



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DEM

**RELATORIA:** DEM

**TERMO:** VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

**NÚMERO:** 17/2020

**OBJETO:** AUTORIZAÇÃO DO INÍCIO DA COBRANÇA DE PEDÁGIO E REAJUSTE DA TBP - ECOVIAS DO CERRADO

**ORIGEM:** SUROD

**PROCESSO (S):** 50500.092135/2020-82

**PROPOSIÇÃO DEM:** PELA APROVAÇÃO

**ENCAMINHAMENTO:** À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

---

**1. DAS PRELIMINARES**

Trata-se de proposta, formulada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, de autorização do início da cobrança de pedágio da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nas praças de pedágio P1 e P2, bem como de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

**2. DOS FATOS**

O presente processo foi inaugurado pela carta ECC-GAC-0329-2020 (4024352), protocolada em 02/09/2020, por meio da qual a Concessionária noticiou a conclusão dos Trabalhos Iniciais da Frente de Recuperação e Manutenção, razão pela qual solicitou a competente vistoria da ANTT, nos termos do item 17.1.1. do Contrato de Concessão.

Segundo consta nos autos, a Portaria SUROD N° 53, de 30 de julho de 2020, constituiu "Comissão para elaboração do Termo de Vistoria de avaliação sobre a conclusão dos Trabalhos Iniciais previstos no PER - Programa de Exploração das Rodovias da BR-364/365/GO/MG, no trecho entre o entroncamento com a BR-060(A) (Jataí/GO) e o entroncamento com a LMG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG), bem como verificar o cumprimento das condicionantes para início da cobrança da Tarifa de Pedágio", composta por servidores lotados na COINFMG.

A vistoria reclamada foi devidamente realizada pela referida Comissão, tendo sido lavrado na oportunidade o Parecer n° 169/2020/COINFMG/URMG (4166629), de 30/09/2020, onde foi registrada a seguinte conclusão:

104. O Contrato de Concessão prevê que a conclusão dos Trabalhos Iniciais deva ser atestada pela ANTT por meio de Termo de Vistoria, caso aprovada. Porém, para essa finalidade e nos termos do seu item 17.1.1, a Concessionária deve concluir os Trabalhos iniciais ao longo dos trechos "conforme estabelecido no PER", bem como implantar "ao menos uma praça de pedágio".

105. Diante daquilo apresentado neste documento, na data da inspeção realizada pela Comissão em tela, a Concessionária não se apresentava apta a receber o Termo de Vistoria. Isso porque diversas não conformidades ao PER foram identificadas pela equipe da ANTT, as quais estão demonstradas neste Parecer de forma não exaustiva. Ademais, sequer uma praça de pedágio fora devidamente implantada até o término das inspeções (dia 18 de setembro), o que impediria qualquer tipo de aprovação desse item contratual por parte da Agência.

106. Portanto, como não foram concluídos os Trabalhos Iniciais previstos no PER de forma satisfatória, bem como nenhuma praça de pedágio foi devidamente implantada, resta a esta Comissão atestar a impossibilidade de prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio da Ecovias do Cerrado, previsto no item 17.1.4 do Contrato. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), respeitando o prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária. Nos termos do item 17.1.5, recomenda-se à COINF/MG dar ciência deste Parecer à consideração superior a fim da ANTT notificar a Concessionária das exigências a serem cumpridas.

Na sequência, por meio do Ofício n° 18242/2020/SUROD/DIR-ANTT (4187705), de 30/09/2020, a Concessionária foi devidamente notificada da conclusão exarada no Parecer n° 169/2020/COINFMG/URMG.

Em face de tal notificação, foram protocoladas a carta ECC-GAC-0374-2020 (4217402), em 05/10/2020, e a carta ECC-GAC-0378-2020 (4259426), em 13/10/2020, por meio das quais a Delegatária Ecovias do Cerrado requereu nova vistoria, com vistas à antecipação do início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2.

