



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DFQ

RELATORIA: DFQ**TERMO:** VOTO À DIRETORIA**NÚMERO:** 58/2023

OBJETO: Aprovação da 7ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio e celebração do Primeiro Termo Aditivo - Alteração do Programa de Exploração da Rodovia (PER) – Concessionária ECOPONTE

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO (S): 50500.087316/2023-30 e 50500.082306/2023-16

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: Notas nº 00670/2023/PF-ANTT/PGF/AGU e 00670/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, Parecer nº 00180/2023/PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho de Aprovação nº 10487/2023/PF-ANTT/PGF/AGU; Parecer nº 00207/2023/PF-ANTT/PGF/AGU e Despacho de Aprovação nº 10846/2023/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta de deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para aprovação da 7ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A (“ECOPONTE”) e de celebração do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, tendo em vista a alteração do Programa de Exploração da Rodovia (PER), com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão do Edital nº 001/2015.

2. DOS FATOS

2.1. Cabe inicialmente tecer o histórico da concessão da Ponte Rio-Niterói, sob a administração da concessionária ECOPONTE, conforme consta da Nota Técnica SEI nº 4118/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 17709742):

Em 18 de março de 2015, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou leilão para a Concessão do trecho rodoviário da Rodovia 101/RJ trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ 071 (Linha Vermelha).

A Concessão consiste na exploração, por 30 anos, da infraestrutura e da prestação do serviço público de operação, manutenção, monitoração, conservação e implantação de melhorias no trecho concedido. O projeto de concessão está previsto no Programa Nacional de Desestatização – PND, pelo Decreto nº 2.444, de 30 de dezembro de 1997.

Foram incluídos no projeto de concessão: uma alça de ligação do Sistema Rodoviário à Linha Vermelha (extensão de cerca de 2,5 km), evitando que os usuários da Ponte Rio-Niterói, com destino à Baixada Fluminense e à rodovia Presidente Dutra utilizem a Avenida Brasil; uma passagem subterrânea sob a Praça Renascença em Niterói (mergulhão), com o objetivo de proporcionar maior fluidez ao tráfego; e, ainda, a Avenida Portuária (extensão de cerca de 3,1 km), permitindo o acesso dos veículos pesados da Avenida Brasil à área portuária (Portão 32).

A Tarifa de Pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a janeiro de 2014 e oferecida para o Edital nº 01/2015, foi de R\$ 5,18620 (cinco reais e dezoito mil seiscentos e vinte centésimos de milésimos de real).

Para o edital em comento, houve a apresentação de 6 (seis) propostas (...). A Comissão de Outorga consagrou vencedora a oferta de R\$ 3,28442 da Ecorodovias Infraestrutura e Logística S. A. após a abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Licitante.

O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A., vinculando a empresa ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

Conforme exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Concessionária Ponte Rio-Niterói - ECOPONTE, em 01 de março de 2015. Por meio da Resolução ANTT nº 4.669, de 15 de abril de 2015, publicada no DOU de 16 de maio de 2015, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

Em 18 de maio de 2015, a Concessionária Ponte Rio-Niterói - ECOPONTE firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia BR-101/RJ, trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entrada RJ 071 (Linha Vermelha). O contrato visa a exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentados no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio (TBP) no valor inicial de R\$ 3,28442, referenciada ao mês de janeiro de 2014. O prazo de vigência da concessão é de 30 (trinta) anos a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 01 de junho de 2015.

O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 1º de junho de 2015, com transferência imediata da antiga Concessionária - CCR Ponte - para a nova Concessionária - ECOPONTE.

2.2. No que tange ao objeto dos presentes autos, faz-se mister descrever os documentos que compõem o pleito de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão:

- apresentação pela concessionária da sua proposta, por meio da Carta EPON – DS 0093/2023 (SEI nº 16264606), de 23 de janeiro de 2023, complementada pela Carta EPON - GAC 0121/2023 (SEI nº 16264610), de 25 de janeiro de 2023;
- análise correspondente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER), Fator D e Verba de Segurança no Trânsito foi realizada preliminarmente pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON) por meio da Nota Técnica SEI Nº 457/2023/GECON/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 15174196), de 13 de março de 2023, complementada pela Nota Técnica SEI nº 2284/2023/GECON/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 16423217) de 20 de abril de 2023. Cabe citar que as obras e serviços referentes ao objeto do Primeiro Termo Aditivo foram contemplados nesta complementação da análise;
- submissão à ECOPONTE da minuta do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão para a sua análise e manifestação, por meio do Ofício SEI nº 10005/2023/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 16171225), de 16 de junho de 2023;
- análise preliminar dos itens de competência da Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), bem como os impactos tarifários da 7ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECOPONTE, por meio da Nota Técnica SEI nº 2014/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 16264617), de 16 de junho de 2023;
- análise da exclusão das passarelas das obras do Mergulhão em Niterói e da Ilha de Mocanguê através da aplicação contínua do Fator D, corrigido por Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), por meio da Nota Técnica SEI nº 2460/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 16546135), de 16 de junho de 2023;
- comunicação à ECOPONTE dos impactos tarifários em questão, por meio do Ofício SEI nº 10960/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 16312690), de 16 de junho de 2023;

