



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DG

RELATORIA: DG

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 42/2021

OBJETO: Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que aprova o valor de aporte devido à Concessionária Rio-Teresópolis – CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ,

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50501.316444/2018-29

PROPOSIÇÃO PRG: Despacho N° 11296/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, Nota. N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU e Nota. N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que aprova o valor de aporte devido à Concessionária Rio-Teresópolis – CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária, tendo em vista o disposto na Nota Técnica SEI n° 2921/2019/GEREF/SUINF/DIR1263825), de 06/06/2019, e na Nota Técnica SEI n° 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR (6198576).

1.2. O valor de aporte consta no Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final), elaborado pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED n° 003/2018/ANTT.

2. DOS FATOS

2.1. A matéria vem à apreciação desta Diretoria para aprovação do valor de aporte devido à CRT, visando ao restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão pactuado inicialmente entre a União e a Concessionária.

2.2. A proposta encontra-se devidamente instruída pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, por meio dos seguintes documentos: Nota Técnica n° 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR (6198576) e Relatório à Diretoria n° 235/2021 (6198576).

2.3. Antes, porém, de adentrar no conteúdo nos supracitados documentos técnicos, importa destacar que o presente processo já havia sido encaminhado para deliberação da Diretoria Colegiada, por intermédio do Relatório à Diretoria n° 592/2020 (4101009), em 29 de setembro de 2020, cuja proposição, em sua essência, não foi alterada em face da proposta relatada no presente VOTO.

2.4. Passo, assim, para um breve relato do processo.

2.5. Por intermédio do antigo *Departamento Nacional de Estradas de Rodagem* -DNER, a União firmou em 22 de novembro de 1995 o Contrato de Concessão PG-156/95-00 com a Concessionária Rio-Teresópolis S.A. – CRT para a recuperação, a monitoração, o melhoramento, a manutenção, a conservação, a operação e a exploração da RODOVIA BR-116/RJ, Trecho Além Paraíba - Teresópolis - entroncamento com a BR-040(A) e respectivos acessos, mediante cobrança de pedágio, pelo prazo de 25 anos.

2.6. Anexo ao Contrato de Concessão assinado, o Programa de Exploração da Rodovia (PER), apresenta a seguinte previsão de início da cobrança de pedágio para cada praça:

- Praça PN1 - início 7º mês;
- Praças auxiliares PA1 e PA2 - início 7º Mês;
- Praça PN2 - início 4º ano;
- Praça PN3 - início 8º ano.

2.7. Entretanto, a PN-3 não chegou a ter a implementação da cobrança de pedágio, e a PN-2 teve a cobrança até setembro de 2009. Desde então, a Concessionária não arrecadou a receita de pedágio referente à PN-2 e à PN-3, para as quais tem direito estabelecido contratualmente. Assim, foi realizado o correspondente reequilíbrio econômico-financeiro até o ano de 2012, por meio da retirada do tráfego previsto para cada uma dessas praças, bem como todos os custos associados, gerando um impacto na tarifa de pedágio ao longo dessas revisões tarifárias, sendo a última delas a 20ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária, cujos efeitos se deram a partir de 02 de setembro de 2012.

2.8. Nos anos de 2013, 2014 e 2015 não houve revisões tarifárias aprovadas.

2.9. Em 2016, por meio da **Resolução ANTT nº 5.210**, de 8 de novembro de 2016, que aprovou a 6ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão explorado pela CRT, **a Diretoria Colegiada da ANTT reconheceu o desequilíbrio provocado pela retirada das praças de pedágio PN-2 e PN-3** sendo reequilibrado no âmbito da referida revisão a perda de tráfego a partir da Lei nº 13.103, de 02 de março de 2015 (isenção de eixos suspensos) e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio, correspondente à variação do IPCA no período compreendido entre a última revisão aprovada, setembro de 2012, a setembro de 2016.

2.10. Na revisão tarifária do ano seguinte, 2017, a Nota Técnica nº 150/2017/GEROR/SUINF, de 4 de agosto de 2017, relatou a solicitação da CRT para que a ANTT aprovasse na 7ª Revisão Extraordinária o "restabelecimento do equilíbrio do Contrato por extensão de prazo ou por aporte, visando compensar as perdas de receita das praças PN-2 e PN-3".

