



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 13/2021

OBJETO: Reajuste e 2ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio – VIASUL

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.109069/2020-97

PROPOSIÇÃO PRG: Parecer nº 00047/2021/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Tratam os presentes autos de análise acerca do Reajuste e da 2ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Rodovias Integradas do Sul S.A. – VIASUL, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER), Anexo 2 do Contrato de Concessão nº 01/2019.

2. DOS FATOS

2.1. A Concessão da VIASUL visa a exploração da infraestrutura e 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, compreendido pelas rodovias BR-101/290/386/448/RS, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato e no PER, mediante cobrança da TBP.

2.2. O prazo contratual é de 30 (trinta) anos, contados da Data de Assunção, que ocorreu em 15 de fevereiro de 2019, data também de início da cobrança nas praças de pedágio **P 2** e **P 3** (Deliberação nº 195/2019).

2.3. Em 29 de janeiro de 2020, foi publicada no Diário Oficial da União a Deliberação nº 43/2020, a qual autorizou a cobrança de pedágio nas praças **P1**, **P4**, **P5**, **P6** e **P7**, com entrada em vigor a partir da zero hora de 30 de janeiro de 2020.

2.4. A VIASUL encaminhou sua manifestação acerca da 2ª Revisão por meio da Carta VC-ADC nº 762/2020 (SEI4651937), tendo a análise preliminar sido realizada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária – SUROD por meio das Notas Técnicas SEI nº 5376/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 4522882) e 5711/2020/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 4651869).

2.5. A Concessionária se manifestou acerca dos resultados preliminares por meio das Cartas VC-ADC nº 12/2020 (SEI5066422) e 17/20202 (SEI4939506). Por fim, os resultados da análise da SUROD acerca da 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da TBP foram consolidados na Nota Técnica nº 298/2021/GEFIR/SUROD/DIR (SEI 5067075).

2.6. Os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise, tendo ela se manifestado por meio do Parecer nº 00047/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 5432839).

2.7. Em seguida, os autos vieram à Diretoria para análise e deliberação.

2.8. São os fatos. Passa-se, a seguir, à análise processual.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. De início, cabe ressaltar que o valor da tarifa de pedágio deverá ser alterado pelas regras de reajuste e revisão previstas na legislação, no Edital, no Contrato de Concessão e na 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.

Reajuste:

3.2. Por força da subcláusula 17.5.1 do Contrato de Concessão, a atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que se deu em 15/02/2019. O Contrato estabelece, ainda, que a data-base para os reajustes tarifários será a data do primeiro reajuste, senão vejamos:

17.5.2 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.

3.3. Portanto, a data-base para os reajustes ficou fixada em 15 de fevereiro, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores do Índices de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio (IRT) provisórios e definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

3.4. Conforme a Subcláusula 17.4.11 do Contrato de Concessão, o Valor da TBP da proposta vencedora do leilão é de R\$ 4,07582, referenciados a setembro de 2016.

3.5. Ademais, o Contrato também estabelece a fórmula para a realização do reajuste tarifário, além do arrendamento da tarifa:

17.5.3 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.**

17.5.4 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.

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

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

17.5.7 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.

3.6. Importante destacar, ainda, a Resolução nº 675/2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172/2016 e nº 5.859/2019), que, em seu art. 4º, trata da metodologia de cálculo para apuração de índices de preços provisórios utilizados no cálculo de reajustes tarifários, caso não esteja disponível o índice necessário.

Art. 4º 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. O reajuste é calculado utilizando-se o IPCA defasado de dois meses com relação ao mês de aplicação do reajuste. Assim, considerando que o reajuste ocorre em fevereiro, utiliza-se o IPCA divulgado para o mês de dezembro anterior.

3.8. Neste sentido, a SUROD assim se manifestou:

Sendo a data de referência do contrato setembro de 2016, para o reajuste de 2021, o IRT será o quociente entre o número-índice do IPCA de dezembro de 2020 (definitivo) e o número-índice do IPCA de julho de 2016 (dois meses anteriores à data-base contratual):

(...)

Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT para dezembro de 2020 é igual a **1,17909**, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = IPCA_t / IPCA_o = 5.560,59 / 4.715,99 = 1,17909$$

Comparando-se o IRT definitivo apurado a ser aplicado no reajuste de 2021, igual a 1,17909, com o IRT definitivo utilizado no reajuste de 2020 (1,12813), temos que a tarifa atual deverá ser reajustada em 4,52% (quatro inteiros e cinquenta e dois centésimos por cento).

3.9. Portanto, pelos cálculos realizados pela unidade técnica da ANTT, a tarifa atual deverá ser reajustada em 4,52% (quatro inteiros e cinquenta e dois centésimos por cento).

2ª Revisão Ordinária:

3.10. O Contrato de Concessão, em sua subcláusula 17.6.1, estabelece que a Revisão Ordinária compreende os seguintes aspectos:

17.6.1 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**.

3.11. As Resoluções nº 675/2004 e 1.187/2005, além da Lei 10.233/2001, também abordam aspectos a serem considerados nas revisões ordinárias a serem realizadas.