Tendo ido novamente à campo nos dias 14, 15, 16, 21 e 22 de outubro de 2020, a Comissão constituída pela Portaria SUROD nº 53, de 30 de julho de 2020, emitiu o Parecer nº 181/2020/COINFMG/URMG (4331095), em 26/10/2020, onde constou a seguinte conclusão:

"39. Diante daquilo apresentado neste documento e considerando o entendimento desta Comissão quando da realização da inspeção em tela, foram identificadas algumas não conformidades ao PER no âmbito do trecho de cobertura das praças de pedágio 01 e 02. Como, em geral, a maioria das inexecuções/inconsistências previamente relatadas no Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (Documento SEI nº4166629) foram satisfatoriamente atendidas, entende-se ser possível dar prosseguimento do ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças P1 e P2 da Ecovias do Cerrado desde que, antes da efetivação da cobrança, todas as pendências aqui apresentadas sejam devidamente sanadas e comprovadas à ANTT.

40. Conforme entendimento desta Comissão, somente após sanadas essas pendências a Concessionária estaria apta a iniciar a cobrança da tarifa de pedágio. No entanto, por se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações, sugere-se avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT. Isso porque essas Unidades Organizacionais possuem entre suas atribuições a competência para definição dessas interpretações ou, ainda, autorizar o efetivo início da cobrança da tarifa de pedágio. Este documento foi lavrado tempestivamente nos termos contratuais (itens 17.1.2 e 17.1.3), antes do prazo de 1 (um) mês da data de solicitação de vistoria por parte da Concessionária." (destaques originais)

Nota-se, portanto, que a Comissão Técnica, ao avaliar que a maioria das inconformidades anteriormente relatadas em seu pretérito parecer haviam sido sanadas, entendeu ser possível o prosseguimento do trâmites para a emissão do ato autorizativo para o início da cobrança pleiteada, sob a condição de que todas as pendências ainda existentes fossem resolvidas pela Concessionária antes da efetivação da cobrança.

Outrossim, sob o fundamento de "se tratar de temas pontuais e sensíveis às diversas interpretações" sugeriu-se, na mesma oportunidade, a "avaliação da matéria por parte da SUROD/GEFIR para esclarecer eventuais entendimentos distintos àqueles desta Comissão, ou ainda submetê-los à apreciação da Diretoria da ANTT".

A avaliação da GEFIR se deu por meio do DESPACHO GEFIR 367170, de 28 de outubro de 2020, onde se entendeu, em apertada síntese, *que as observações do parecer no referido item Monitoração (Trabalhos Iniciais) poderiam ser desconsideradas, haja vista a contextualização acima e a própria consideração da comissão de "se tratar de tema pontual e sensível às diversas interpretações"*.

Logo em seguida, a SUROD se manifestou por meio do DESPACHO SUROD 367393, atestando, segundo a dicção utilizada no RELATÓRIO À DIRETORIA 662 (SEI 4345243), *a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário, que teria sido comprovada por meio dos Termos de Vistoria.*

Verifica-se que o referido despacho exarado pelo Superintendente de Infraestrutura Rodoviária promoveu a apreciação de três não conformidades identificadas pela comissão, a saber, (i) o atendimento aos requisitos dos elementos de proteção e segurança, consistentes na implantação de defensas metálicas e de atenuadores de impacto; (ii) a correção das medidas do "Passa 1" implantado nas praças de pedágio; e (iii) a exigibilidade de apresentação do auto de vistoria do corpo de bombeiros (AVCB) para operação das praças de pedágio que se encontram sob análise para fins do início da cobrança da tarifa de pedágio. A síntese de tal valoração pode ser extraída dos seguintes excertos:

3. Preliminarmente, reconheço que, em que pese o nível de detalhamento das obrigações previstas no contrato de concessão e no Programa de Exploração da Rodovia anexo àquele, estes documentos admitem linhas interpretativas técnicas e jurídicas diversas. Nesse contexto, compete a esta Agência Reguladora, em especial a esta unidade técnica, enquanto instituição intermediadora dos interesses regulatórios envolvidos na relação triangular estabelecida entre Poder Concedente, concessionário e usuário, mediar interesses com vistas ao fim último da adequada prestação do serviço público concedido.

4. Por estas razões, por este despacho, veiculo a interpretação que me parece possível e razoável a respeito das obrigações contratualmente fixadas, à luz da razoabilidade e da garantia de segurança e funcionalidade do Sistema Rodoviário, conforme exigido contratualmente nesta fase de trabalhos iniciais, sem prejuízo de entendimento diverso que venha a ser adotado pela Diretoria Colegiada, órgão máximo desta Agência.