2.11. A mesma **Nota Técnica nº 150/2017/GEROR/SUINF** retificada pela Nota Técnica nº 172/2017/GEROR/SUINF, de 29 de agosto de 2017 **analisou todo o reequilíbrio restante devido à concessionária referente à perda de receita decorrente da exclusão do tráfego das praças de pedágio PN-2 e PN-3** a partir do ano de 2013 (18º ano de concessão), quando parou de ser reequilibrado, até o final da concessão (26º ano concessão), no Fluxo de Caixa Original (FCO) e nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2).

2.12. Para efetivar tal reequilíbrio, foram apresentadas duas opções, com seus respectivos valores, uma por meio de tarifa e outra por meio de aporte:

- Por meio de tarifa: alteraria a tarifa vigente na época de R\$ 17,10 para R\$ 33,70, representando um aumento de 97,08%;
- Por meio de aporte: valor do aporte apurado de R\$ 1.073.089.619, a preços de 2017 (opção em que a tarifa vigente na época de R\$ 17,10 seria alterada para R\$ 18,10, representando um aumento de 5,85% - em função de outros reequilíbrios e reajuste), a ser pago no final da concessão, em 21 de março de 2021.

2.13. Cabe ressaltar que as alterações tarifárias supracitadas se referem à tarifa total final, apurada também em decorrência dos demais eventos analisados naquela 21ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e Reajuste.

2.14. **O Voto à Diretoria Colegiada DMR 111** de 13 de setembro de 2017, conforme trecho citado abaixo, **fez a opção de apresentar o reequilíbrio por meio de aporte, a ser pago ao final da concessão, visto que o reequilíbrio por tarifa teria um impacto tarifário elevado:**

"Perda de receita nas praças de pedágio PN-2 e PN-3 até o final da concessão

Em consequência das alterações de investimentos e custos operacionais das praças de pedágio PN-2 e PN-3, também é necessária a exclusão do respectivo tráfego constante nos FCO, FCM 1 e FCM 2, a partir do ano de 2013.

Tendo em vista o valor do seu impacto, o reequilíbrio da exclusão das praças será apresentado por Aporte.

Assim, apresenta-se o aporte necessário para o reequilíbrio relacionado à retirada das praças de pedágio PN-2 e PN-3, considerando pagamento do aporte no último ano da concessão (2021).

Quadro 8. 7ª Revisão Extraordinária– Aporte relacionado à retirada da PN-2 e PN-3 – até o fim da concessão

ITENS DE REVISÃO	Fluxo	Aporte a PI
Retirada do tráfego da PN2 e PN3 até o fim da concessão	FCO	R\$ 213.238.534
Retirada do tráfego da PN2 e PN3 até o fim da concessão	FCM 1	R\$ 6.618.668
Retirada do tráfego da PN2 e PN3 até o fim da concessão	FCM 2	R\$ 7.799.983
	Total PI	R\$ 227.657.186
	Total PC*	R\$ 1.073.089.619

*IRT = 4,71362

(...)

IV - PROPOSIÇÃO FINAL

(...)

Após o reajuste, a Tarifa de Pedágio seria alterada de R\$ 17,11019 para R\$ 18,07103, na praça de pedágio principal - antes do arredondamento (+5,62%), e de R\$ 17,10 para R\$ 18,10 após o arredondamento (+5,85%).

O valor do aporte, para reequilíbrio da exclusão das praças de pedágio PN2 e PN3, a ser pago no final da concessão seria de R\$ 227.657.186, a preços iniciais, o que corresponde a R\$ 1.073.089.619, a preços correntes de 2017.

Nesse caso, é necessário verificar a disponibilidade orçamentária para fazer face ao aporte previsto, ou, adicionalmente, consultar o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil a respeito da inclusão deste valor como outorga no novo contrato de concessão do trecho, cujos Estudos de Viabilidade estão em fase de elaboração, quando da finalização do contrato de concessão vigente."

