



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DDB

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 19/2023

OBJETO: 2ª REVISÃO ORDINÁRIA, 2ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E O REAJUSTE DA CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A. (ECOCERRADO)

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.118723/2022-15

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00022/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta da 2ª Revisão Ordinária, da 2ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2019, firmado com a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.

2. DOS FATOS

2.1. Em 27/6/2022, nos autos do Processo Administrativo 50500.099917/2022-12, a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. protocolou a ECC-GAC-0465-2022 (SEI12043739), em que informou que, considerando a necessidade de início das tratativas relativas ao processo da 2ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio, cujos efeitos financeiros deveriam ser efetivados em 14/11/2022, procederia ao envio da proposta até o dia 7/7/2022.

2.2. Em 28/6/2022, nos autos do Processo Administrativo 50500.101791/2022-45, a Concessionária apresentou a prestação de contas do Recurso de Desenvolvimento Tecnológico - RDT, conforme consta na Carta ECC-GAC-0468-2022 (SEI 12073706).

2.3. Em 5/7/2022, a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. apresentou, nos autos do Processo Administrativo 50500.099917/2022-12, a Carta ECC-GAC-0473-2022 (SEI12205142), acompanhada do Anexo (SEI12205150), em que apresentou os pleitos referentes a 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio para análise da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - Surod, cujos efeitos financeiros deveria ser efetivados em 14/11/2022.

2.4. Em 19/7/2022, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária - Gegef, vinculada à Surod, emitiu o Despacho (SEI12327490), informando que a ANTT deveria ter procedido com a Revisão Ordinária e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. em 14/11/2022. Por isso, solicitou à Gerência de Gestão Contratual Rodoviária - Gecon, também vinculada à Superintendência, que informasse se existe descumprimento por parte da Concessionária de alguma cláusula técnica-operacional do contrato de Concessão e se existe algum óbice para aprovação do pleito.

2.5. Em 15/8/2022, a Gecon/Surod informou, por meio do Despacho (SEI12595699), que não existe, por parte da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., qualquer descumprimento de cláusula técnica-operacional que a inabilite no processo de 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP, bem como não existe óbice à sua aprovação. Além disso, informou que há um total de 16 Processos Administrativos Simplificados - PAS atuados em desfavor da Concessionária por descumprimento contratual.

2.6. Em 15/9/2022, nos autos do Processo Administrativo 50500.099917/2022-12, a Gecon/Surod emitiu a Nota Técnica 4406/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI12368016), apresentando análise das informações contidas na Carta ECC-GAC-0473-2022.

2.7. Em 21/10/2022, a Gegef/Surod exarou a Nota Técnica 6139/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 13528556), por meio da qual realizou a análise econômico-financeira preliminar da 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A. De acordo com a manifestação técnica, a tarifa para veículos de categoria 1, após o arredondamento, passaria de R\$ 5,20 para R\$ 5,40, aumento de 3,85%.

2.8. Em 24/10/2022, pelo e-mail (SEI14051080), foi enviado à Concessionária o Ofício 31045/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI14051080), que apresentou a análise preliminar para manifestação no prazo de 15 dias, em conformidade com o disposto no art. 5º, inciso II, da Resolução 675/2004.

2.9. Em 7/11/2022, nos autos do Processo Administrativo 50500.101791/2022-45, a Gerência de Regulação Rodoviária - Gerer, vinculada à Surod, elaborou a Nota Técnica, analisando a prestação de contas apresentada pela Concessionária na Carta ECC-GAC-0468-2022 (SEI 12073706) referente ao uso do RDT. A referida análise foi enviada à Concessionária por meio

do Ofício nº 30580/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR-ANT (SEI 14250633), anexo do e-mail (SEI 14250633).

2.10. Em 8/11/2022, a Concessionária apresentou a Carta ECC-GAC-0716-2022 (SEI 14273830) nos autos do Processo Administrativo 50500.099917/2022-12, se manifestando acerca da análise preliminar. Posteriormente, foram apresentadas as Cartas ECC-GAC-0760-2022 (SEI 14645514) e ECC-GAC-0765-2022 (SEI 14697745), complementando a manifestação.

2.11. Em 26/12/2022, a Gecon/Surod elaborou a Nota Técnica 8210/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI nº14623461), analisando as manifestações da Concessionária.

2.12. Em 6/1/2023, pelo e-mail (SEI14939668) a Surod enviou à Secretaria de Acompanhamento Econômico - Seae do então Ministério da Economia o Ofício 795/2023/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº934469), dando ciência prévia da revisão e do reajuste ora em curso na Agência, conforme determina o art. 24, inciso VII, da Lei 10.233/2001.

2.13. Em 25/1/2023, a Gegef/Surod elaborou a Nota Técnica 158/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº4954304), por meio da qual realizou a análise econômico-financeira definitiva da 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A, em que, assim como na análise preliminar, manteve o aumento da tarifa, após o arredondamento, de R\$ 5,20 para R\$ 5,40, resultando em aumento de 3,85%.

2.14. Nesse mesmo dia, a Gerência, por meio do Despacho (SEI14966965), encaminhou os autos à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise de juridicidade do processo de revisão e reajuste em questão.

2.15. Em 26/1/2023, a Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatório emitiu a Cota 00695/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI15252444) e a Cota 00697/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 15252451), questionando, respectivamente, à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais e à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais acerca da existência de eventual decisão que impeça, limite ou de qualquer forma afete a revisão tarifária proposta.

2.16. Em 27/1/2023, a Coordenação de Assuntos Extrajudiciais e a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais e Recuperação de Créditos juntaram aos autos, respectivamente, a Cota 00708/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI15252465) e a Cota 00712/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 15252495), informando que não foram localizadas decisões arbitrais, do TCU ou judiciais que representem óbices ao prosseguimento da proposta.

2.17. Nesse mesmo dia, a Procuradoria Federal junto à ANTT exarou o Parecer 00022/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI15252509), ratificado pelo Despacho de Aprovação 00029/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI15252518), concluindo pela possibilidade de aprovação pela Diretoria Colegiada da 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste da tarifa de pedágio, na forma proposta pela Surod.

2.18. Em 13/2/2023, em atendimento ao art. 20 da Instrução Normativa 5/2021 e ao art. 39, § 2º, inciso I e V, do Regimento Interno da ANTT, a Superintendente da Surod apresentou o Relatório à Diretoria 53/2023 (SEI15297014), ratificando as manifestações técnicas de suas unidades técnicas e propondo a aprovação das revisões e do reajuste, na forma da minuta de deliberação anexa ao documento, bem como remeteu os autos à Assessoria Administrativa e de Apoio, por meio do Despacho (SEI15340290), declarando que o processo reúne as condições previstas no §1º do art. 39 do Regimento Interno.