(...)

#### "DEFENSAS METÁLICAS E ATENUADORES DE IMPACTO

(...)

9. Curvando-se à condicionante sugerida pela comissão, a concessionária informa ter atendido às exigências de implantação de defensas metálicas e de atenuadores de impacto por meio da Carta ECC-GAC-0394-2020 (SEI 4366532), de 28/10/2020, em que esclarece que *Conforme relatado pela própria Comissão no item 14 do Parecer nº 181, a Ecovias do Cerrado corrobora que cumpriu e evidenciou os atendimentos feitos ao longo dessas inspeções e, nesta oportunidade, apresenta as evidências relativas às demais pendências que foram listadas na tabela 2 do mesmo documento*".

10. O relato fotográfico apresentado no documento, em cotejo ao disposto no PARECER N° 181/2020/COINFMG/URMG, evidencia a diligência da concessionária em buscar atender às não conformidades indicadas pela comissão. Por se tratarem de supostas irregularidades passíveis de comprovação mediante imagem, parece-me razoável dar por saneadas as inconsistências apontadas, para fins de submissão do processo à avaliação da Diretoria Colegiada, sem prejuízo de realização de averiguação in loco pela comissão incumbida do recebimento dos trabalhos iniciais.

(...)

#### **CORREÇÃO DAS MEDIDAS DO "PASSA 1"**

12. No bojo do PARECER N° 169/2020/COINFMG/URMG, para as praças de pedágio P1 e P2, a comissão incumbida do recebimento dos trabalhos iniciais havia identificado como não conformidade a "Ausência do dispositivo de segurança "passa 1" entre a Pista mista e a pista AVI".

13. Já no PARECER N° 181/2020/COINFMG/URMG, o colegiado técnico nomeado por esta Superintendência destacou a seguinte anotação de conferência em campo: ""Passa 1" instalado. Sugestão aumentar sua altura. Ainda existem segmentos que, mesmo estando em conformidade com o projeto aprovado pela GEENG/ANTT podem oferecer risco aos usuários na visão desta Comissão".

14. Da leitura do contrato e do Programa de Exploração da Rodovia, não há previsão de requisitos quanto às dimensões do "Passa 1". De modo genérico, o item 3.4.5 do PER, referente aos Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação, estipula que "As praças de pedágio deverão possuir toda a infraestrutura básica e edificações de modo a oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, inclusive iluminação em cada direção da rodovia, bem como sinalização indicativa, entre outros". O contrato de concessão, ainda, estabelece, também genérica, o dever de atendimento às normas técnicas (cláusulas 6.12 e 9.1.1).

15. Assim, o crivo de conformidade a ser aferido, no âmbito da avaliação dos trabalhos iniciais, parte do ateste da aderência do dispositivo implantado ao projeto aprovado no âmbito desta Agência. A esse respeito, a própria comissão identificou que o dispositivo implantado encontra-se de acordo com o projeto aprovado pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG). Da mesma forma, para este caso, aplica-se o princípio da razoabilidade, porquanto a adequação de medida sugerida se mostra diminuta, de pequeno impacto sobre a segurança viária e passível de ser implementada em momento superveniente.

16. A recomendação proferida pelo colegiado técnico relativa ao aumento de altura não impede o prosseguimento da análise quanto à conclusão dos trabalhos iniciais. De toda forma, esta adequação ora sugerida pode ser implementada no âmbito da fase de recuperação.

#### **AUTO DE VISTORIA DO CORPO DE BOMBEIROS**

(...)

21. Novamente, com vistas ao saneamento das divergências lançadas neste processo e à regular tramitação do feito, a concessionária informa pela Carta ECC-GAC-0394-2020 ter obtido o AVCB, mediante juntada do documento comprobatório.

22. Remanesce, todavia, dúvida a respeito da admissibilidade da conclusão dos trabalhos iniciais para o subtrecho correspondente à praça de pedágio P2, vez que para esta edificação não foi possível obter o AVCB ao tempo da emissão deste despacho.