2.15. A **Resolução nº 5.417**, de 20 de setembro de 2017, que aprovou a 21ª Revisão Ordinária, 7ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão explorado pela CRT, **reconheceu, mais uma vez, o desequilíbrio decorrente da exclusão do tráfego das praças de pedágio PN-2 e PN-3, a partir do ano de 2013, sem apresentar, contudo, qualquer valor relativo ao reconhecido desequilíbrio:**

Art. 1º Reconhecer o desequilíbrio apresentado na 21ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento com a BR-040 (A) e acessos, explorado pela CONCESSIONÁRIA RIO - TERESÓPOLIS S/A, conforme consta no Processo nº 50500.319740/2017-19.

2.16. Apesar do valor de aporte apurado em 2017, por meio da **Portaria DG nº 366**, 10 de setembro de 2018, o Diretor-Geral da ANTT à época constituiu **Grupo de Trabalho com o objetivo de**

avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ.

2.17. Posteriormente, de modo a atender os apontamentos feitos pelo Grupo de Trabalho, no Relatório Final, encaminhado por meio do Memorando nº 117/SUEXE/2018, transcritos a seguir, firmou-se o Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2018/ANTT entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), no qual foi acordada a elaboração de dez objetos de estudos de engenharia por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), sendo o "Objeto 9" o que diz respeito à "avaliação do impacto e respectivo valor para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, devido ao fechamento provisório da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e à não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004", em trecho da BR-116/RJ, concedido à Concessionária Rio-Teresópolis - CRT:

"f. CONCLUSÕES

49. Diante do exposto, a princípio, os cálculos referentes ao montante do desequilíbrio estariam corretos e aderentes ao contrato de concessão, considerando a metodologia utilizada pela SUINF. Entretanto, conforme relatado, existem outras questões que devem ser levadas em consideração para se definir a exatidão dos valores para o reequilíbrio contratual.

50. Assim, recomenda-se a realização de estudos de indução de tráfego gerado na PN1 por causa (i) da supressão da PN-2, (ii) da não implantação da PN-3 e (iii) da ausência de reajuste nos anos 2013, 2014 e 2015, enquanto outras concessões adjacentes como CONGER e a Rodovia do Açúcar tiveram suas tarifas reajustadas no mesmo período."

2.18. A análise do Relatório Final (Relatório de Acompanhamento 2), referente ao Objeto 9, foi detalhada na Nota Técnica SEI nº 2921/2019/GEREF/SUINF/DIR1263825), de 06 de junho de 2019, que recomendou a aprovação do estudo do LabTrans, desde que atendidas algumas ressalvas listadas no teor do documento.

2.19. A documentação final do estudo referente ao Objeto 9, foi protocolada em 24 de janeiro de 2020, por meio da Carta s/nº (2530995), e consta no Anexo - Docs. análise final Obj. 9 - LABTRANS (4141629), do presente processo.

2.20. Após a apresentação do produto final, a análise se deu por meio do Despacho GERE (2602713), de 03 de fevereiro de 2020, que informou que os documentos encontravam-se aptos para aprovação. Assim, mediante o Despacho GEENG 506893), de 19 de junho de 2020, o Gestor do TED nº 003/2018/ANTT deu por encerrada as atividades do Objeto 9.

2.21. Nesse sentido, o referido estudo chegou ao valor de aporte bruto de **R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos) a preços iniciais de agosto de 1995**, decorrente do fechamento da praça de pedágio PN-2 e não abertura da PN-3.

2.22. Esse valor atualizado com base no Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) projetado para março de 2021, de 5,46498, resulta em R\$ 673.311.258,22 (seiscentos e setenta e três milhões, trezentos e onze mil, duzentos e cinquenta e oito reais e vinte e dois centavos). Ressalta-se que o IRT de 5,46498 é um índice provisório, estimado para março de 2021, sendo que caberá atualização do índice quando for realizado o pagamento.

2.23. Cabe destacar, ainda, que o estudo do LabTrans para o Objeto 9 considerou as condições originais do Contrato de Concessão, ou seja, trata apenas do aporte referente ao Fluxo de Caixa Original (FCO). **O desequilíbrio remanescente que provém dos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2) será apresentado no âmbito da apuração dos haveres e deveres do final de contrato**, que está em curso pela SUROD.