2.19. Por isso, os autos foram remetidos à Secretaria-Geral, conforme consta no Despacho (SEI 15454798), para inclusão do processo na pauta de sorteio, o qual foi realizado nesse mesmo dia (SEI 15460085), ocasião em que fui designado seu relator.

2.20. É o relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A Lei 8.987/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, estabeleceu, como encargo do Poder Concedente, a homologação de reajustes e a realização de revisões das tarifas dos serviços concedidos, conforme se observa no art. 29, inciso V:

[...]

Art. 29. Incumbe ao poder concedente:

[...]

V - homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e do contrato;

[...]

3.2. Além disso, nos termos do art. 18 e do art. 23 do referido diploma legal, o edital de licitação deverá conter os critérios de reajuste e revisão tarifária, devendo constar no contrato de concessão ou de permissão, como cláusula essencial, o preço do serviço e os critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas.

3.3. Pois bem. A Lei 10.233/2001, em seu art. 13, inciso IV, alínea "a", conferiu à ANTT a qualidade de Poder Concedente, ao lhe outorgar a competência para delegar, por meio de permissão, a prestação regular de serviços de transporte terrestre coletivo interestadual semiurbano de passageiros desvinculados da exploração da infraestrutura. Ademais, no art. 24, inciso VII, estabeleceu que a ANTT deverá "proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda".

3.4. Em 19/12/2019, a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.firmou com a ANTT o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 01/2019, que visa à exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante a cobrança de Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 4,21431, referenciada a julho de 2016 (preços iniciais do contrato).

3.5. As principais disposições atinentes ao reajuste e revisões tarifárias contidas no Contrato de Concessão são as seguintes:

[...]

17.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

17.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio.

17.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

17.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM + C) \times IRT$$

Onde:

TP: Tarifa de Pedágio;

TBP: Tarifa Básica de Pedágio;

D: Fator D;

A: Fator A;

E: Fator E;

IRT: Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio;

FCM: Fluxo de Caixa Marginal; e

C: Fator C.

17.3.4 A Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente inferior;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

17.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do Fator C.

17.3.6 O valor da Tarifa de Pedágio será autorizado mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

17.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a Concessionária autorizada a praticar a Tarifa de Pedágio reajustada caso não seja comunicada pela ANTT dos motivos para não concessão do reajuste.

17.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste Contrato, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir.

(i) Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as Partes deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado.

(ii) Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a ANTT determinará o novo índice de reajuste.

17.4 Revisão Ordinária

17.4.1 Revisão ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, e das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal.

17.4.2 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

17.4.3 O Fator D, o Fator A e o Fator E serão calculados conforme os critérios indicados nas subcláusulas 21.6 e no Anexo 5.

17.4.4 As adequações no Fluxo de Caixa Marginal serão feitas nos termos de regulamentação específica.

[...]

17.6 Revisão Extraordinária

17.6.1 Revisão extraordinária é a revisão decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis.

17.7 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

17.9.1 O efeito decorrente das revisões será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

17.9.2 A Tarifa de Pedágio a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da ANTT no DOU.

[...] (grifos do original)

3.6. Ressalte-se ainda, no tocante ao reajuste, que a Resolução 675/2004, no seu art. 4º, trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário, caso não esteja disponível o índice necessário: "Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados".

3.7. Quanto à revisão ordinária e extraordinária, essa Resolução trata dos eventos que serão considerados nas revisões, a saber:

[...]

Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I - relativamente ao exercício anual anterior:

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

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

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

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

- a) antecipações e postergações autorizadas ou inexecuções de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração;
- b) alterações no Programa de Exploração por inclusão, exclusão ou alterações de obras e serviços, autorizados pela ANTT, em caráter excepcional ou em regime de emergência.

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

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

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

[...]

3.8. Por fim, os aspectos da revisão são também abordados na Resolução 1.187/2005, que "dispõe sobre os procedimentos de execução de obras e serviços pelas concessionárias nas rodovias federais reguladas pela ANTT".

3.9. Apresentadas as regras contratuais e normativas relacionadas a revisão e reajuste tarifário, passemos à análise de cada um dos itens.

I - REAJUSTE

3.10. Conforme a Deliberação 453/2020 (SEI4410955), o início da cobrança de pedágio pela Concessionária se deu em 14/11/2020, nas praças P1 e P2. Assim, para o cálculo do IRT, deve-se considerar o número-índice de IPCA de setembro de 2022, ou seja, o IPCA de dois meses anteriores à data-base do início da cobrança de pedágio.

3.11. Para o cálculo do IRT, apurou-se o número-índice do IPCA de setembro de 2022 (6.370,34), e o número-índice do IPCA de maio de 2016 (4.675,23) - dois meses antes da data base do EVTEA (julho de 2016). Apresenta-se no quadro a seguir, o valor divulgado do número índice de setembro de 2022 e dos demais meses anteriores:

Parâmetros para o cálculo do IRT

MÊS	IPCA
IPCA ₀ (Mai/16 - divulgado)	4.675,23
Mai/22 (divulgado)	6.412,88
Jun/22 (divulgado)	6.455,85
Jul/22 (divulgado)	6.411,95
Ago/22 (divulgado)	6.388,87
Set/22 (divulgado) - IPCA _i	6.370,34

3.12. A partir desses dados apurou-se o valor do IRT definitivo, conforme fórmula abaixo:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_0} = \frac{6.370,34}{4.675,23} = 1,36257$$

3.13. O IRT definitivo de 2022 apurado, de **1,36257**, tem sua vigência de 14/11/2022 a 13/11/2023. O Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP de 7,17% (nove inteiros e dezessete centésimos percentuais), comparado ao IRT anterior de 1,27143.

II - REVISÃO - FATORES DE REEQUILÍBRIO

3.14. O valor atualmente em vigor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é aquele oriundo da

proposta vencedora do leilão, conforme explicitado na cláusula 17.4.11 do contrato de concessão: "17.2.10 O valor da Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora é de R\$ R\$ 4,21431 (quatro reais, vinte e um mil, quatrocentos e trinta e um quatro milésimos de centavos), estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 17.4, 17.5 e 17.6".