23. Para enfrentar o questionamento posto, reitero que o entendimento ora proferido constitui uma linha interpretativa possível e razoável, dentre as demais existentes, cujo acolhimento pende de aprovação pela Diretoria Colegiada, órgão máximo desta Agência.

(...)

29. Por óbvio, embora reconheça ser recomendável a obtenção do AVCB para o início da operação das praças de pedágio, há que se ressaltar que esta Agência não deve se substituir a outras autoridades – federais, estaduais e municipais – no exercício do poder de polícia. Desta feita, parece-me que, para fins regulatórios, a obtenção do AVCB não é exigida da concessionária, por força do contrato de concessão, o que poderá ser fiscalizado e sancionado pela autoridade estadual competente no momento oportuno.

30. Em complemento, é preciso reforçar que o contrato de concessão atribui à concessionária o ônus e as responsabilidades decorrentes da obtenção de autorizações e licenças governamentais, nos termos da cláusula 5.1:

5.1. A Concessionária deverá:

5.1.1 obter, renovar, em tempo hábil, e manter vigentes todas as licenças, permissões e autorizações necessárias ao pleno exercício das atividades objeto da Concessão, incluindo as licenças ambientais, ressalvadas as disposições da subcláusula 5.2;

31. Eventuais não conformidades nestas licenças e autorizações – nas quais se inclui o AVCB – são de responsabilidade primária da concessionária.

32. Ademais, a comissão não identificou qualquer irregularidade sob a ótica das "condições adequadas de conforto e segurança aos usuários" no âmbito das praças de pedágio, ao passo que a concessionária já informou a Anotação de Responsabilidade Técnica do Engenheiro (A.R.T) responsável pela execução dos projetos de combate e incêndio, bem como apresentou os extratos do protocolo dos projetos na unidade do Corpo de Bombeiros de Uberlândia, em 14/04/2020."

Nada obstante a referida avaliação da SUROD, no mesmo despacho citado, determinou-se à Comissão incumbida do recebimento dos trabalhos iniciais a aferição em campo da conformidade das intervenções retratadas nos registros fotográficos apresentados na Carta ECC-GAC-0394-2020 e apresentação de manifestação técnica nos autos.

Logo em seguida, foram acostados aos autos a NOTA TÉCNICA N° 4944/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4332213), o RELATÓRIO À DIRETORIA 662 (SEI 45243), bem como o OFÍCIO SEI N° 19934/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 46682), por meio do qual se noticiou o reajuste da TBP à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade – SEAE do Ministério da Economia.

Ademais, como resultado do sorteio realizado em 29 de outubro de 2020, os autos aportaram nesta Diretoria para análise e propositura da decisão cabível, conforme registrado no DESPACHO SEGER 4378610.

Quando o processo já se encontrava distribuído para este Relator, foram acostados aos autos relevantes documentos, a saber:

- i) Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) para a praça de pedágio P2 (SEI 4379932) - eliminando-se pendência apontada no Parecer nº 181/2020/COINFMG/URMG;
- ii) NOTA TÉCNICA SEI Nº 5077/2020/GEGEF/SUOD/DIR (9883178) - que retifica a tabela de tarifas exposta no item 8 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4944/2020/GEGEF/SUOD/DIR (4332213), de 29/10/2020, em razão de erro material verificado nas tarifas arredondadas a partir da categoria de veículos 2;
- iii) RELATÓRIO À DIRETORIA Nº 669/2020 (SEI 4383218) - que retifica a minuta de deliberação; e,
- iv) DESPACHO COINFM Nº 385600 - que trouxe a aferição em campo da conformidade das intervenções retratadas nos registros fotográficos apresentados na Carta ECC-GAC-0394-2020, da Concessionária Ecovias do Cerrado.

### 3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

Após regular Leilão, realizado em 27/09/2019 na B3 S.A. - Brasil, Bolsa, Balcão, conforme estabelecido no Edital nº 01/2019, que teve por objeto a concessão da rodovia BR-364-365/GO/MG, trecho entre o entroncamento com a BR-060(A) (Jataí/GO) e o entroncamento com a LMG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG), cuja proponente vencedora foi a Ecorodovias Concessões e Serviços S.A., a Deliberação nº 1.067, de 17/12/2019, publicada no DOU de 18/12/2019, emitiu o respectivo Ato de Outorga em favor da então constituída SPE Concessionária Ecovias do Cerrado S.A, bem como autorizou a assinatura do Contrato de Concessão.