- resposta da ECOPONTE às Notas Técnicas da GECON e da GEGEF, por meio das Cartas EPON – GAC 0858/23 (SEI nº 17448330) e EPON – GAC 0835/23 (SEI nº 17383433), respectivamente de 20 e 16 de junho de 2023;
- resposta da ECOPONTE ao Ofício SEI nº 10005/2023/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT com sugestões de alteração da redação da minuta de Termo Aditivo, por meio da Carta EPON – GAC 0916/2023 (SEI nº 17584403), de 29 de junho de 2023, as quais foram analisadas pela área técnica, levando à uma nova versão da minuta, à qual a ECOPONTE manifestou concordância por meio da correspondência eletrônica de 7 de julho de 2023 (SEI nº 17718611);
- análise pós-manifestação da ECOPONTE pelas GECON (Nota Técnica SEI Nº 3786/2023/COGEC-III/GECON/SUOD/DIR/ANTT, SEI nº 17465526) e GEGEF (Nota Técnica SEI nº 4118/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT, SEI nº 17709742), respectivamente em 29 de junho de 2023 e 7 de julho de 2023;
- ato contínuo, comunicação à Subsecretária de Regulação e Concorrência da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda dos impactos tarifários da 7ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ECOPONTE, por meio do Ofício SEI nº 19865/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI nº 17466786), de 7 de julho de 2023, atendendo ao prescrito pelo inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233, de 2001, combinado com o inciso VIII do art. 3º do Decreto nº 4.130, de 2002;
- elaboração da Nota Técnica SEI nº 1895/2023/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 16171178), de 7 de julho de 2023, a qual fez um histórico acerca das alterações necessárias à execução das obras e serviços previstas no PER, assim como apresentou uma análise da minuta de Termo Aditivo ao Contrato de Concessão;
- análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PRG) quanto à existência de decisões arbitrais, da Corte de Contas ou ainda judiciais que possam obstar o prosseguimento da revisão tarifária, por meio das Notas nº 00670/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17838603) e nº 00675/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17981390), de 12 de julho de 2023. Ainda consta a análise jurídica da proposta de revisão tarifária em si, por meio do Parecer nº 00180/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17981396), de 25 de julho de 2023, aprovado pelo Despacho nº 10487/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17981400), de 26 de julho de 2023;
- outrossim, análise da PRG da minuta do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, por meio do Parecer nº 00207/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17985979), de 27 de julho de 2023, aprovado pelo Despacho nº 10846/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17985985), de 28 de julho de 2023.

2.3. Em 09 de agosto de 2023, a SUOD instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 372/2023 (50500.087316/2023-30, SEI nº 17982706), o qual contém minuta de Deliberação em seu texto, e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise e proposição. No mesmo dia, conforme consta da Certidão de Distribuição REDIR-SEGER (SEI nº 18197820), os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.4. Ainda, na mesma data, a SUOD instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 377/2023 (50500.082306/2023-16, SEI nº 18033250), o qual contém minutas de Termo Aditivo (SEI nº 18032242) e de Extrato de Termo Aditivo (SEI nº 16171037), e encaminhou à Diretoria Colegiada para análise e proposição. Inicialmente distribuído para a Diretoria DLA (Certidão de Distribuição de SEI nº 18197819, de 09 de agosto de 2023), os autos foram finalmente distribuídos para esta Diretoria, tendo em vista se tratar de um processo conexo¹ ao outro, já citado (Certidão de Distribuição de SEI nº 18209780, de 10 de agosto de 2023).

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. DAS PRINCIPAIS NORMAS E ATOS QUE REGEM OS MECANISMOS DE REEQUILÍBRIO ECONÔMICO-FINANCEIRO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO

3.1.1. As normas e atos em questão estão descritas abaixo:

- a **Lei nº 10.233/2001**, que, dentre outras providências, dispõe sobre a reestruturação dos transportes terrestres e cria a ANTT;
- a **Resolução ANTT nº 675/2004**, que dispõe sobre as revisões ordinárias, extraordinárias e quinquenais do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos das concessões rodoviárias federais;
- a **Resolução ANTT nº 3.651/2011**, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas, em decorrência de novas obras e serviços;
- a **Resolução ANTT nº 5.850/2019**, que estabelece os procedimentos a serem observados pela ANTT para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias;
- a **Resolução ANTT nº 5.954/2021**, que estabelece a metodologia para o cálculo dos impactos pela pandemia de coronavírus (COVID 19) e para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro no âmbito os contratos de concessão de infraestrutura rodoviária sob competência da ANTT em razão desse evento; e
- o próprio **Contrato de Concessão e respectivos anexos**.

3.1.2. Dispositivos contratuais e regulamentares aplicáveis à revisão

3.1.2.1. Conforme explanado na Nota Técnica SEI nº 4118/2023/CGEFI/GEF/SUOD/DIR/ANTT, tem-se os seguintes dispositivos contratuais e regulamentares aplicáveis à revisão:

O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 17.4, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019 e nº 5.926, de 02 de fevereiro de 2021) e Resolução nº 1.187/2005.

Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 17.3.3, quanto à fórmula de cálculo da tarifa de pedágio:

$$\text{"Tarifa de Pedágio} = TBP \times (1-D-Q) \times (IRT-X) + C$$

Onde:

Tarifa de pedágio: tarifa a ser efetivamente cobrada dos usuários.

TBP (Tarifa Básica de Pedágio): equivalente ao valor indicado na Proposta, de R\$ 3,28442 (três reais e vinte e oito mil, quatrocentos e quarenta e dois centésimos de milésimos de real), correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículos.

D (Fator D): redutor ou incrementador da TBP, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Melhorias, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no Anexo 5.

Q (Fator Q): incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como acréscimo em razão do atendimento ao indicador de qualidade previsto no Anexo 7.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da TBP e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre novembro de 2013 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: $IPCAo$ significa o número-índice do IPCA do mês de novembro de 2013, e $IPCAi$ significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).

X (Fator X): redutor do reajuste da Tarifa de Pedágio, revisto na forma da subcláusula 17.4.6, referente ao compartilhamento, com os usuários do Sistema Rodoviário, dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.

C (Fator C): redutor ou incrementador da TBP, 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.”

Cabe apresentar, adicionalmente, o disposto na cláusula 17.4:

“17.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.

17.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7.

17.4.3 O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

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

17.4.5 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 21.6 e no Anexo 5.

17.4.6 O Fator X, cujo valor será igual a O (zero) até o final do 5º(quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

17.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

17.5.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis.

17.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

17.6.1 O efeito na Tarifa Básica de Pedágio decorrente de suas revisões e da aplicação dos Fatores será aplicado na mesma data-base do reajuste da Tarifa de Pedágio.

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

Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

“1.3 O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do Contrato, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da Concessionária decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

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 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do Fator Q, no montante a ser informado pela ANTT;

1.3.8 Aplicação das Receitas Extraordinárias na modicidade tarifária;

1.3.9 Alteração de receitas decorrentes da indenização ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.7 do anexo 5 do contrato de concessão;

1.3.10 Não utilização da totalidade das verbas de Desapropriações e Desocupações da Faixa de Domínio, conforme previsto nas subcláusulas 8.1.6 e 8.2.7 do Contrato;

1.3.11 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a Tarifa de Pedágio.”

Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019 e nº 5.926, de 02 de fevereiro de 2021) que no seu art. 2º - incisos I, II e III -, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias e, no art. 2º-A, trata das revisões extraordinárias:

“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.

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 de 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 (NR).

3.2. EVENTOS CONSIDERADOS PARA A 7ª REVISÃO ORDINÁRIA, A 9ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E O REAJUSTE

3.2.1. O Quadro 1 a seguir apresenta a descrição dos eventos analisados em face das revisões em pauta:

Quadro 1: descrição dos eventos considerados

| Descrição | Meio de reequilíbrio |
|--|----------------------|
| Correção do Arredondamento tarifário e atraso na concessão do reajuste | Fator C |
| Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real (7º ano concessão) | Fator C |
| Utilização da verba de Segurança no Trânsito (PRF e Redução de Acidentes) | Fator C |
| Utilização da verba de RDT | Fator C |
| Receitas Extraordinárias | Fator C |
| Impactos causados pela COVID-19 (Ano 2020) | Fator C |
| Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais | FCM 1 e FCM 2 |
| Aplicação dos demais Fatores | Fator D, Q e X |
| Reajuste | - |
| Lançamentos do PER | FCM 3 |

3.2.2. Os resultados da 7ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste tiveram como referência os resultados aprovados pela Deliberação ANTT nº 216, de 11/06/2022, que autorizou a

6ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária ECOPONTE.

3.2.3. O detalhamento dos eventos a seguir foi baseado no Relatório à Diretoria nº 372/2023 e na Nota Técnica SEI nº 4118/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT.

3.2.4. **Reajuste**

3.2.4.1. O Reajuste foi calculado com base no quociente entre a variação do número-índice do IPCA de abril de 2023 ($IPCA_i$), de 6.649,99, e de novembro de 2013 ($IPCA_0$), de 3.780,61, tendo-se obtido o Índice de Reajuste da Tarifa (IRT) definitivo de 1,75897.

3.2.4.2. Assim, o IRT em questão corresponde a uma variação de **4,18 %** (quatro inteiros e dezoito centésimos por cento) em relação ao IRT aplicado na revisão anterior, de 1,68832, a vigor no período do 9º ano de concessão (de 1º de junho de 2023 a 31 de maio de 2024). Em caso de atraso na publicação do reajuste, as correções são realizadas na próxima revisão tarifária, por meio do Fator C.

3.2.5. **Fator Q**

3.2.5.1. O percentual de Fator Q para ser considerado na presente revisão tarifária, a GECON solicitou à Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP) que procedesse à aferição do Índice de Qualidade (Fator Q) na prestação dos serviços públicos pela Concessionária, o qual tem a sua metodologia de cálculo especificada no Anexo 7 do Contrato de Concessão.

3.2.5.2. Preliminarmente, a GEFOP informou que a apuração e o cálculo do Fator Q encontram-se em andamento e que, assim que disponível, será disponibilizada nota técnica sobre a presente questão.