3.12. O valor da TBP atual foi aprovado por meio da Deliberação nº 124/2020, de 10 de março de 2020, com efeitos produzidos a partir de 14 de março de 2020. A TBP em vigor é de R\$ 4,57709, a preços de setembro de 2016.

Fator A – Conclusão antecipada das “Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias” (Acréscimo de Reequilíbrio):

3.13. Segundo o 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” (Subcláusula 1.1.1, inciso xxviii). As Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias são aquelas previstas no Anexo 5 do Contrato.

3.14. Levando-se em consideração que não houve conclusão antecipada das obras previstas no PER ou das obras do Estoque de Melhorias, o Fator A será igual a 0 (zero).

Fator E – Conclusão de obras do “Estoque de Melhorias” (Acréscimo de Reequilíbrio):

3.15. Segundo o 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” (Subcláusula 1.1.1, inciso xxx). Por sua vez, Estoque de Melhorias está definido como “percentual de obras de melhorias, referenciadas na Tabela II do Anexo 5, a serem executadas pela Concessionária a partir da solicitação da ANTT, constituindo obrigação contratual e ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma do Anexo 5”.

3.16. Considerando que não houve conclusão de obras do “Estoque de Melhorias”, o Fator E será igual a 0 (zero).

Fator D:

3.17. Fator D é um “reductor 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” (Subcláusula 1.1.1, inciso xxix).

3.18. A forma de cálculo do Fator D está definida na Subcláusula 2.6.3 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, que assim dispõe:

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**.

3.19. Na Nota Técnica – ANTT 298/2021/GEFEG/SUOD/DIR (SEI 5067075), a SUOD realizou a análise sobre o Fator D a ser aplicado, senão vejamos:

De acordo com a tabela IV do anexo 5, o **CAT correspondente ao 1º ano de concessão equivale a 1,100 e ao 2º ano concessão é de 1,210**.

A Nota Técnica SEI nº 5376/2020/GEFIR/SUOD/DIR (n. 5376/2020), de 26.11.2020, apura eventuais descumprimentos relativos à “Frente de Recuperação e Manutenção”; “Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço”; e “Frente de Serviços Operacionais”, de acordo com os parâmetros técnicos e de desempenho, ratificados na Nota Técnica SEI nº 232/2021/GEFIR/SUOD/DIR (n. SEI 5026752), de 21.01.2021.

Com relação à “Frente de Recuperação e Manutenção”, a citada Nota Técnica da GEFIR, referente ao 1º Ano de Concessão - 15/02/2019 a 14/02/2020, **propõe o cálculo do Fator D que perfaz 1,49937%, a ser aplicado na 2ª Revisão Ordinária da TBP**.

Quanto à “Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço”, referente ao 2º Ano de Concessão - 15/02/2020 a 14/02/2021, a GEFIR **propõe o cálculo do Fator D que perfaz 0,0062678%, a ser aplicado na 2ª Revisão Ordinária da TBP, sobre o qual cabe a aplicação do CAT ano 2 de 1,210, resultando em um Fator D de 0,007584%**.

Sobre a “Frente de Serviços Operacionais”, a Nota Técnica GEFIR destaca uma inexecução no item 38 da tabela III do Anexo 5 do Contrato de Concessão - “Implantação do Sistema de Controle de Velocidade”, que tem prazo de conclusão até o final do 12º mês. Por conta da inexecução desse serviço, a GEFIR **apresenta um Fator D a ser mantido de 0,15378%, sobre o qual cabe a aplicação do CAT ano 1 de 1,100, resultando em um Fator D de 0,16916%**.

Portanto, o **Fator D resultante a ser aplicado é de 1,67611%**, (grifos nossos)

3.20. Desta forma, o Fator D a ser considerado nesta 2ª Revisão Ordinária é de 1,67611%.

Fator C:

3.21. Segundo o Contrato de Concessão, o Fator C é um “reductor 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” (Subcláusula 1.1.1, inciso xxviii).

3.22. Alguns dos eventos que dão ensejo à aplicação do Fator C estão exemplificados na Subcláusula 1.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão. A metodologia de cálculo completa está também está disposta no mencionado Anexo.

3.23. Esta será a segunda aplicação do Fator C e levará em conta os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da concessionária relativas ao 1º ano de concessão que não puderam ser apurados na 1ª Revisão Ordinária, por depender de dados de tráfego ou de conclusão de análise de prestação de contas de verbas, além de verbas relativas ao 2º ano de concessão.

3.24. Para aplicação do Fator C, a SUOD considerou os seguintes eventos: IRT Provisório e Arredondamento, Receitas Extraordinárias e Custos Associados, Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico (RDT), Verba Anual para Segurança no Trânsito, Desapropriações e Estudos e Licenças ambientais de responsabilidade do Poder Concedente. A análise mais detalhada se encontra na Nota Técnica SEI nº 298/2021/GEFEG/SUOD/DIR (SEI 5067075).