Em 19/12/2019, foi firmado 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, pelo prazo de 30 anos, nas condições estabelecidas no instrumento contratual 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).

#### 3.1. ATENDIMENTO DOS REQUISITOS PARA A COBRANÇA DE PEDÁGIO

No que diz respeito especificamente ao objeto deste processo, qual seja, o início da cobrança de pedágio, a subcláusula 17.1 do Contrato de Concessão dispõe o seguinte:

**"17.1 Início da cobrança**

**17.1.1** A cobrança da **Tarifa de Pedágio** somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) a conclusão dos **Trabalhos Iniciais** ao longo desses trechos, conforme estabelecido no **PER**;
- (ii) a implantação de ao menos uma praça de pedágio;
- (iii) comprovação da integralização dos valores do capital social, conforme disposto na cláusula 23;
- (iv) a entrega do programa de redução de acidentes; e
- (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental.

**17.1.2** A conclusão dos **Trabalhos Iniciais** de acordo com o estabelecido no **PER** será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

**17.1.3** A implantação das praças de pedágio, de acordo com o estabelecido no **PER**, será atestada mediante solicitação prévia da **Concessionária**, através de Termo de Vistoria emitido pela **ANTT** em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

**17.1.4** Após atendido o exposto na subcláusula 17.1.1, a **ANTT** expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**.

**17.1.5** Na hipótese de as obras e serviços descritos na subcláusula 17.1.1 não atenderem ao estabelecido no **PER** ou apresentarem vícios, defeitos ou incorreções, a **ANTT** notificará a **Concessionária**, indicando as exigências a serem cumpridas.

**17.1.6** A **Concessionária** iniciará a cobrança da **Tarifa de Pedágio** em 10 (dez) dias contados da data de expedição do ato de que trata a subcláusula 17.2.4.

(i) Durante esse período, a **Concessionária** dará ampla divulgação da data de início da cobrança da **Tarifa de Pedágio**, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

**17.1.7** Se cumpridas as exigências, a cobrança da **Tarifa de Pedágio** poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no **PER**, ficando a **Concessionária** com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias."

Nestes termos, o início da cobrança de pedágio nas praças somente terá início após o preenchimento dos seguintes requisitos: conclusão dos **Trabalhos Iniciais** ao longo dos trechos, conforme estabelecido no **PER**; implantação de ao menos uma praça de pedágio; comprovação da

integralização dos valores do capital social; entrega do programa de redução de acidentes; e a entrega do cadastro do passivo ambiental.

Após atendido o exposto na subcláusula 17.1.1, a ANTT deverá expedir, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária.

Conforme já relatado nesta manifestação, a primeira vistoria realizada pela Comissão Técnica constituída pela Portaria SUROD nº 53, de 30 de julho de 2020, resultou na lavratura do Parecer nº 169/2020/COINFMG/URMG (4166629), de 30/09/2020, onde foi registrada a conclusão de que a Concessionária não se apresentava apta a receber o Termo de Vistoria, em vista das inconformidades ali relatadas.

Por sua vez, no subsequente Parecer nº 181/2020/COINFMG/URMG (4331095), de 26/10/2020, a Comissão Técnica, ao avaliar que a maioria das inconformidades anteriormente relatadas em seu pretérito parecer haviam sido sanadas, entendeu ser possível o prosseguimento dos trâmites para a emissão do ato autorizativo para o início da cobrança pleiteada, sob a condição de que todas as pendências ainda existentes fossem resolvidas pela Concessionária antes da efetivação da cobrança.

Ademais, conforme também já relatado, segundo a dicção utilizada no RELATÓRIO À DIRETORIA 662 (SE4345243), foi atestada pela SUROD, por meio do DESPACHO SUROD 4367393, a *capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário, que teria sido comprovada por meio dos Termos de Vistoria*. E, nada obstante a referida avaliação da SUROD, no mesmo despacho determinou-se à Comissão incumbida do recebimento dos trabalhos iniciais a aferição em campo da conformidade das intervenções retratadas nos registros fotográficos apresentados na Carta ECC-GAC-0394-2020 e apresentação de manifestação técnica nos autos.