2.24. Por meio da **Carta PRES-302/20/DE** (3196096), de 09 de abril de 2020, a CRT apresentou discordâncias sobre conclusões e valores apresentados pelo estudo do LabTrans para o Objeto 9, tendo sido devidamente respondida pela SUROD, mediante o **Ofício SEI nº 12046/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT** (3671918), de 02 de julho de 2020.

2.25. Por fim, o **Relatório à Diretoria nº 592/2021** (4101009) propôs a deliberação da Diretoria Colegiada da ANTT em relação ao valor de aporte apurado, nos seguintes termos:

2.26. DELIBERAÇÃO Nº XXX, DE XXXX DE 2020

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, em conformidade com o disposto no Capítulo III, Seção IV, Subseções II e III, do Contrato de Concessão PG-156/95-00, de 22 de novembro de 1995, firmado com a Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, fundamentada no Voto DXX XXX/2020, de XX de XXXXXX de 2020, e no que consta no processo 50501.316444/2018-29:

CONSIDERANDO a Resolução ANTT nº 5.417, de 20 de setembro de 2017, que reconheceu o desequilíbrio apresentado na 21ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento com a BR-040 (A) e acessos, explorado pela CONCESSIONÁRIA RIO - TERESÓPOLIS S/A, conforme consta no Processo nº 50500.319740/2017-19;

CONSIDERANDO o Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2018/ANTT firmado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC);

CONSIDERANDO a conclusão do estudo desenvolvido pela equipe da UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED nº 003/2018/ANTT, DELIBERA:

Art. 1º Aprovar o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à concessionária Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento provisório da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária.

Art. 2º O valor disposto no art. 1º deverá ser reajustado pelo Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) na data de pagamento.

Art. 3º (forma de pagamento)

MARCELO VINAUD PRADO
Diretor Geral em exercício

2.27. Diante disso, o processo foi encaminhado para manifestação da Procuradoria Federal da ANTT (PF/ANTT), que exarou seu posicionamento no **Despacho nº 11296/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4302626), o qual concluiu que "o processo foi encaminhado a esta Procuradoria pelo apoio administrativo do gabinete, para análise e manifestação". Entretanto, verifico que não há nos autos quaisquer questionamentos de ordem jurídica que possam ser respondidos por esta Procuradoria, não há dúvida jurídica a ser dirimida, nos termos da Portaria Conjunta 01/2016, assinada pelo Diretor Geral da ANTT e pelo Procurador-Geral da PF-ANTT, **razão pela qual devolvo os autos para seguimento.** "

2.28. Os autos foram então distribuídos para o Diretor Weber Ciloni, que, por sua vez, perquiriu a PF/ANTT, por meio do **Despacho DWE** 4395438, em face da reação contrária da Concessionária em relação ao estudo do LabTrans, formulando os seguintes quesitos:

"Feito o histórico e considerando fortemente o não acatamento do resultado final do estudo por parte da Concessionária, pedimos auxílio dessa Procuradoria para clarear as seguintes incertezas de ordem jurídica:

a) Considerando que o tema aqui tratado é objeto do Processo Judicial nº 0020627-49.2017.4.01.3400, a Deliberação proposta pela área técnica não restaria prejudicada pelo deslinde do tema na esfera judiciária?

b) Não sendo necessário aguardarmos a Decisão no âmbito judicial:

b.1) o estudo da LabTrans não deveria ser juntado aos autos do Processo Judicial no intento de dar ampla ciência sobre o novo valor de forma prévia à Deliberação da ANTT?

b.2) não estaria a Deliberação prejudicada devido a incompletude imposta pela ausência do detalhamento do método a ser aplicado na efetivação do valor proposto para o reequilíbrio?"

2.29. A PF/ANTT pronunciou-se nos autos por meio das **Notas N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU e N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4501674 e 4501675),

2.30. Em relação ao **item a)**, assim manifestou-se a PF/ANTT, na Nota N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU):

"8. **Em resposta ao questionamento de letra "a"**, não se identifica óbice para que a ANTT promova o reequilíbrio econômico financeiro.