3.2.6. **Fator X**

3.2.6.1. Para o Fator X, em que pese já estarmos encerrando o 8º ano de concessão, o Fator X a ser aplicado, de caráter provisório, será **zero**, considerando que ele ainda carece de regulamentação por parte da ANTT e, caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na próxima revisão tarifária via Fator C.

3.2.7. **Fator C**

3.2.7.1. Por meio do Fator C, a TBP é revisada visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas da concessionária ocorridos no ano concessão imediatamente anterior à data de revisão.

3.2.7.2. Todavia, no caso da ECOPONTE, uma vez que a data-base de reajuste/revisão coincide com o início do ano concessão, não há tempo hábil para apuração das receitas da concessionária relativas ao ano concessão imediatamente anterior, e por essa razão, são tratados no Fator C os eventos com uma defasagem de dois anos em relação àquele que se inicia na data de reajuste/revisão. Portanto, para a presente análise, em se tratando de uma revisão prevista para entrar em vigor no início do 9º ano de concessão, foram procedidos aos reequilíbrios relativos ao 7º ano (1º de junho de 2021 a 31 de maio de 2022), além de correções e ajustes relativos a anos anteriores, se necessárias.

3.2.7.3. Os eventos a ser eventualmente considerados já foram listados acima:

- IRT provisório, arredondamento e atraso na aplicação do reajuste;
- Receitas extraordinárias e custos associados;
- Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT);
- Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes;
- Impactos causados pela pandemia do coronavírus (COVID-19) (recomposição remanescente do equilíbrio econômico-financeiro iniciado na 6ª RO e 8ª RE);
- Correção do percentual de Fator D relativo à exclusão das obras do PER itens 3.2.2 e 3.2.9 (embora se trate de Fator D, o fato de corrigir a sua aplicação em revisões anteriores – da 1ª RO à 6ª RO – tem que ser materializado pelo Fator C).

3.2.7.4. A consolidação do impacto dos eventos no saldo da Conta C e no Fator C em si são expostos nos Quadros 2 e 3 a seguir:

Quadro 2: impacto dos eventos considerados para a Conta C

| Itens revisados | Montante (R\$ correntes) |
|---|--------------------------|
| Correção do Arredondamento Tarifário | -861.926,94 |
| Atraso na concessão do reajuste/revisão | 820.925,64 |
| Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real | -12.194,17 |
| Segurança no trânsito: PRF | -660.742,11 |
| Segurança no trânsito: Redução de acidentes | -283.175,20 |
| RDT | -740.031,76 |
| Receitas Extraordinárias | -5.326.625,68 |
| Impactos causados pela COVID-19 - Ano 2020 (80%) | 17.832.902,46 |
| Ajuste Fator D - 1ª RO - 3º ano | -645.315,70 |
| Ajuste Fator D - 2ª RO - 4º ano | -598.611,28 |
| Ajuste Fator D - 3ª RO - 5º ano | -488.633,36 |
| Ajuste Fator D - 4ª RO - 6º ano | -448.844,88 |
| Ajuste Fator D - 5ª RO - 7º ano | -458.964,79 |
| Ajuste Fator D - 6ª RO - 8º ano | - 413.551,37 |
| Saldo Conta C | 7.715.210,87 |

Quadro 3: impacto dos eventos considerados para o Fator C (em R\$)

| | |
|--|---------------------|
| Montante aplicado (Cdt+1) | 7.715.210,87 |
| Fator C anterior (Cdt) | 0,35318 |
| Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano (VTPeqt) | 28.498.482,00 |
| Tráfego total pedagiado equivalente (VTPeqt-2) | 26.550.566,50 |
| Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt) | 25.011.695,53 |
| Tráfego total pedagiado equivalente projetado (VTPeqt+1) | 29.525.393,56 |
| Taxa de juros (rt) | 13,01% |
| Fator C (ct+1) | 0,21417 |

3.2.8. Fator D

3.2.8.1. No que tange ao desconto de reequilíbrio da Frente de Manutenção do 7º ano de concessão, conforme apurado pelo Parecer nº 3/2023/RJ/ESROD-RIO/RJ/COROD/GEFOP/SUROD/DIR (SEI nº 15092151), o montante a ser considerado na presente revisão tarifária deverá ser de **0,04332 %**.

3.2.8.2. Para a Frente de Melhorias, a GECON reportou a inexecução de duas passarelas para pedestres do item 3.2.2 do PER (Execução de Mergulhão em Niterói) e uma passarela do item 3.2.9 do PER (Melhoria da Geometria dos Pontos de Ônibus da Ilha de Mocanguê e implantação de uma passarela), tendo em vista que as referidas passarelas não foram construídas devido a solicitações da Prefeitura de Niterói e da Marinha do Brasil.

3.2.8.3. Sendo assim, faz-se necessário proceder ao cálculo e aplicação de Fator D contínuo, em função da necessidade de exclusão destas obras, previstas no PER, usando-se o Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), o qual permite recuperar as receitas auferidas anteriormente à exclusão da obrigação, mantendo a neutralidade do Fator D, uma vez que a previsão de execução das citadas passarelas era o ano 2 de concessão.