3.15. Portanto, considerando a TBP em vigor de R\$4,21431, a preços de julho de 2016, passa-se aos eventos da 2ª Revisão Ordinária. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores A, E, D e C.

a) Fator A

3.16. De acordo com o inciso (xxviii) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator A é um "incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio no caso de conclusão antecipada de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, conforme previsto no Anexo 5".

3.17. Conforme explicitado no Anexo 5 do contrato, na subcláusula 3.1, "o Acréscimo de Reequilíbrio não constitui espécie de bonificação em favor da Concessionária, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento da Concessionária pela conclusão antecipada das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E)". Parte-se do pressuposto que, se essas obras tiveram a sua execução autorizada ou solicitada pela ANTT, o custo financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

3.18. A subcláusula 3.7 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator A:

[...]

O percentual relativo ao Acréscimo de Reequilíbrio - Fator A, que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = [(CAA \times Dt) - Dt] \times CAT$$

Onde,

A é o Acréscimo de Reequilíbrio - Fator A;

CAA é o Coeficiente de Ajuste Adicional aplicado apenas ao Acréscimo de Reequilíbrio - Fator A, conforme previsto na Tabela V;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na Tabela II; e

CAT é o Coeficiente de Ajuste Temporal previsto na Tabela IV e aplicado na forma descrita no item 4 deste Anexo.

[...] (grifos do original)

3.19. Diante do exposto, nesta 2ª Revisão Ordinária, conforme consta na Nota Técnica 158/2023/GEFEP/SUROD/DIR/ANTT (SEI 12370377) do Parecer nº 127/2022/MG/COROD/GEFOP/SUROD/DIR, o qual coaduna com aquele realizado nos autos do Processo nº 50500.095107/2021-06, mediante Nota Técnica SEI Nº 1614/2022/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 0411106), parágrafos 11 e 12, resultando num montante de 0,14174% incidente no 2º ano da concessão. O percentual apurado foi confirmado pela Gecon/Surod por meio da Nota Técnica nº 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14623461).

3.20. Assim, o Fator A será igual a 0,14174%, uma vez que houve conclusão antecipada as seguintes obras do PER:

- Correção de traçado do Trecho Homogêneo 9 (km 188), originalmente prevista para o 5º ano da concessão;
- Implantação de 8,19 km de terceira faixa no Trecho Homogêneo 16 (km 784 ao 793), sendo que originalmente a previsão era de 21,19 km no 4º ano (o qual passa a ser de 13 km para o 4º ano); e
- Acesso a Gurinhata, no Trecho Homogêneo 17 (km 793,04), o qual reduz a exigência de uma unidade de rotatória alongada do 4º ano da concessão por escolha da Ecovias do Cerrado.

b) Fator E

3.21. De acordo com o inciso (xxxi) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator E é um "incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio relativo à conclusão de obras do Estoque de Melhorias conforme previsto no Anexo 5". No inciso (xxv) da mesma subcláusula, consta que Estoque de Melhorias é um "percentual de obras de melhorias, referenciadas na Tabela II do Anexo 5, a serem executadas pela Concessionária a partir de solicitação da ANTT, constituindo obrigação contratual e ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma do Anexo 5, mediante a aplicação do Fator E, após a conclusão da obra".

3.22. A subcláusula 21.4 estabelece os critérios e princípios para aplicação do Fator E, dentre outros:

[...]

21.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

21.4.1 Os processos de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro não poderão alterar a alocação de riscos originalmente prevista no Contrato.

21.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

[...]

(iii) Na hipótese de execução das obras do Estoque de Melhorias previstas no item 3.2.1.5 do PER,

a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dar-se-á, após a conclusão da obra, mediante a aplicação automática do **Acréscimo de Reequilíbrio - Fator E**, nos termos das cláusulas 9.3.6 e do **Anexo 5**.

[...] (grifos do original)

3.23. A subcláusula 3.9 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator E:

[...]

O percentual relativo ao **Acréscimo de Reequilíbrio - Fator E**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$E = Dt \times CAT$$

Onde,

E é o **Acréscimo de Reequilíbrio - Fator E**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na **Tabela II**; e

CAT é o **Coefficiente de Ajuste Temporal** previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**.

[...] (grifos do original)

3.24. Nesta 2ª Revisão Ordinária, o Fator E será igual a **0 (zero)**, uma vez que não houve conclusão de obras do "Estoque de Melhorias", conforme entendimento mantido pela Nota Técnica nº 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI 14623461).

c) Fator D

3.25. De acordo com o inciso (xxx) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator D é um "redutor da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de aplicação do **Desconto de Reequilíbrio** relativo ao não atendimento aos **Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção** e da **Frente de Serviços Operacionais** e ao atraso e a inexecução das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço** conforme previsto no **Anexo 5**".

3.26. Conforme explicitado no Anexo 5, subcláusula 2.1:

[...]

O **Desconto de Reequilíbrio** não constitui espécie de penalidade imposta à **Concessionária**, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do **Sistema Rodoviário**. Pressupõe que, se o serviço público prestado na **Concessão** estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no **Contrato** e no **PER**, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as **Partes** no **Contrato**, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de descumprimento dos **Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção** e **inexecução e atraso das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço**, cujo risco seja alocado à **Concessionária**, e da **Frente de Serviços Operacionais** de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e com os **Parâmetros de Desempenho**.

[...] (grifos do original)

3.27. A subcláusula 2.6.3 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator D:

[...]

2.6.3 O percentual relativo ao **Desconto de Reequilíbrio - Fator D**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, com exceção do disposto no item 2.7 deste **Anexo**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$D = Dt \times CAT$$

Onde,

D é o **Desconto de Reequilíbrio - Fator D**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto nas **Tabelas I, II e III**; e

CAT é o **Coefficiente de Ajuste Temporal** previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**.

[...] (grifos do original)

3.28. O item 4 do Anexo 5, por sua vez, descreve o "Coeficiente de Ajuste Temporal" (CAT):

[...]

4.1 O **Coefficiente de Ajuste Temporal** consiste na multiplicação do percentual calculado de **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** por valor pré-fixado na **Tabela IV**, de forma a equilibrar receitas e despesas no tempo, mantendo a neutralidade dos **Fatores D, A e E**.

4.2 A aplicação do **Coefficiente de Ajuste Temporal** incidirá somente sobre os itens previstos nas **Tabelas II e III**.

4.3. No caso do **Fator D**, o ano de referência do **Coefficiente de Ajuste Temporal** na **Tabela IV** corresponderá ao ano previsto para a execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.3.1 O **Fator D** permanecerá constante e será aplicado enquanto perdurar a inexecução, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária.