9. De acordo com o art. 29, inciso V, da Lei nº 8.987/1995, incumbe ao Poder Concedente homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas na forma da referida Lei, das normas pertinentes e do contrato.

10. O contrato de concessão foi celebrado com a União Federal em 1995. Em razão da criação da ANTT, por meio da Lei nº 10.233/2001 e, por força do seu art. 24, inciso VII, a ANTT, dentro de suas atribuições, deve proceder a revisão e o reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda.

11. **A ANTT tem, portanto, o poder-dever de proceder o reequilíbrio econômico financeiro.**

(...)

15. Considerando que o caso em tela não se enquadra em nenhuma das hipóteses dos incisos do art. 1.012 do CPC, o recurso de apelação da União tem efeito suspensivo e a **sentença proferida não produz efeitos de maneira imediata.**

16. Desta forma, **a ANTT tem o poder-dever de proceder o reequilíbrio econômico financeiro no caso em tela, não havendo em que se falar em eventual descumprimento pela ANTT de decisão judicial proferida no processo nº 0020627-49.2017.4.01.3400, pois a sentença não está a produzir efeitos imediatamente.**

17. Por isso, a Deliberação proposta pela área técnica não está prejudicada em razão da decisão judicial proferida no referido processo.

2.31. Em relação ao **item b1)**, assim manifestou-se a PF/ANTT, na Nota N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU):

18. **Em resposta ao questionamento "b.1"**, informa que a PF-ANTT encaminhará o estudo da LabTrans aos órgãos de representação judicial da ANTT e da União para a adoção das medidas que entenderem cabíveis à luz da estratégia processual adotada para defesa de cada ente em juízo."

2.32. Por fim em relação ao **item b2)**, assim manifestou-se a PF/ANTT, na Nota N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU):

"5. Nessa linha, em resposta ao questionamento 'b.2', entendo que inexistente relação de prejudicialidade entre a definição da forma de promoção da recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e o reconhecimento dos valores relativos a esse desequilíbrio. O que se busca nestes autos é a aprovação dos estudos que definiriam o valor devido, os quais, caso aprovados pela Diretoria Colegiada, serão utilizados para fins de reequilíbrio do contrato no futuro. A definição do valor, portanto, constitui o primeiro passo no caminho para o reequilíbrio contratual, não dependendo da prévia definição da forma pela qual esse reequilíbrio será implementado."

2.33. Em seguida o Diretor Relator fez diligência a Unidade Técnica, SUROD, por meio do **Despacho DWE** 4538799, de **18 de novembro de 2020**, e informou que "buscando a adequada instrução processual, mostra-se necessário que a SUROD emita posicionamento técnico categórico acerca da aprovação - ou não - do Estudo da LabTrans de forma prévia à apreciação do tema pela Diretoria Colegiada."

2.34. Por meio do **Despacho DWE** 5486367, de **01 de março de 2021**, o Diretor Relator considerou que devido "o alongado prazo decorrido desde o último diligenciamento, ainda sem resposta, entendemos que o presente processo administrativo não se encontra devidamente instruído para ser Apreciado e Deliberado pelo Colegiado desta Agência Reguladora."

2.35. Em face do referido expediente, em 05 de maio de 2021, a SUROD acostou aos autos uma nova instrução processual, por meio da **Nota Técnica nº 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR** (6198576) e do **Relatório à Diretoria nº 235/2021** (6198576), tendo sido o presente processo,

mediante sorteio, redistribuído a esta Diretoria Geral, conforme **Despacho CODIC 6344055**, de 06 de maio de 2021.

2.36. Esse é o breve relato.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A União firmou em 22 de novembro de 1995 o Contrato de Concessão PG-156/95-00 com a Concessionária Rio-Teresópolis S.A. (**CRT**).

3.2. Em razão da criação da ANTT, por meio da Lei nº 10.233/2001 e, por força do seu art. 24, inciso VI, a Agência, dentro de suas atribuições, deve reunir, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infraestrutura e prestação de serviços de transporte terrestre já celebrados antes da vigência desta Lei, **resguardando os direitos das partes e o equilíbrio econômico-financeiro dos respectivos contratos**.