Neste passo, constata-se que a nova aferição reclamada pela SUROD foi acostada aos autos em 30.10.2020, tendo sido formalizada por meio do DESPACHO COINFMG 385600, de onde se extrai as seguintes informações relevantes:

1. Em atenção ao item 33 (b), do Despacho SUROD 4367393) parte dos membros da comissão nomeada por meio da Portaria SUROD nº 53/2020 retornou a campo na rodovia BR-365/MG entre os kms 626 e 730, no dia 29/10/2020, no período da tarde, a fim de aferir, em campo, a conformidade das intervenções retratadas nos registros fotográficos apresentados na Carta ECC-GAC-0394-2020 (4366532), da Concessionária Ecovias do cerrado.
2. Vale citar que representante da Concessionária acompanhou as atividades em campo da equipe de fiscalização da ANTT, na inspeção sentido Leste, ocasião em que tomou ciência das atividades que estavam sendo desenvolvidas.
3. Quanto aos Elementos de Proteção e Segurança - EPS apresentados pela Concessionária, entre as páginas 2 a 8, da citada correspondência, a equipe que esteve em campo verificou a conformidade no atendimento às exigências normativas.(...)
4. Ainda em relação aos Elementos de Proteção e Segurança vale citar que as defensas metálicas citadas no Parecer Técnico nº 181/2020/COINFMG/URMG, de 26/10/2020, nas proximidades dos kms 703+950 e 704+000 Leste, foram prolongadas, e atendidas dentro dos normativos vigentes, junto com a defesa metálica do km 703+900 Leste, acima apresentada na Figura 13.

Nota-se, portanto, que a exigência de adequação dos Elementos de Proteção e Segurança contida no Parecer Técnico nº 181/2020/COINFMG/URMG, de 26/10/2020, foi devidamente atendida pela Concessionária.

Oportuno registrar que novas inconformidades constatadas pela Comissão já foram devidamente sanadas, conforme registrado no sobredito DESPACHO COINFMG 4385600, confira-se:

5. Ocorre que, durante a inspeção, a equipe de fiscalização identificou 04 (quatro) novas ocorrências que poderiam vir a comprometer a segurança viária dos usuários.(...)
6. Entretanto, durante a elaboração deste documento pela equipe nomeada pela Portaria SUROD nº 53/2020, o representante da Concessionária Ecovias do Cerrado que acompanhou a equipe de campo nos levantamentos do sentido Leste da Rodovia BR-365/MG, entre os kms 730 e 626, conforme informado no item 2 acima, apresentou os registros fotográficos demonstrando o atendimento/solução das 4 patologias citadas no item 5 desse documento.

Por seu turno, embora não conste na referida manifestação técnica, relevante mencionar que outra pendência apontada anteriormente foi devidamente sanada, vez que foi devidamente acostado aos autos, conforme já registrado, o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) para a praça de pedágio P2 (SEI 4379932).

Neste passo, convém elogiar o rigor dos membros da Comissão, que demonstraram buscar em todas as oportunidades o fiel cumprimento das exigências contratuais. De outro giro, também cabe louvar a atitude da Concessionária, que se mostrou aderente ao propósito de solucionar todas as pendências que lhe foram apresentadas pelos reguladores.

Resta tratar apenas da questão da **CORREÇÃO DAS MEDIDAS DO "PASSA 1** Quanto a este apontamento, em verdade sequer se trata de pendência, pois consoante registrado nos autos e reconhecido pela própria Comissão, identificou-se que o dispositivo implantado encontra-se de acordo com o projeto aprovado pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG). Aderimos, desta forma, aos argumentos trazidos pela SUROD (SEI 4367393), ora reiterados:

14. Da leitura do contrato e do Programa de Exploração da Rodovia, não há previsão de requisitos quanto às dimensões do "Passa 1". De modo genérico, o item 3.4.5 do PER, referente aos Sistemas de Pedágio e Controle de Arrecadação, estipula que "As praças de pedágio deverão possuir toda a infraestrutura básica e edificações de modo a oferecer condições adequadas de conforto e segurança aos usuários, inclusive iluminação em cada direção da rodovia, bem como sinalização indicativa, entre outros". O contrato de concessão, ainda, estabelece, também genérica, o dever de atendimento às normas técnicas (cláusulas 6.12 e 9.1.1).