4.4 No caso do **Fator A e E**, o ano de referência do **Coefficiente de Ajuste Temporal** na **Tabela IV** corresponderá ao ano de conclusão da execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.4.1 O **Fator A** e o **Fator E** permanecerão constantes até o final do **Prazo da Concessão**, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária.

[...] (grifos do original)

3.29. De acordo com a tabela IV do anexo 5, o CAT correspondente ao 1º ano de concessão equivale a 1,100.

3.30. A Nota Técnica SEI nº 4406/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI r12368016) apurou eventuais descumprimentos relativos às Frentes de (i) Recuperação e Manutenção, (ii) Ampliação de Capacidade, Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias e (iii) Frente de Serviços Operacionais, de acordo com os parâmetros técnicos e de desempenho.

3.31. O Fator D do 2º ano concessão da Ecovias do Cerrado mantido pela Nota Técnica nº 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI r14623461) da Gecon/Surod é de **4,63601%**, a ser

aplicado na presente revisão tarifária.

d) Fator C

3.32. De acordo com o inciso (xxix) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator C é um "reduzidor ou incrementador da **Tarifa Básica de Pedágio**, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do **Contrato** aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no **Anexo 6**".

3.33. O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do contrato, em função de eventos diversos, sendo alguns deles exemplificados na subcláusula 1.3 do Anexo 6:

[...]

1. Introdução

[...]

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico – RDT**, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;

1.3.7 Não utilização da totalidade das verbas de desapropriação, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do **Contrato**;

1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária;

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**;

1.3.10 Alteração de receitas decorrentes da execução de obras e serviços fora do prazo previsto no **PER**;

1.3.11 Alteração de receitas decorrente da indenização, ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.8 do **Contrato de Concessão**;

1.3.12. Dispêndio a menor daquele valor referido na subcláusula 7.2 do **Contrato**.

[...] (grifos do original)

3.34. Ademais, é importante relatar que o Anexo 6 prevê o seguinte:

1. Introdução

[...]

1.4 Todos os eventos da subcláusula 1.3 relativos a parcelas ou percentuais de tarifas serão convertidos em montantes a serem creditados ou debitados do saldo da Conta C, conforme previsto no item 2.1, com base no tráfego e nas receitas auferidas durante o ano correspondente, tal como se daria caso os eventos efetivamente se realizassem.

1.5 A aferição do **Fator C** será feita anualmente e terá início a partir do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**, com sua primeira aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 1 (um) ano contado do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio**.

1.5.1 A primeira aplicação do **Fator C** levará em conta todos os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária** desde a **Data da Assunção da Concessão**.

O **Fator C** de que trata a subcláusula 17.5.3 deverá ser utilizado a preços iniciais.

[...] (grifos do original)

3.35. Cabe destacar um pequeno erro material na frase "O **Fator C** de que trata a subcláusula 17.5.3 deverá ser utilizado a preços iniciais." apresentada ao final da cláusula 1. **Introdução**, no Anexo 6 do Contrato, visto que a referida subcláusula 17.5.3 trata da periodicidade de revisão quinquenal. O correto seria citar a subcláusula 17.3.3, que trata especificamente do cálculo do Fator C, conforme se observa abaixo.

[...]

17.3.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM + C) \times IRT$$

[...]

17.5.3 A primeira revisão quinquenal ocorrerá ao final do 5º ano do **Prazo da Concessão** e as demais, sucessivamente, a cada 5 (cinco) anos.

[...] (grifos do original)

3.36. A metodologia completa de cálculo do Fator C é descrita na cláusula 2 do Anexo 6.

3.37. Importa ressaltar que na presente revisão se trata da primeira aplicação do Fator C, portanto, são levados em conta os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da concessionária relativas ao 2º ano de concessão, que compreende o período entre 20/01/2021 a 19/02/2022.

3.38. Nos itens seguintes, são apresentados os eventos cujos impactos nas receitas da concessionária serão acumulados na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

e) Verba anual para Segurança no Trânsito

3.39. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 14.11 do contrato de concessão, transcrito a seguir:

[...]

14.11.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 891.480,00 (oitocentos e noventa e um mil e quatrocentos e oitenta reais) a ser atualizado pelo **IRT**.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá:

(a) compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da **ANTT**;

(b) ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário**; ou

(c) reverter em favor da modicidade tarifária.

[...] (grifos do original)

3.40. Conforme exposto na Nota Técnica 4406/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI2368016), a Ecovias do Cerrado "não apresentou nenhum pleito referente à verba para segurança no trânsito, já que informa que não realizou dispêndios no decurso do 2º Ano de Concessão que façam jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro." Assim, a Gecon/Surod propôs que o valor integral da verba seja revertido à modicidade tarifária, conforme previsão contratual.

3.41. De igual modo, o entendimento de reversão total à modicidade tarifária da verba anual para segurança do trânsito foi reafirmada por meio da Nota Técnica 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI 14623461).

3.42. O valor da verba de segurança estipulado no item 14.11.1 do contrato é de R\$ 891.480,00, a preços iniciais. Dessa forma, o repasse à modicidade por meio da Conta C, no 2º ano concessão, resultou em **saldo negativo de R\$ 1.214.706,16**, devidamente reajustado a preços de setembro/2022.

f) Fator C - Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico - RDT

3.43. Para o RDT o Contrato de Concessão prevê, em sua cláusula 15:

[...]

15.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 564.924,89 (quinhentos e sessenta e quatro mil novecentos e vinte e quatro reais e oitenta e nove centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, a ser atualizado pelo **IRT**.

15.2 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das revisões ordinárias, conforme previsto na regulamentação da **ANTT**.

15.3 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão de propriedade da **ANTT**.

[...] (grifo do original)

3.44. Por meio da Carta ECC-GAC-0468-2022 (SEI2073706) e seu anexo, a concessionária apresentou os comprovantes de aplicação dos recursos do RDT, conforme previsto no contrato. Nesse cenário, a Gerer/Surod realizou, por meio do Processo 50500.101791/2022-45, a análise dos valores e comprovantes apresentados para totalizar da verba de RDT utilizado no ano concessão em análise.

3.45. Por conseguinte, a Gerência emitiu a Nota Técnica 6444/2022/COPIR/GERER/SUROD/DIR (SEI 13675633), em que aquela gerência concluiu que o valor a ser considerado na prestação de contas, referente ao 2º ano concessão, é de R\$ 488.801,17, a preços iniciais. Assim, a Gecon/Surod detalhou na Nota Técnica 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI 14623461) que o restante da verba não consumida no 2º ano concessão, no valor de R\$ 76.123,72, a preços iniciais, deverá ser revertido à modicidade tarifária.