3.2.8.4. A GEGEF apurou um valor total, para o Fator D contínuo, de **0,5558 %**, fazendo com que o impacto total do Fator D é de **0,59912 %**.

3.2.8.5. Cálculo das tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais (FCM)

3.2.8.6. Em relação aos FCM, foi considerado na 7ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária a substituição do tráfego projetado pelo real, para os dois FCM já existentes, criados em 2017 (1) e 2018 (2).

3.2.8.7. Houve a necessidade de criar um FCM (3) para tratar de inclusões no cronograma de obras e serviços da ECOPONTE, referentes à remoção de interferências e ao reforço de protensão adicional das aduelas (momento negativo). O impacto de cada evento na tarifa e o resultado estão detalhados nos Quadros 4 e 5 abaixo.

Quadro 4: impacto dos eventos considerados nos FCM (em R\$)

| Itens revisados | PER | Tipo | Δ tarifa PI |
|---|-----|------|-------------|
| Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM1) | | | |
| - | - | - | - |
| Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM2) | | | |
| - | - | - | - |
| Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM3) | | | |
| Remoção de interferências (Alça de Ligação da Ponte Rio-Niterói com a Linha Vermelha) | 1.2 | INV | 0,02271 |
| Remoção de interferências - custos administrativos (6,24%) | 1.3 | COP | 0,00120 |
| Reforço de protensão adicional das aduelas Mom Neg | 1.4 | INV | 0,06524 |
| Reforço de protensão adicional das aduelas Mom Neg - Custo Adm (6,24%) | 1.5 | COP | 0,00347 |

Quadro 5: resultado do impacto nos FCM (em R\$)

| TBP FCMs | TBP (anteriormente aprovada) | TBP (revisada) |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------|
| FCM1 (TIR 9,43%) | R\$ 0,00170 | R\$ 0,00156 |
| FCM2 (TIR 9,95%) | R\$ 0,06512 | R\$ 0,05994 |
| FCM3 (TIR 8,47%) | R\$ 0,00000 | R\$ 0,09263 |
| Total | R\$ 0,06682 | R\$ 0,15413 |

3.2.9. Efeito Final das Revisões Ordinária, Extraordinária e aplicação do Reajuste

3.2.9.1. O Quadro 6 abaixo apresenta a composição da Tarifa Básica de Pedágio, considerando os novos valores para a categoria 1 da tabela de tarifas.

Quadro 6: cálculo da Tarifa de Pedágio

| Composição da Tarifa | 7ªRO e 9ªRE |
|------------------------------|--------------------|
| TBP Contrato | 3,28442 |
| Eixos Suspensos ¹ | 0,3182% |
| TBP FCM | 0,15413 |
| TBP contrato c/ eixos susp. | 3,29487 |
| Fator D | 0,59912% |
| Fator Q | 0% |
| Fator X | 0% |
| Fator C | R\$ 0,21417 |
| IRT abril/2023 ² | 1,75897 |

3.2.9.2. A partir dessa composição tarifária, calculou-se as Tarifas para a praça de pedágio na categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, conforme mostrado no Quadro 7 a seguir.

Quadro 7: comparação entre as tarifas de pedágio de 2022 e 2023

| Praça | 6ª RO, 8ª RE 2022 | | 7ª RO, 9ª RE 2023 | | Variação | |
|-------|----------------------|---------------|----------------------|---------------|------------|-------------------|
| | Tarifa | Tarifa arred. | Tarifa | Tarifa arred. | Tarifa (%) | Tarifa arred. (%) |
| P1 | R\$ 5,99711 | R\$ 6,00 | R\$ 6,24615 | R\$ 6,20 | 4,15% | 3,33% |

3.3. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

3.3.1. Os aspectos econômico-financeiros da Concessionária foram analisados pela Coordenação de Fiscalização Econômico-Financeira (CODEF/GEFEP), a qual emitiu o Relatório Consolidado de Fiscalização (50500.005481/2023-81, SEI nº 18289584) e o Atestado de Regularidade (50500.005481/2023-81, SEI nº 18323329), com validade até 04 de agosto de 2024, de que consta como **REGULAR** a situação da Concessionária.

3.4. DA ANÁLISE E MANIFESTAÇÃO DA PF-ANTT

3.4.1. A Procuradoria Federal junto à ANTT se manifestou através dos documentos jurídicos já listados acima.

3.4.2. Em relação à manifestação da Coordenação de Assuntos Extrajudiciais, dois apontamentos foram feitos nos itens 9 e 13, da Nota Técnica SEI nº 00670/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, referente ao Acórdão nº 290/2018-Plenário (TC 012.831/2017-4 e TC 006.228/2023-2) e do Acórdão nº 2.190/2019-Plenário (TC 012.624/2017-9).