3.25. Além disso, convém salientar que o reequilíbrio em decorrência da pandemia da COVID-19, pleiteado pela Concessionária, será considerado na próxima revisão ordinária, quando, de posse dos dados de tráfego completos do ano, serão considerados os eventos de desequilíbrios verificados no 2º ano de concessão. Há Grupo de Trabalho designado para levantar as premissas a fim de se elaborar a metodologia de cálculo do desequilíbrio a ser aplicada por meio de revisões extraordinárias.

3.26. De posse desses elementos, a área técnica calculou o montante da Conta C, que é o somatório dos valores calculados em cada evento descrito, conforme sintetizado no quadro abaixo:

Quadro – Itens da Conta C – Ano 2

| Itens revisados | Montante |
|-----------------|----------|
|-----------------|----------|

| REVISÃO | (R\$ correntes) |
|-------------------------------------------|----------------------|
| Arredondamento | 334.558,14 |
| Verba anual para Segurança no Trânsito | -1.138.634,67 |
| RDT | -1.955.402,00 |
| Receita Extraordinária | -32.412,51 |
| Montante da Conta C - R\$ (Cd t+1) | -2.791.891,03 |

3.27. Por sua vez, o Fator C é calculado com a seguinte fórmula (item 2.1 do Anexo 6 do Contrato de Concessão):

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

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 17.5.3, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais.

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

$VT\widetilde{Peq}_{t+1}$: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.4.7, 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 17.4.7 de cada categoria.

3.28. Conforme os cálculos realizados pela área técnica, o Fator C é igual a -R\$ 0,04252. O detalhamento dos cálculos se encontra na Nota Técnica SEI nº 298/2021/GEGEF/SUROD/DIR (SEI 5067075).

Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal:

3.29. Não houve inclusão de obras e serviços no escopo do Contrato de Concessão que ensejassem recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal, como a salientado pela própria Concessionária em sua proposta de revisão.

Cálculo da Tarifa de Pedágio:

3.30. O quadro abaixo sintetiza os resultados das análises da área técnica com relação aos itens que compõem a 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio:

Quadro: Composição da tarifa de pedágio

| Composição da Tarifa | 2º RO |
|----------------------|---------------|
| TBP Contrato | R\$ 4,07582 |
| TBP FCM | R\$ 0,00 |
| Fator D | 1,67611% |
| Fator A | 0 |
| Fator C | - R\$ 0,04252 |
| Fator E | 0 |
| IRT | 1,17909 |

3.31. De posse de tais elementos, a SUROD, seguindo a metodologia de cálculo estabelecida na subcláusula 17.5.3 do Contrato de Concessão, calculou a Tarifa de Pedágio para categoria 1 de veículo, antes e após o arredondamento, conforme ilustrado no Quadro abaixo, o qual apresenta, ainda, uma comparação com a tarifa aprovada na Revisão anterior.

Quadro – Percentual de variação: comparação com as tarifas da 1ª RO

| Praças de Pedágio | 1ª RO (2020) | | 2ª RO (2021) | | Variação (%) | |
|-------------------------|--------------|---------------------|----------------|---------------------|--------------|---------------------|
| | Tarifa (R\$) | Tarifa arred. (R\$) | Tarifa (R\$) | Tarifa arred. (R\$) | Tarifa (R\$) | Tarifa arred. (R\$) |
| P1, P2,P3,P4,P5,P6 e P7 | 4,57709 | 4,60 | 4,67509 | 4,70 | 2,14% | 2,17% |

3.32. Por fim, cumpre ressaltar que, com relação à adimplência contratual, a SUROD não viu óbices ao prosseguimento do pleito, estando a Concessionária regular com as suas obrigações.

Análise da Procuradoria Federal junto à ANTT:

3.33. Os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise, a qual, por meio do Parecer nº 00047/2021/PF-ANTT/PGF/AGU (SE3432839), entendeu que foi observado o procedimento de reajuste e revisão da tarifa de pedágio previsto no Contrato e nas normas regulatórias vigentes, ressaltando apenas a necessidade de comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, ao Ministério da Economia.

3.34. A esse respeito, conforme se afere do Despacho GEGEF (SE5499450), a comunicação ao Ministério da Economia se deu por meio do Ofício SEI nº 2980/2021/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 5157476), em 08 de fevereiro de 2021, cumprindo, portanto, com a ressalva realizada pela Procuradoria.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o acima exposto, **VOTO por aprovar a 2ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Rodovias Integradas do Sul S.A. - VIASUL** visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, que alteram os valores das tarifas de pedágio das praças de pedágio P1 (Três Cachoeiras), P2 (Santo Antônio da Patrulha), P3 (Gravataí), P4 (Montenegro), P5 (Paverama), P6 (Fontoura Xavier) e P7 (Victor Graeff), na forma da minuta de Deliberação DG 5681941.

Brasília, 15 de março de 2021.

(assinado eletronicamente)
ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
DIRETOR-GERAL EM EXERCÍCIO



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA, Diretor Geral em Exercício**, em 23/03/2021, às 18:09, 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 **5681567** e o código CRC **CE35EED1**.

Referência: Processo nº 50500.109069/2020-97

SEI nº 5681567

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