3.46. Considerando a análise apresentada acima, o saldo do valor contratual destinado ao RDT no 2º ano concessão será revertida à modicidade tarifária por meio da Conta C, resultando em um **saldo negativo de R\$ 103.724,09**, devidamente reajustado a preços de setembro/2022.

f.1) Fator C - IRT provisório, Atraso e Arredondamento

3.47. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no 2º ano de concessão (20/01/2021 a 19/02/2022), compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior.

3.48. Como o IRT apurado para reajustar a tarifa vigente no 2º ano concessão, foi definitivo (isto é, não houve necessidade de se projetar números-índices do IPCA), não há compensação a ser feita quanto ao IRT utilizado.

3.49. Relativo ao atraso, a Deliberação 76/2022 entrou em vigor a partir do dia 20/2/2022 e, portanto, houve um atraso de 99 dias em relação à data prevista para entrada em vigor da nova tarifa qual seja, 14/11/2021, conforme critério contratual. No entanto, o período abrangente pela análise procedida no âmbito desta revisão se refere ao ano 2 de Concessão compreendido entre 20/01/2021 a 19/01/2022. Sendo assim, somente será considerado 67 dias para apuração do atraso, correspondente ao período 2 do ano 2 entre 14/11/2021 e 19/01/2022. Os 32 dias restantes de atraso, entre 20/01/2022 e 20/02/2022 (Ano 03) terá a apuração do saldo a ser destinado à Conta C no âmbito da próxima revisão tarifária.

3.50. Assim, a apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do atraso de 67 dias na aplicação do reajuste/revisão realiza-se por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada (não arredondada) e correspondente volume de tráfego real no ano 2 proporcional ao período de atraso; e (ii) a receita que seria obtida a

partir da tarifa não arredondada aprovada na Deliberação 76/2022, e correspondente volume de tráfego real no ano 2 proporcional ao período de atraso.

3.51. O cálculo resultou em um **montante positivo de R\$ 1.957.267,37**, a preços de setembro/2022, a ser acrescido no saldo da Conta C e, posteriormente, considerado no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba " 1 - Atraso", da planilha "Fator C - 2ºRO Ecovias do Cerrado".

3.52. A apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada no ano 2; e (ii) a receita que seria obtida utilizando-se a tarifa sem arredondamento, considerando o volume de tráfego real no ano 2.

3.53. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade do Arredondamento do 2º ano concessão resultou no **montante negativo de R\$ 1.487.241,28**, a preços de setembro/2022, a ser deduzido do saldo da Conta C e, posteriormente, no cálculo do Fator C, conforme cálculo realizado na aba "2 - Arredondamento", da planilha "Fator C - 2ºRO Ecovias do Cerrado".

f.2) Fator C - Alteração da alíquota do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

3.54. De acordo com o item 10.3 do Edital de Concessão nº 01/2019, transcrito a seguir, foi prevista a incidência da alíquota de 5% sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, a título de ISSQN para todos os municípios do trecho concedido à Ecovias do Cerrado:

[...]

10.3 A **Proposta Econômica Escrita** deverá considerar as seguintes premissas:

[...]

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN para todos os municípios;

[...] (grifos do original)

3.55. Conforme estabelece o item c) do inciso I do Art. 2º da Resolução 675/2004 e a subcláusula 1.3.5 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, faz-se necessário proceder ao reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão das diferenças de alíquotas de ISSQN previstas e efetivamente praticadas pelos municípios.

3.56. A partir dos dados enviados pela Concessionária no Anexo Proposta Revisão TBP 2ª RO 2ª RE (SE112205150), foi verificado que a alíquota média ponderada efetivamente praticada pelos municípios é de 4,46%, conforme apresentado no Quadro 8:

ISSQN dos municípios limítrofes da Ecovias do Cerrado

Municípios	Rodovia/UF	Extensão atravessada pela BR (km)	Alíquota ISSQN Efetiva	% Município	Participação do Município	Lei Municipal / Data
Uberlândia	BR-365 / MG	27,187	5%	6,22%	0,31%	Lei complementar nº 0336 de 29 de Dezembro de 2003
Monte Alegre de Minas	BR-365 / MG	74,913	5%	17,14%	0,86%	Lei complementar nº 0063 de 29 de Dezembro de 2005
Canápolis	BR-365 / MG	6,200	5%	1,42%	0,07%	Lei complementar nº 1984 de 18 de Dezembro de 2003
Ituiutaba	BR-365 / MG	53,250	4%	12,19%	0,49%	Lei complementar nº 0057 de 23 de Dezembro de 2003
Gurinhata	BR-365 / MG	22,020	3%	5,04%	0,15%	Lei complementar nº 0013 de 26 de Dezembro de 2003
Santa Vitória	BR-365 / MG	60,730	4%	13,90%	0,56%	Lei complementar nº 2217 de 17 de Dezembro de 2008
São Simão	BR-364 / GO	24,000	5%	5,49%	0,27%	Lei complementar nº 0016 de 18 de Setembro de 2017
Paranaiguara	BR-364 / GO	16,200	5%	3,71%	0,19%	Lei nº 1057 de 17 de

Paranáguara	BR-364 / GO	10,200	5%	0,11%	0,11%	Dezembro de 2013
Cachoeira Alta	BR-364 / GO	73,450	5%	16,81%	0,84%	Lei complementar nº 1001 de 29 de Maio de 2005
Aparecida do Rio Doce	BR-364 / GO	23,350	4%	5,34%	0,21%	Lei complementar nº 0010 de 21 de Dezembro de 2009
Jataí	BR-364 / GO	55,700	4%	12,75%	0,51%	Lei complementar nº 0001 de 08 de Dezembro de 2003
TOTAL		437,000		100,00%	4,46%	-

3.57. Assim, foi realizado o cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN previsto e efetivo, por meio de cálculo da diferença de receita auferida, ao longo do 2º ano concessão, com alíquota efetiva média ponderada de 4,46%, e a receita que seria auferida com a alíquota a 5,00% - portanto, considerou-se no cálculo a tarifa de pedágio cobrada. Com base na diferença dos resultados, reajustada para os preços correntes do 2º ano de concessão, se obtém a variação monetária de tributo a ser incluída na "Conta C".