15. Assim, o crivo de conformidade a ser aferido, no âmbito da avaliação dos trabalhos iniciais, parte do ateste da aderência do dispositivo implantado ao projeto aprovado no âmbito desta Agência. A esse respeito, a própria comissão identificou que o dispositivo implantado encontra-se de acordo com o projeto aprovado pela Gerência de Engenharia e Meio Ambiente de Rodovias (GEENG). Da mesma forma, para este caso, aplica-se o princípio da razoabilidade, porquanto a adequação de medida sugerida se mostra diminuta, de pequeno impacto sobre a segurança viária e passível de ser implementada em momento superveniente.

16. A recomendação proferida pelo colegiado técnico relativa ao aumento de altura não impede o prosseguimento da análise quanto à conclusão dos trabalhos iniciais. De toda forma, esta adequação ora sugerida pode ser implementada no âmbito da fase de recuperação.

Quanto aos demais requisitos exigidos para o início da cobrança de pedágio, convém reproduzir as informações contidas na **NOTA TÉCNICA N° 4944/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4332213)**:

**Subcláusula 17.1.1, item (iii)**

24. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "(iii) comprovação da integralização dos valores do capital social, conforme disposto na cláusula 23", a análise se deu por meio do processo relacionado n° 50500.059501/2020-91.

25. O Despacho GEGEF 4356889, de 28/10/2020, informou à SUROD que por meio dos OFÍCIOS SEI N° 17864/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (Documento SEI 454638), de 25/09/2020, e N° 20016/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT, de 27 de outubro de 2020, (Documento SEI n° 4355726), foi solicitado a documentação comprobatória dos aportes de integralização do capital social.

26. No referido despacho, foi informado que a CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S.A. protocolou a Carta ECC-GAC-0373-2020, em 02 de outubro 2020 (Documento SEI n° 4205485), na qual apresenta os comprovantes de depósitos da integralização do capital social, e posteriormente, fez acostar aos autos a requerida Certidão Simplificada da JCE (Documento SEI n° 4363514), restando comprovada as exigências contratuais requeridas ao pleito, quanto aos aspectos econômico-financeiros.

27. Ao final, conclui:

"Assim, pode-se asseverar dotado de lastro comprobatório mínimo pertinente que as condicionantes de integralização do capital social foram satisfatoriamente atendidas pela Cia."

**Subcláusula 17.1.1, item (iv)**

28. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "(iv) entrega do programa de redução de acidentês", conforme informado no Despacho n° 4364898, a entrega foi feita por meio da carta ECC-GAC-0360-2020, de 15/09/2020, e consta no processo relacionado n° 50500.096237/2020-77.

**Subcláusula 17.1.1, item (v)**

29. Quanto ao cumprimento do estabelecido na subcláusula 17.1.1 do Contrato, especificamente em relação ao item "(v) entrega do cadastro do passivo ambiental", conforme informado no Despacho n° 4364769 a entrega foi feita por meio da carta ECC-GAC-0115-2020, de 17/04/2020, e consta no processo relacionado n° 50500.040238/2020-67.

Deste modo, extrai-se das manifestações técnicas contidas nos autos, que foram preenchidos todos os requisitos contratuais para que seja autorizado o início da cobrança da tarifa de pedágio.

### 3.2.DO REAJUSTE

Quanto ao reajuste, cumpre salientar que a Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabelece como encargo do Poder Concedente a respectiva homologação, *in verbis*:

"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;"

Por outro lado, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em seu artigo 24, inciso VII, atribui à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, na qualidade de Poder Concedente, competência para “proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda”.

Ademais, a Lei nº 10.233, de 2001, prevê ainda, como essencial aos contratos de concessão, a cláusula relativa aos critérios para reajuste e revisão de tarifas dos serviços concedidos, senão vejamos:

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

(...)