3.4.3. No que tange ao item 9 da nota supramencionada, a PRG recomenda que a SUOD avalie a necessidade da aplicação dos efeitos da alteração decorrentes dos efeitos do art. 16 da Lei nº 13.103², de 2 de março de 2015, a qual trouxe implicações à Concessionária, tais como a diminuição da vida útil do pavimento devido ao aumento da margem de tolerância do peso bruto por eixo dos veículos, de 5,00 % para 10,00 %, o que exigirá da Concessionária maior aporte de recursos financeiros na manutenção das vias. Tal incremento de peso por eixo impacta nos serviços de recuperação, manutenção, conservação de pavimento e melhorias, uma vez que em função do maior desgaste, em geral, há a necessidade de elaboração de projetos com dimensionamento de pavimento de maior robustez.

3.4.4. No entanto, por meio da Nota Técnica SEI nº 605/2022/GEFIR/SUOD/DIR (SEI nº 9807971), a extinta GEFIR³ expõe que o caso da ECOPONTE é muito específico, ou seja, é uma ponte em estrutura de concreto/metálica e pavimento de concreto, cujo tráfego, também, se diferencia, em muito, das características das demais rodovias federais impactadas pela lei aqui tratada, além de termos restrições ao tráfego por limite de peso, não podendo, desta forma, neste item, ser dado o mesmo tratamento dado às demais Concessionárias de rodovias federais. É salientado, também, na referida Nota Técnica, que alguns trechos dos acessos à Ponte Rio-Niterói (executados em pavimento flexível) foram implantados após a promulgação da Lei de tolerância de peso em questão.

3.4.5. Assim sendo, em relação à concessão em questão, devido às suas características estruturais bastante específicas (extenso trecho da concessão que configura-se na ponte propriamente dita, ou seja, possui estruturas de pavimento e de revestimento bastante peculiares em relação às outras concessões de rodovias federais) e de tráfego (restrição de certas categorias de veículos de carga mais pesados), entendeu-se não ser necessário realizar qualquer reequilíbrio contratual referente à Lei dos Caminhoneiros.

3.4.6. Quanto ao item 13, foi verificado que a Nota Técnica SEI Nº 4121/2023/CIPAC/GERER/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 17711359) consolida os subsídios técnicos e estudos já realizados pelas unidades técnicas desta SUOD, no âmbito do Plano Estratégico de Informatização, dos Regulamentos das Concessões Rodoviárias (RCRs), com o objetivo de consolidar um Plano de Ação para o atendimento das determinações e recomendações solicitadas.

3.4.7. Isso posto, tendo em vista que as determinações previstas no TC 012.624/2017-9 não impedem ou interferem no cálculo do valor da tarifa no âmbito do presente processo administrativo, e que o assunto já está sendo tratado em outros processos, entende-se que não representam óbices à revisão em curso.

3.4.8. Em relação às ações judiciais citadas pela Coordenação de Assuntos Judiciais na Nota nº 00675/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, tem-se que a PRG se manifestou pela ausência de impacto no referido processo de revisão tarifária, consoante parágrafo 15 do Parecer nº 00180/2023/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.4.9. Sobre o procedimento de reajuste e revisão ordinária da tarifa de pedágio, a Coordenação de Matéria Regulatória se manifestou da seguinte forma:

“Nessa senda, constatado que foi observado pela SUROD o procedimento de Reajuste e Revisão Ordinária da tarifa de pedágio, segundo previsto no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias aplicáveis, e devidamente notificado o Ministério da Fazenda e oportunizada a manifestação da concessionária, concluímos pela possibilidade de aprovação pela Diretoria Colegiada da 7ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária Ponte Rio-Niterói S.A. (...).”

3.4.10. Ressalta-se ainda a recomendação exarada por esta Coordenação, por meio do Despacho nº 10487/2023/PF-ANTT/PGF/AGU:

"2. Tendo em vista que a 7ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária contemplam tanto acréscimo quanto a supressão de obrigações do Programa de Exploração Rodoviária (PER), objeto de termo aditivo ainda em elaboração, nos autos n.º 50500.082306/2023-16, recomenda-se o encaminhamento em conjunto dos autos para a Diretoria Colegiada, para fins de deliberação, uma vez que os efeitos financeiros da presente revisão ordinária e extraordinária, no que se refere especificamente às citadas alterações contratuais, devem ocorrer após a celebração do mencionado Termo Aditivo, conforme já orientado anteriormente (PARECER n. 00137/2021/PF-ANTT/PGF/AGU):

26. Por fim, sem prejuízo das afirmações acima, cumpre recomendar que, atestada a necessidade de que a concessionária execute outras obras ou serviços para além daqueles reforços de protensão em aduelas previstos e apurada a existência ou não de emergencialidade nas intervenções, a SUROD adote medidas com vistas à celebração de termo aditivo para que as novas obrigações passem a integrar formalmente o Contrato e assim poder ser reequilibrada a sua equação econômico-financeira nos termos das Resoluções nº 3.651/2011 e nº 5.859/2019."

3.5. MINUTA DO PRIMEIRO TERMO ADITIVO AO CONTRATO DE CONCESSÃO DA ECOPONTE

3.5.1. O detalhamento a seguir foi baseado no Relatório à Diretoria nº 377/2023 e na Nota Técnica SEI nº 1895/2023/CGEFI/GECEF/SUROD/DIR/ANTT.