3.58. Após este cálculo, chegou-se em um **montante negativo de R\$ 1.034.451,82**, a preços de setembro/2022, a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C, conforme cálculo realizado na aba "4 - ISSQN" da planilha "Fator C - 2ªRO Ecovias do Cerrado".

f.3) Fator C - Receitas extraordinárias e custos associados

3.59. Conforme explicitado no inciso (Ivi) na subcláusula 1.1.1 do contrato, "Receitas Extraordinárias" são "quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras, como, por exemplo, decorrentes de utilização da faixa de domínio".

3.60. A exploração de Receitas Extraordinárias está disciplinada na cláusula 18 do contrato de concessão. Na subcláusula 18.6, consta que "parcela da receita advinda de **Receita Extraordinária** será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária, mediante a análise pela ANTT dos resultados das **Receitas Extraordinárias**, nos termos deste **Contrato** e da regulamentação vigente da ANTT".

3.61. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução 2.552/2008, em que ficou estabelecido o seguinte:

[...]

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

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

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

[...]

3.62. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução 675/2004 tem-se:

[...]

Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I -relativamente ao exercício anual anterior:

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

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 (cento e quarenta) dias antes da data de revisão.

[...]

3.63. Nesses termos, foi apurado o **montante negativo de R\$ 2.252,82**, a preços correntes de setembro/2022, a ser deduzido do saldo da Conta C, valor este referente à Receita Extraordinária bruta de R\$ 2.997,24, apurada na Nota Técnica 6387/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI3639218). A memória de cálculo consta na aba "5 - Rec. Extraordinárias" da planilha "Fator C - 2ªRO - Ecovias do Cerrado".

f.4) Fator C - Conclusão

3.64. A metodologia de cálculo do Fator C é apresentada no item 2 do Anexo 6 do contrato de concessão.

3.65. O montante da Conta C será o somatório dos valores calculados em cada evento descrito anteriormente. Na presente revisão, houve os seguintes eventos a serem computados, conforme sintetizado no quadro abaixo:

Itens da Conta C - Ano 1	
Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Atraso	1.957.267,37
Arredondamento	-1.487.241,28
Verba anual para Segurança no Trânsito	-1.214.706,16
RDT	-103.724,09
Alteração da alíquota de ISSQN	-1.034.451,82
Receitas Extraordinárias	-2.252,82
Montante da Conta C - R\$ (Cd_{t+1})	-1.885.108,79

3.66. O item 2.1 do referido Anexo estabelece a forma de cálculo do Fator C:

[...]

2.1 O Fator C será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$c_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + (c_t \times (VT\overline{Peq}_t - VT\overline{Peq}_t)) \times (1 + r_t)}{VT\overline{Peq}_{t+1}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C

c_t: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano t

c_{t+1}: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte a t. Previamente a sua incidência na tarifa de pedágio, conforme previsto na subcláusula 17.3.3, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais.

VT_{Peq_t}: Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.2.6, efetivamente verificado no ano t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicado na tabela da subcláusula 17.2.6 de cada categoria,

VT_{Peq_t}VT_{Peq_t}: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente calculada no ano anterior para o corrente ano, expressa em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.2.6. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicado na tabela da subcláusula 17.2.6 de cada categoria,

VT_{Peq_{t+1}}VT_{Peq_{t+1}}: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.2.6, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicado na tabela da subcláusula 17.2.6 de cada categoria,

r_t: Taxa de Juros nominal equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal prevista na subcláusula 21.5 definida abaixo no ano t

$$Taxa\ de\ Juros = [(1 + i) \times (1 + f)] - 1$$

Onde:

Taxa de Juros: taxa de juros que será aplicada ao saldo remanescente da Conta C, ou seja, o r_t.

i: representa a variação, no período, do mesmo índice utilizado para o cálculo do reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio pelo IRT.

f: Taxa de juros real equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal previsto na subcláusula 21.5 do Contrato.

Cd_{t+1}: Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a t, conforme o item 2.3.

Cd_t: Montante dos eventos de reequilíbrio devidamente ajustado ao tráfego real do ano t e efetivamente aplicado ao cálculo de c_t.

O saldo da Conta C será calculado através das seguintes fórmulas:

$$C'_t = \sum_{i=1}^n F_{i,t} + FC_t$$

$$FC_t = C_{t-1} \times (1 + r_t)$$

$$C_t = C'_t - Cd_{t+1}$$

Onde:

C'_t: Saldo provisório da Conta C ao final do ano t,

F_i: Evento conforme previsto no item 1.3 do ano t, exceto o previsto no item 1.3.11,

FC_t: Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio previsto no item 1.3.11 observado o tratamento previsto no item 2.3.1,

C_t: Saldo final da Conta C ao final do ano t."

[...] (grifos do original)

3.67. O quadro a seguir demonstra as variáveis consideradas para cálculo do Fator C:

Cálculo Fator C ("C _{t+1} ")	
Taxa de juros	
IRT set/21 (definitivo) ano 2	1,27143
IRT set/22 (definitivo) ano 3	1,36257
Varição IRT (i)	7,17%
TIR FCM (f)	8,47%
Taxa de juros do ano 3 (rt)	16,25%
FATOR C	
Montante (Cdt+1)	- 1.885.108,79
Fator C aplicado no ano 2 (Ct)	-0,05259
Montante conta C aplicado no ano 2 (Cdt)	- 2.117.034,61
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 2 (VTPeqt)	33.164.885
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 1 (VTPeqt-1)	31.042.300
Tráfego total pedagiado projetado para o ano 2 (VTPeqt)	31.663.146
Tráfego total pedagiado projetado para o ano 3 (VTPeqt+1)	35.432.606
Fator C a ser aplicado no ano 3 (ct+1)	-0,05061
Fator C convertido a preços iniciais	-0,03714

3.68. Cumpre observar que, nesta revisão, está-se propondo que todo o montante da Conta C seja considerado no cálculo do Fator C, não restando saldo a ser capitalizado e repassado para a próxima revisão.

III - REVISÃO - EVENTOS TRATADOS NO FLUXO DE CAIXA MARGINAL (FCM)

3.69. O Contrato de Concessão estabelece, em sua cláusula 21.5, critérios para a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio de Fluxo de Caixa Marginal:

[...]

21.5 Fluxo de Caixa Marginal

21.5.1 O processo de recomposição em razão da inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, nos termos de regulamentação específica.

21.5.2 A recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, por meio da utilização do Fluxo de Caixa Marginal decorrente da execução de obras e serviços não previstos originalmente no PER será realizada após a sua conclusão integral.