VIII - critérios para reajuste e revisão das tarifas;”

Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas as definições para os termos utilizados no seu texto. No que diz respeito ao reajuste, relevante compreender as definições contidas nos subitens (xxxix), (lx) e (lxi) transcritos a seguir:

“ (xxxix) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, verbas e **Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre maio de 2016 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula:  $IRT = IPCA_A / IPCA_B$  (onde:  $IPCA_B$  significa o número-índice do **IPCA** do mês de maio de 2016, e  $IPCA_A$  significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

(...)

(lx) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)** equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 4,21431 (quatro reais, vinte e um mil, quatrocentos e trinta e um quatro milésimos de centavos), correspondente ao valor básico da Tarifa para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 17.6, 17.5 e 17.8.

(lxi) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 17.3, para cada praça de pedágio.”

Conforme a subcláusula 17.2.10 do Contrato de Concessão, o valor da Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora é de R\$ 4,21431, referenciado a julho de 2016, confira-se:

“17.2.10 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora** é de 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.”

Vale ainda transcrever o que dispõe a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

“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.”

Desse modo, o Contrato de Concessão e a legislação em vigor asseguram à Concessionária o reajuste da tarifa de pedágio, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da avença, bem como manter atualizado o valor cobrado a título de tarifa. Por seu turno, de acordo com a subcláusula 17.3 do Contrato de Concessão, a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

No que se refere à apuração do reajuste, a NOTA TÉCNICA N° 4944/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4332213) registrou a seguinte operação, efetivada com base nas disposições contratuais:

Para o cálculo do IRT apurou-se o número-índice do IPCA de setembro de 2020 (5.391,75), ou seja, dois meses antes da data-base prevista para o reajuste, considerando o início da cobrança de pedágio em novembro/2020 (uma vez que atendido o exposto na subcláusula 17.1.1 do contrato de concessão, a ANTT tem o prazo de até 10 dias para expedir ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio), e o número-índice do IPCA de maio de 2016 (4.675,23), ou seja, dois meses antes da data base do EVTEA (julho de 2016).

A partir desses valores apurou-se o valor do IRT definitivo de 2019, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.391,75}{4.675,23} = 1,15326$$

Considerando o valor da TBP de R\$ 4,21431 (a preços iniciais) e o IRT de 1,15326, tem-se o valor da Tarifa de Pedágio, antes do arredondamento, de R\$ 4,86019.

Dessa forma, o Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP de 15,33% (quinze inteiros e trinta e três centésimos percentuais), condicionado ao início da cobrança de pedágio em novembro de 2020. Caso a cobrança de pedágio ocorra em mês posterior ao previsto, deverá ser realizado novo cálculo do reajuste por meio de Nota Técnica complementar.

Após a aplicação do critério o arredondamento, o valor da Tarifa de Pedágio é de **R\$ 4,90 (quatro reais e noventa centavos)**, que equivale ao valor da tarifa a ser efetivamente cobrada do usuário para a categoria 1 de veículos.

Por fim, no que se refere especificamente à tabela de tarifas contida na NOTA TÉCNICA N° 4944/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 4332213), bem como na minuta de deliberação anexada ao RELATÓRIO À DIRETORIA 662 (SEI 45243), cabe registrar que foi objeto de retificação operada por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 5077/2020/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 3178) e RELATÓRIO À DIRETORIA 669/2020 (SEI 4383218), em razão de erro material verificado nas tarifas arredondadas a partir da categoria de veículos 2.

Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do art. 50, inciso II, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, esta Diretoria entende presentes os requisitos para a autorização do início da cobrança de pedágio da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nas praças de pedágio P1 e P2, bem como de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP).

#### 4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

Com estas considerações, **VOTO** pela a autorização do início de cobrança nas **praças de pedágio P1**, em Uberlândia - no km 645+600 da BR-365/MG, e **P2**, em Monte Alegre de Minas -no km 704+350 da BR-365/MG, bem como pela aprovação do reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), na forma da anexa minuta de deliberação (4394069).

Brasília, 03 de novembro de 2020.

**EDUARDO JOSÉ MARRA**

Diretor





Documento assinado eletronicamente por **EDUARDO JOSE MARRA, Diretor**, em 03/11/2020, às 16:40, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.antt.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.antt.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **4394068** e o código CRC **D4B2A6A2**.

Referência: Processo nº 50500.092135/2020-82

SEI nº 4394068

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

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