3.3. A **Resolução nº 5.417**, de 20 de setembro de 2017 e **Resolução ANTT nº 5.210** de 8 de novembro de 2016, tiveram o condão de reconhecer o desequilíbrio no contrato da CRT em face do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3) no trecho concedido da BR-116/RJ.

3.4. Por sua vez a **Portaria DG nº 366** 10 de setembro de 2018, o Diretor-Geral da ANTT constituiu Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ.

3.5. Por meio da **Nota Técnica nº 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR** (6198576), de 05 de maio de 2021, tendo por base o estudo contratado com a UFSC (TED nº 003/2018), a SUROD apresentou de forma detalhada o valor para fins de reequilíbrio econômico-financeiro devido ao fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3) no trecho concedido da BR-116/RJ, explorado pela CRT.

3.6. De acordo com a Unidade Técnica, e auscultando os autos do presente processo, o referido valor foi sustentado no **Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final)**, elaborado pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED nº 003/2018/ANTT.

3.7. Conforme relatado pela SUROD, o Ofício SEI nº 2362/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2622152), de 05/02/2020, encaminhou o Relatório Final do Objeto 9 (2622587) para manifestação da Concessionária Rio Teresópolis S/A.

3.8. Em resposta, a concessionária protocolou a **Carta PRES-302/20/DE** (3196096), de 09 de abril de 2020, por meio da qual apresentou as suas discordâncias em relação aos estudos referentes à avaliação do impacto e respectivo valor para fins de reequilíbrio econômico-financeiro, devido ao fechamento provisório da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), desenvolvido pela Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC.

3.9. Por sua vez, a SUROD rebateu as discordâncias da CRT por intermédio do Ofício SEI nº 12046/2020/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (3671918), de 02 de julho de 2020.

3.10. Nessa seara, conforme detalhadamente relatado pela SUROD, por meio da **Nota Técnica nº 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR** (6198576), no decurso do processo, novas contestações foram feitas pela CRT por meio das **Cartas PRES-759/20/DE** (4719136), de 09 de dezembro de 2020, **PRES-784/20/DE** (4810088), de 21 de dezembro de 2020, e **PRES-237/21/DE** (5886214), de 30 de março de 2021.

3.11. Os questionamentos trazidos pela concessionária foram devidamente respondidos pela Unidade Técnica, no âmbito da **Nota Técnica nº 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR** (6198576), especificamente nos §§ 28 a 76, tendo ao final concluído que:

“77. Frente ao exposto, entende-se ser plenamente adequado considerar todos os reflexos da ocorrência do evento para o cálculo do reequilíbrio utilizando-se de metodologia ou critério superveniente, estabelecido especificamente para apuração do encargo adicional, que melhor resulte na recomposição do equilíbrio afetado.

*78. **No caso concreto, é legítima a metodologia da proposta do LabTrans de desconsiderar a assunção do risco de tráfego por parte da CRT de forma a compensar a indução na estimativa de cálculo do reequilíbrio pela não implantação de praças de pedágio previstas no edital e no Contrato de Concessão PG 156/95-00.***

*79. A que se destacar que o evento ensejador da recomposição de equilíbrio não se enquadra na cláusula 20 do contrato de concessão. **O que se pretende na situação concreta é, de forma ampla, manter a justa recomposição de equilíbrio no âmbito da relação triangular formada pelo Concedente, pela concessionária e pelos usuários do serviço público, considerando todas as consequências do evento imprevisível ocasionado, que é a suspensão/não implementação das praças de pedágio, para fins de apuração do encargo adicional provocado para a concessionária.***

80. Por fim, entende-se, mais uma vez, ser legítima a proposta do LabTrans de utilizar em seus cálculos projeção de tráfego diferente da prevista no edital e no Contrato de Concessão uma vez que, s.m.j., a projeção de tráfego prevista no edital não vincula as partes na estipulação da metodologia para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em especial pelo fato que, os eventos analisados não foram consideradas pelo Poder Concedente para fins de se estipular um valor máximo de tarifa no momento do procedimento licitatório.”