3.5.2. A matéria foi analisada pela SUROD em cumprimento ao disposto no art. 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 5.976, de 7 de abril de 2022.

Da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

XII - elaborar e submeter à Diretoria Colegiada as propostas de alterações dos contratos de concessão rodoviária e de reajuste e revisão;

3.5.3. A matéria vem à apreciação desta Diretoria para autorização da celebração do aditivo contratual relativo à alteração do PER, a fim de que passe a constar, no escopo do PER, o reforço de protensão adicional das aduelas – momento negativo, bem como a exclusão de uma passarela prevista no item 3.2.9 do PER - Melhoria da Geometria dos Pontos de Ônibus da Ilha de Mocanguê e Implantação de uma passarela e de duas passarelas previstas no item 3.2.2 do PER - Execução de Mergulhão em Niterói.

3.5.4. A PRG elaborou o Parecer nº 00207/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, que concluiu:

24. Nada custa, porém, recomendar que a Administração se certifique sobre o efetivo cumprimento do parecer, especialmente porque a cláusula segunda da minuta do Aditivo não fez referência ao mencionado Coeficiente de Ajuste Temporal – CAT, ao contrário da citada Nota Técnica nº 4118/2023/CGEFI/GECEF/SUROD/DIR/ANTT.

25. Ultrapassado esse ponto, com relação ao texto da minuta submetida à apreciação (SEI 16171029), fazem-se as seguintes recomendações, todas de ordem estritamente formal: Quanto ao título do documento, a expressão “Primeiro Termo Aditivo” lhe imprimiria mais significado do que a expressão “Termo Aditivo nº 001/2023”, utilizada na minuta, pois facilitaria a compreensão do

“todo”, ao indicar que este é o primeiro aditivo ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 001/2015, ao qual poderão seguir outros, sucessivamente ordenados ("Segundo Termo Aditivo", "Terceiro Termo Aditivo" etc). Sugere-se a substituição da expressão utilizada, caso a Administração a ela não se oponha; No preâmbulo, excluir a referência equivocada à “Resolução ANTT nº 615, de 2004”, a qual “autoriza empresas à prestação de serviços de transporte rodoviário interestadual ou internacional de passageiros”, tema diverso do abordado no Termo Aditivo; Ainda no preâmbulo, incluir referência ao “Processo Administrativo nº 50500.087316/2023-30” (que tratou da 7ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP, que contemplaram o acréscimo e a supressão contratual em tela), ao lado dos Processos Administrativos já ali citados; No item 1.8, incluir a mesma referência ao “Processo Administrativo nº 50500.087316/2023-30”.

26. Por fim, e sem desbordar dos limites jurídicos a que esta manifestação deve se ater, cumpre destacar o disposto no parágrafo único do artigo 32 da Lei nº 8.987/1995, segundo o qual os contratos relativos à concessão de serviço público precedido da execução de obra pública - caso em apreço - deverão “exigir garantia do fiel cumprimento, pela concessionária, das obrigações relativas às obras vinculadas à concessão”.

27. Nesse mesmo sentido é o artigo 18, inciso XV, da mesma Lei, in verbis: “Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterà, especialmente: (...) XV - nos casos de concessão de serviços públicos precedida da execução de obra pública, os dados relativos à obra, dentre os quais os elementos do projeto básico que permitam sua plena caracterização, bem assim as garantias exigidas para essa parte específica do contrato, adequadas a cada caso e limitadas ao valor da obra;”

28. Diante desses dispositivos da Lei nº 8.987/1995, é necessário que a Administração justifique por que não incluiu, na minuta do Termo Aditivo, a obrigação de a Concessionária providenciar o endosso da garantia fornecida, para fazer frente ao valor atualizado das obras previstas no PER, após a presente alteração contratual.

29. Imagina-se, aqui, que eventualmente pode ter sido irrelevante a diferença entre o valor das obras previstas no PER original e o valor das obras previstas no PER alterado por este Termo Aditivo, que afinal contempla um acréscimo e duas supressões de investimentos. Não sendo este o caso, porém, recomenda-se a inclusão de cláusula, na minuta ora proposta, que obrigue a Concessionária a adequar as apólices de seguro contratadas às alterações promovidas por meio deste Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão.

Diante do exposto, esta Procuradoria Federal junto à ANTT manifesta-se pela regularidade da minuta do Primeiro Termo Aditivo ao Contrato de Concessão decorrente do Edital nº 001/2015, a ser celebrado com a Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A – ECOPONTE, desde que atendidas as recomendações dispostas nos parágrafos 24, 25, 28 e 29 deste Parecer.

3.5.5. Em relação às recomendações da PRG, informa-se que foram realizadas alterações na minuta de Termo Aditivo (SEI nº 18032242). Em relação à Garantia de Execução Contratual, conforme apontado pelo parecer da PRG, as alterações no PER promovidas no presente Termo Aditivo possuem impacto financeiro reduzido, que não justifica a necessidade de endosso do valor da Garantia de Execução.