[...] (grifo acrescentado)

3.70. O FCM1, com TIR de 8,47%, foi criado por ocasião da 1ª Revisão Ordinária da TBP, em 2021. Naquela revisão, houve utilização de verbas de desapropriações que ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal (conforme Nota Técnica 3810/2021/GEFIR/SUROD/DIR, SEI 7206930).

3.71. Cabe dizer que os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) estão dispostos na Resolução 3.651/2011, que aprovou a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e na Resolução 4.075/2013, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução 3.651/2011.

3.72. A Resolução 5.865/2019 atualizou a metodologia de cálculo da Taxa de retorno do FCM, WACC, substituindo a Nota Técnica nº 13/SUEXE/2015, constante do Anexo V da Resolução 4.075/2013, pela Nota Técnica 2786/2019/SUREG/DIR. Assim, a TIR considerada foi de 8,47%.

a) FCM - Substituição do tráfego projetado pelo real nos FCMs

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

3.74. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão - 2º ano concessão, período de 20/01/2021 a 19/01/2022 - serão confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

3.75. Os valores apurados referentes ao tráfego real, informados pela concessionária, foram lançados no FCM aberto (FCM1), gerando o impacto abaixo:

Impactos da Inserção do Tráfego Real

Fluxo de Caixa	Impacto sobre a TBP
FCM1	-4,17410%

b) FCM - Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

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

[...]

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

[...]

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

[...]

3.77. Conforme se observa no item 5.1.4. *Inserção do Tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais* da presente Nota Técnica, o impacto devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxo de Caixa Marginal (FCM1) totalizou um percentual de **-4,17410%**, portanto, superando o limite de 0,5% estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.850.

3.78. Considerando a metodologia para o cálculo da atualização da projeção de tráfego disposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, utilizou-se a projeção de crescimento do PIB disponibilizada pelo Banco Central no Relatório de Mercado FOCUS, de 06/01/2023, para os anos de 2022 a 2025, indicados na tabela a seguir. Destaca-se que foi adotando a elasticidade de 1 para todas as categorias de veículos.

FOCUS - Relatório de Mercado - Expectativas de Mercado (06/01/2023)

Mediana - Agregado	2022					2023					2024					2025								
	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal*	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal*	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***	Há 4 semanas	Há 1 semana	Hoje	Comp. semanal*	Resp. **	5 dias úteis	Resp. ***			
IPCA (variação %)	5,79	5,62	5,62	=(1)	139	5,61	47	5,08	5,31	5,36	▲(4)	138	5,48	47	3,50	3,65	3,70	▲(3)	124	3,02	3,25	3,30	▲(5)	105
PIB Total (variação % sobre ano anterior)	3,05	3,04	3,03	▼(1)	101	3,00	27	0,75	0,80	0,78	▼(1)	100	0,65	27	1,70	1,50	1,50	=(2)	80	2,00	1,89	1,90	▲(1)	68
Câmbio (R\$/US\$)	5,25	-	-	-	-	-	-	5,25	5,27	5,28	▲(1)	111	5,28	35	5,24	5,26	5,30	▲(1)	95	5,23	5,30	5,30	=(3)	79
Selic (% a.a)	-	-	-	-	-	-	-	11,75	12,25	12,25	=(1)	124	12,38	42	8,50	9,00	9,25	▲(1)	117	8,00	8,00	8,00	=(9)	101
IGP-M (variação %)	5,42	-	-	-	-	-	-	4,54	4,55	4,61	▲(2)	71	4,74	19	4,02	4,01	4,01	=(2)	56	3,72	3,72	3,72	=(6)	50
IPCA Administrados (variação %)	-3,61	-3,89	-3,89	=(1)	85	-3,84	21	6,09	6,77	6,79	▲(6)	84	7,49	21	4,00	4,00	4,00	=(5)	63	3,03	3,50	3,50	=(1)	47
Conta corrente (US\$ bilhões)	-46,61	-51,30	-50,50	▲(1)	26	-51,00	10	-44,00	-47,10	-46,55	▲(1)	24	-47,10	9	-45,00	-45,00	-45,00	=(4)	21	-43,10	-45,00	-45,00	=(3)	16
Balança comercial (US\$ bilhões)	55,00	56,90	-	-	-	-	-	60,00	58,00	56,61	▼(4)	24	58,00	9	54,13	53,00	52,40	▼(2)	20	59,20	60,00	55,00	▼(1)	13
Investimento direto no país (US\$ bilhões)	80,00	81,60	84,50	▲(1)	24	82,93	8	76,00	80,00	80,00	=(2)	22	75,00	7	80,00	80,00	80,00	=(8)	20	80,00	80,00	80,00	=(11)	15
Dívida líquida do setor público (% do PIB)	57,30	57,50	57,50	=(2)	22	58,00	5	61,50	61,95	61,95	=(1)	22	63,90	5	64,00	64,00	64,50	▲(1)	21	65,80	66,20	67,60	▲(1)	17
Resultado primário (% do PIB)	1,29	1,20	1,20	=(2)	31	1,30	10	-0,95	-1,20	-1,20	=(1)	31	-1,15	10	-0,60	-1,00	-1,00	=(2)	27	-0,45	-0,70	-0,70	=(1)	20
Resultado nominal (% do PIB)	-5,50	-5,20	-5,20	=(3)	19	-4,70	5	-8,70	-8,60	-8,50	▲(1)	19	-7,40	5	-6,50	-6,80	-6,90	▼(1)	18	-5,90	-6,10	-6,10	=(2)	13

* comportamento dos indicadores desde o Focus-Relatório de Mercado anterior; os valores entre parênteses expressam o número de semanas em que vem ocorrendo o último comportamento ** respondentes nos últimos 30 dias *** respondentes nos últimos 5 dias úteis

3.79. Assim, o quadro a seguir apresenta as taxas de crescimento obtidas para os anos concessão 03 ao 06. Ressalta-se que a taxa de crescimento do PIB foi ponderada conforme o ano concessão.

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

Ano 03 (2022/2023)	Ano 04 (2023/2024)	Ano 05 (2024/2025)	Ano 06 ao 30 (2025 a 2050)
2,91%	0,82%	1,52%	1,90%

3.80. Desse modo, as taxas de crescimento foram consideradas no tráfego projetado do Fluxo de Caixa Marginal 1 da Concessionária, resultando no impacto percentual sobre a TBP descritos no Quadro seguinte:

Impactos atualização da curva de tráfego FCMs

Fluxo de Caixa	FCM1

c) FCM - Alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER

3.81. O Contrato de Concessão dispõe que as desapropriações que ultrapassem o montante estabelecido em sua subcláusula 8.2.2, de R\$ 0,00 (zero reais), fazem jus à recomposição por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme segue:

[...]