3.12. Ocorre, entretanto, que ao analisar o contido na **Nota Técnica nº 2306/2021/GEGEF/SUROD/DIR** (6198576), não foi possível depreender de forma categórica e conclusiva, o posicionamento por parte da SUROD acerca da aprovação do produto **Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final)**, referente ao Objeto 9.

3.13. Por isso, instei a minha Assessoria a diligenciar a Unidade Técnica para carrear aos

autos o referido posicionamento, consignando expressamente quanto a aprovação ou não do citado produto. A diligência foi feita por meio do **Despacho DG (6478250)**, de **20 de maio de 2021**, do qual se extraem os seguintes excertos:

Relativamente ao ponto requerido por meio do **Despacho DWE 4538799**, e auscultando o pronunciamento dessa SUROD acerca desse ponto trazemos as seguintes passagens.

"15. Diante da conclusão do estudo desenvolvido pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED nº 003/2018/ANTT e do encerramento do referido objeto pelo Gestor do referido TED, apresenta-se a seguir a lista dos documentos e respectivos processos relativos ao Objeto 9:

(...)

Processo nº 50500.333340/2019-70:

(...)

o **Despacho GEREf 2602713**, de 03/02/2020 - informa ao Gestor do TED que após análise das atualizações trazidas pelo LabTrans da UFSC nos Relatórios de Metodologia e Final do Objeto 9, bem como nas planilhas de cálculo que apoiaram os referidos relatórios (doc SEI nº 2530996), constata-se que cumpriu os objetivos previamente estabelecidos pelo plano de trabalho e **recomenda sua aprovação**;

(...)

21. A análise final se deu por meio do **Despacho GEREf 2602713**, de 03/02/2020, que informou que os documentos encontravam-se **aptos para aprovação**.

22. Por fim, no **Despacho GEENG 506893**, de 19/06/2020, o Gestor do TED nº 003/2018/ANTT dá por encerrada as atividades do Objeto 9."

Em relação ao **Despacho GEREf 2602713**, de 03/02/2020, assim manifestou-se essa SUROD.

Informamos que após análise das atualizações trazidas pelo LabTrans da UFSC nos Relatórios de Metodologia e Final do Objeto 9, bem como nas planilhas de cálculo que apoiaram os referidos relatórios (doc SEI nº 2530996), constatamos que os mesmos se encontram aptos à aprovação.

Diante do exposto, e considerando conjuntamente as análises realizadas por meio das NOTAS TÉCNICAS SEI nº 2921/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 09/09/2019 (doc SEI nº 1610244), e nº 3936/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 20/11/2019 (doc SEI nº 1963290), concluímos que os Relatórios de Metodologia e Final do Objeto 9 do Termo de Execução Descentralizada nº 03/2018 firmado entre a ANTT e a UFSC (LabTrans) **cumpriu os objetivos previamente estabelecidos pelo plano de trabalho e recomendamos sua aprovação**.

Assim, diante das manifestações exaradas por essa e. Unidade Técnica, que se pronunciaram no sentido de "recomendar a aprovação" dos Estudos ou que os documentos do referido Estudos "se encontram aptos à aprovação", e visando responder objetivamente ao solicitado pelo referido **Despacho DWE 4538799**, o qual havia requerido que essa SUROD manifestasse posicionamento técnico categórico acerca da aprovação - ou não - do Estudo da LabTrans de forma prévia à apreciação do tema pela Diretoria Colegiada, venho solicitar gentilmente **manifestação técnica conclusiva pela aprovação, ou não**, dos Relatórios de Metodologia e Final do Objeto 9 do Termo de Execução Descentralizada nº 03/2018, nos termos do inciso IV do art. 16 da Deliberação ANTT nº 100/2017.

3.14. Diligentemente a SUROD manifestou-se por meio do **Despacho SUROD (6479419)**, de **20 de maio de 2021**, informando que o assunto foi atendido mediante o **Despacho SUROD (Documento SEI nº 6471026)**, no âmbito do processo 50500.333340/2019-70, conforme o seguinte:

"Considerando a Portaria DG nº 98 de 98, de 3/4/2019 (0085368), que me designou como fiscal do Objeto 9 do Termo de Execução Descentralizada - TED nº 003/2018/ANTT, firmado entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC.