4. DA PROPOSTA DE ENCAMINHAMENTO

4.1. Em primeiro lugar, o presente Relatório trata da proposta consolidada da 7ª Revisão Ordinária, da 9ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa de Pedágio da Concessionária da Ponte Rio-Niterói S/A (ECOPONTE), visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

4.2. Os resultados apresentados tiveram como referência a tarifa aprovada na Deliberação ANTT nº 216, de 11 de junho de 2022, que autorizou a 6ª Revisão Ordinária, a 8ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária.

4.3. O Reajuste, calculado com base na variação do número índice do IPCA de abril de 2022 e de novembro de 2013, indicou o acréscimo da tarifa de 4,18 %, a vigor no período de 1º de junho de 2023 e 31 de maio de 2024.

4.4. Considerando o pleito da ECOPONTE, a concessionária solicitou a recomposição de equilíbrio econômico e financeiro referente à frustração de receita decorrente do surto epidêmico mundial provocado pelo Coronavírus (COVID-19), sendo uma parte considerada na revisão tarifária anterior (20 %).

4.5. No que se refere aos Fatores de Reequilíbrio, neste cenário de 80 % restante do montante total de reequilíbrio COVID-19, foram considerados os percentuais de 0,59912 %, para o Fator D, e 0,00 % para os Fatores Q e X. O cálculo do Fator C resultou no valor positivo de R\$ 0,21417, obtido a partir dos montantes dos eventos considerados na Conta C.

4.6. A Tarifa Básica de Pedágio acumulada nos Fluxos de Caixa Marginais FCM1, FCM2 e FCM3 aumentou de R\$ 0,06682 para R\$ 0,15413, a preços iniciais.

4.7. Tendo em vista a perda de receita da Concessionária em face da Lei dos Caminhoneiros, foi considerada a incidência do percentual de eixos suspensos verificada no 7º ano concessão sobre a Tarifa Básica de Pedágio contratual, alterando-a de R\$ 3,28442 para R\$ 3,29487. Cabe ressaltar que o percentual de eixos suspensos aplicado será corrigido quando da próxima revisão via Fator C.

4.8. Considerando a composição tarifária, obteve-se as Tarifas a serem cobradas na praça de pedágio para a categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento, conforme mostrado no Quadro 7 acima.

4.9. Verifica-se que a variação nas tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas na praça de pedágio da Concessão, para a categoria 1 de veículos, correspondeu a um percentual positivo de 3,33 %, em relação às tarifas aprovadas na revisão anterior.

4.10. Portanto, considerando os resultados apresentados na Nota Técnica SEI nº 4118/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT, a 7ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e reajuste alteram a tarifa arredondada, em relação à aprovada na 6ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária, de R\$ 6,00 para R\$ 6,20 (seis reais e vinte centavos).

4.11. Cumpre dizer que o atraso na vigência das referidas revisões e reajuste, inicialmente previsto para 1º de junho de 2023, deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

4.12. Em segundo lugar, o presente documento aborda a questão da minuta de termo aditivo a ser firmado entre esta Agência e a ECOPONTE, tendo em vista as alterações necessárias à execução das obras e serviços previstas no PER, sendo necessária a sua celebração para que os efeitos financeiros da presente revisão ordinária e extraordinária, no que se refere especificamente às citadas alterações contratuais, possam ter efeito.

5. DA PROPOSIÇÃO FINAL

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

a) aprovar a celebração do primeiro termo aditivo, a ser firmado entre a ANTT e a Concessionária Ponte Rio-Niterói S/A (ECOPONTE), a qual versa sobre a alteração do Programa de Exploração da Rodovia (PER), nos termos da Minuta de Deliberação DFQ (SEI nº 18333154);

b) aprovar a 7ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio aplicável ao trecho concedido da BR-101/RJ, trecho acesso à Ponte Presidente Costa e Silva (Niterói) – Entr. RJ-071 (Linha Vermelha), explorado pela Concessionária ECOPONTE, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, que altera os valores das tarifas de pedágio da praça de pedágio, nos termos da Minuta de Deliberação DFQ (SEI nº 18332914), sendo a vigência da mesma condicionada à celebração do referido Termo Aditivo e à publicação de seu extrato no Diário Oficial da União (DOU).

Brasília, na data da assinatura eletrônica.

FELIPE FERNANDES QUEIROZ

Diretor

¹ Instrução Normativa nº 12, de 7 de abril de 2022, a qual dispõe sobre a instrução dos processos e seu procedimento de distribuição aos Diretores:

Art. 10-A. Em caso de conexão ou continência, o relator ou a Diretoria, de ofício ou mediante provocação da Unidade Organizacional, das partes ou da Procuradoria Federal, determinará a reunião dos processos, para julgamento em conjunto.

² Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015 (“Lei dos Caminhoneiros”): dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 10 de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, e 11.442, de 5 de janeiro de 2007 (empresas e transportadores autônomos de carga), para disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; altera a Lei no 7.408, de 25 de novembro de 1985; revoga dispositivos da Lei no 12.619, de 30 de abril de 2012; e dá outras providências.

³ GEFIR: Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias.



Documento assinado eletronicamente por **FELIPE FERNANDES QUEIROZ, Diretor**, em 21/08/2023, às 14:21, 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 **18331149** e o código CRC **719C16E2**.

Referência: Processo nº 50500.087316/2023-30

SEI nº 18331149

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

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