eventual aprimoramento futuro do dispositivo.

3.3.32. Nesse sentido, conclui-se que a Nota Técnica nº 3172/2026 fornece suporte técnico suficiente para a deliberação acerca da 6ª Revisão Ordinária e do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, constituindo referência adequada para a consolidação da proposta submetida à Diretoria Colegiada.

3.4. Da Conclusão

3.4.1. Diante do exposto, verifica-se que o processo foi instruído com base em elementos técnicos e econômico-financeiros que contemplam os eventos relevantes ocorridos no período analisado, incluindo aqueles de natureza extraordinária. Observa-se, ainda, que a solução proposta para o tratamento do Fator D foi estruturada à luz do entendimento firmado pelo Tribunal de Contas da União, considerando a excepcionalidade do contexto fático e os impactos associados à sua aplicação integral e imediata.

3.4.2. Nesse sentido, constata-se que os elementos constantes das Notas Técnicas nº 3219/2026 e nº 3172/2026 permitem a apreciação da matéria quanto à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, inclusive no que se refere à modulação temporal do Fator D. Adicionalmente, verifica-se que a proposta apresentada se insere no arcabouço contratual e regulatório aplicável, sem prejuízo da avaliação quanto à conveniência e oportunidade de sua adoção no âmbito da decisão colegiada.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, **VOTO** por:

4.1.1. **APROVAR** a 6ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao trecho concedido da BR-101/290/386/448/RS, explorado pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. (ViaSul), inscrita no CNPJ sob o nº 32.161.500/0001-00, com efeito econômico-financeiro a partir da data-base de 15/08/2025, nos termos da minuta de Deliberação constante dos autos;

4.1.2. **ALTERAR** a Tarifa de Pedágio reajustada, antes do arredondamento, de R\$ 5,47451 para R\$ 6,61897.

4.1.3. **ALTERAR** a Tarifa de Pedágio reajustada, após arredondamento, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos) para R\$ 6,60 (seis reais e sessenta centavos), nas praças de pedágio P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7, na forma da tabela anexa.

4.1.4. **CONSIDERAR** prejudicados ou indeferidos, conforme o caso, os pedidos formulados pela Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. – ViaSul que tenham sido objeto de análise técnica no âmbito da presente revisão e não tenham sido acolhidos, nos termos das manifestações técnicas e jurídicas constantes dos autos, ressalvados aqueles ainda pendentes de análise, sem prejuízo da possibilidade de reapresentação, nos termos da regulamentação aplicável.

4.1.5. **RECONHECER** a excepcionalidade dos eventos climáticos extremos ocorridos no Estado do Rio Grande do Sul, admitindo, no caso concreto, solução regulatória diferenciada para o tratamento do Fator D, devidamente fundamentada;

4.1.6. **DETERMINAR** que a SUROD acompanhe a implementação da solução adotada, garantindo sua aderência aos princípios da modicidade tarifária, da continuidade do serviço público e do equilíbrio econômico-financeiro contratual.

É como voto.

Brasília, 04 de maio de 2026.

Alessandro Baumgartner

DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por **ALESSANDRO BAUMGARTNER**, Diretor, em 04/05/2026, às 10:46, 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 **42278870** e o código CRC **71E15BB6**.