8.2.2 A Concessionária considerou na Proposta apresentada o montante para desapropriação de R\$ 0,0 (zero reais).

8.2.3 A Concessionária deverá arcar com todos os investimentos, pagamentos, custos e despesas decorrentes da execução dos atos referidos na subcláusula 8.2.1 por via consensual ou por intermédio de ações judiciais, até o limite da verba referida na subcláusula 8.2.2, fazendo jus à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro pelos dispêndio excedentes, por meio do Fluxo de Caixa Marginal, na forma prevista na subcláusula 21.5.

[...] (grifos do original)

3.82. No mesmo sentido, o Contrato de Concessão define a metodologia de recomposição dos custos para as desapropriações que ultrapassem o montante estabelecido em sua subcláusula 8.2.2 de R\$ 0,00 (zero reais), as quais fazem jus à recomposição por meio de Fluxo de Caixa Marginal, conforme segue:

[...]

7.2.4 Em caso de ressarcimento, remuneração e custeio das licenças previstas na subcláusula 7.2.2 em valor diferente daquele referido na subcláusula 7.2, será realizada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro: (i) Em favor da modicidade tarifária, se utilizado valor menor, pela aplicação do Fator C; (ii) Em favor da Concessionária, se utilizado valor maior, pela aplicação do Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 21.5.

[...]

d) FCM - alterações PER - Utilização de Verbas de Desapropriação

3.83. Na Nota Técnica 4406/2022/GECON/SUROD/DIR (SEI2368016), foi sugerido o indeferimento do pleito da Concessionária relativo às verbas de desapropriações. No entanto, o mesmo documento calculou o montante de **R\$ 68.197,59** para o 2º ano da concessão, a preços iniciais. A Nota Técnica 8210/2022/GECON/SUROD/DIR/ANTT (SEI4623461), complementar, confirmou a exclusão dos valores alocados para o 1º ano concessão e alterou o valor total aprovado para o 2º ano concessão para o montante de **R\$ 68.197,59**, a preços iniciais, a fim de promover o devido reequilíbrio econômico financeiro do Contrato de Concessão. De igual modo, foi incluído no FCM1 o item "4.1 Custo administrativo - Verbas de Desapropriação e Desocupação" em concordância com o cronograma apresentado no item 79 da nota técnica citada.

3.84. O quadro abaixo apresenta as variações tarifárias e o impacto relativo a cada item incluído/alterado.

Alterações PER				
Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI	Impacto
Fluxo de Caixa Marginal 1				
Utilização de Verbas de Desapropriação e Desocupação	5.1	Inv	0,00011	12,06595%
Custo administrativo - Verbas de Desapropriação e Desocupação	4.1	Cop	0,00001	1,55262%

IV - RESULTADO DA 2ª REVISÃO ORDINÁRIA, 2ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE

3.85. O Quadro a seguir sintetiza os resultados das análises, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 2ª Revisão Ordinária, 2º Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP:

Composição da tarifa	
Composição da Tarifa	2ª RO e 2ª RE
TBP Contrato	4,21431
TBP FCM	0,00101
Fator D	4,63601%
Fator A	0,14174%
Fator E	0,00000%
Fator C	-0,03714
IRT	1,36257

3.86. Considerando os valores apurados - os quais devem compor as variáveis da fórmula prevista na subcláusula 17.3.3 do Contrato, é possível calcular a tarifa de pedágio. O quadro a seguir oferece uma comparação entre as tarifas reajustadas antes e depois do arredondamento entre a tarifa da 1ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária e da presente revisão:

Variação tarifária

Praça de pedágio	Revisão 1		Revisão 2		Variação	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa arred. (%)
P1 a P7	5,16725	5,20	5,43499	5,40	5,18%	3,85%

V - TABELA DE TARIFAS

3.87. Conforme estabelecido na subcláusula 17.2.6 do Contrato de Concessão, as Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículo, adotando-se os multiplicadores da Tarifa.

3.88. Importante destacar o disposto na Subcláusula 17.2.9 do Contrato de Concessão: "A Tarifa de Pedágio para cada categoria de veículo em cada uma das praças de pedágio será resultante do produto entre (i) a Tarifa de Pedágio reajustada e arredondada para a categoria 1 e (ii) o respectivo Multiplicador da Tarifa, estipulado na subcláusula 17.2.6".

3.89. Desta forma, o quadro a seguir apresenta os valores das Tarifas de Pedágio para cada categoria de veículos, obtidas a partir da Tarifa de Pedágio determinadas para categoria 1:

Tabela de tarifas

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1,0	5,40
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simple	1,5	8,10
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3,0	16,20
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2,0	10,80
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	21,60
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	27,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	32,40
9	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas motorizadas	2	Simple	0,5	2,70
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	0,00

Obs.: Nos termos da subcláusula 17.2.8, para os veículos com mais de 6 (seis) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 8, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 6 (seis) eixos.

VI - CONCLUSÃO

3.90. Conforme exposto, o reajuste indicou o percentual de 7,17% (sete inteiros e trinta e cinco centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária, com incidência para o período de 14/11/2022 a 13/11/2023.

3.91. A 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e Reajuste alteram a tarifa arredondada em 3,85% (três inteiros e oitenta e cinco centésimos por cento) em relação à tarifa vigente. Cumpre dizer que o atraso na aplicação destas alterações deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

3.92. O cálculo do reajuste e das revisões tarifárias foi previamente comunicado ao Ministério da Fazenda por meio do Ofício 795/2023/GEF/SUOD/DIR-ANTT (SE#934469), atendendo, assim, ao disposto no art. 24, inciso VII, da Lei 10.233/2001.

3.93. Por fim, a Procuradoria Federal junto à ANTT se manifestou favorável à aprovação pela Diretoria Colegiada da proposta, enfatizando não haver decisões judiciais ou extrajudiciais que impeçam sua aprovação.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante todo o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas acostadas aos autos, VOTO por aprovar a 2ª Revisão Ordinária, 2ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2019, firmado com a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.

Brasília, 16 de fevereiro de 2023.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO
Diretor

[1] Valor ofertado com data-base de junho de 2019, conforme Nota de Rodapé 1 do Edital de Concessão nº 01/2019.



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 16/02/2023, às 17:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador 15462270 e o código CRC 15036F3B.

Referência: Processo nº 50500.118723/2022-15

SEI nº 15462270

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

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