Considerando conjuntamente as análises realizada por meio das NOTAS TÉCNICAS SEI nº 2921/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 9/9/2019 (263825), SEI nº 3936/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 18/11/2019 (1963290), bem como o conteúdo do **Despacho GEREf de 3/2/2020 2602713**, que atestam o cumprimento dos objetivos previamente estabelecidos pelo plano de trabalho e recomendam a aprovação do Objeto 9.

Considerando que por meio do **Despacho GEENG**, de 19/6/2020 (506893), o Gestor do TED nº 003/2018/ANTT deu por encerrado as atividades do Objeto 9.

Aprovo os Relatórios de Metodologia e Final do Objeto 9 do Termo de Execução Descentralizada nº 003/2018/ANTT, nos termos do inciso IV do art. 16 da Deliberação ANTT nº 100/2017."

3.15. Considero, portanto, que o **Despacho SUROD (6479419)**, de **20 de maio de 2021**, atende ao perquirido pelo **Despacho DWE (4538799)**, de **18 de novembro de 2020**.

3.16. Noutro giro, a Unidade Jurídica já havia se manifestado nos autos por meio dos seguintes documentos - **Notas N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4501674 e 4501675)** e **Despacho n° 11296/2020/PF-ANTT/PGF/AGU (4302626)** -, dos quais destaco as seguintes passagens:

"16. Desta forma, a ANTT tem o poder-dever de proceder o reequilíbrio econômico financeiro no caso em tela, não havendo em que se falar em eventual descumprimento pela ANTT de decisão judicial proferida no processo nº 0020627-49.2017.4.01.3400, pois a sentença não está a produzir efeitos imediatamente. (Nota N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU).

5. Nessa linha, em resposta ao questionamento 'b.2', entendo que inexistente relação de prejudicialidade entre a definição da forma de promoção da recomposição do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão e o reconhecimento dos valores relativos a esse desequilíbrio. O que se busca nestes autos é a aprovação dos estudos que definiram o valor devido, os quais, caso aprovados pela Diretoria Colegiada, serão utilizados para fins de reequilíbrio do contrato no futuro. A definição do valor, portanto, constitui o primeiro passo no caminho para o reequilíbrio contratual, não dependendo da prévia definição da forma pela qual esse reequilíbrio será implementado. (Nota N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU)."

3.17. Por fim, por meio do **Relatório à Diretoria 235/2021 6198576**, de 05 de maio de 2021, a Unidade Técnica apresentou proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, para fins de aprovação do valor de aporte devido à CONCESSIONÁRIA

RIO - TERESÓPOLIS S/A (CRT), para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, nos seguintes termos.

"DELIBERAÇÃO N° XXX, DE XXXX DE 2021

A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, no uso de suas atribuições, em conformidade com o disposto no Capítulo III, Seção IV, Subseções II e III, do Contrato de Concessão PG-156/95-00, de 22 de novembro de 1995, firmado com a Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, fundamentada no Voto DXX XXX/2021, de XX de XXXXXX de 2021, e no que consta no processo 50501.316444/2018-29:

CONSIDERANDO a Resolução ANTT n° 5.417, de 20 de setembro de 2017, que reconheceu o desequilíbrio apresentado na 21ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Rodovia BR-116/RJ, trecho Além Paraíba - Teresópolis - Entroncamento com a BR-040 (A) e acessos, explorado pela CONCESSIONÁRIA RIO - TERESÓPOLIS S/A, conforme consta no Processo n° 50500.319740/2017-19;

CONSIDERANDO o estudo desenvolvido pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED n° 003/2018/ANTT, DELIBERA:

Art. 1º Aprovar o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à concessionária Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária.

Art. 2º O valor disposto no art. 1º deverá ser reajustado pelo Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) na data de pagamento.

Art. 3º O crédito de que trata a presente Deliberação será considerado em favor da concessionária na apuração de haveres e deveres do contrato de concessão.

Art. 4º Esta Deliberação entrará em vigor na data de sua publicação.

ALEXANDRE PORTO M. DE SOUZA
Diretor Geral em exercício"

3.18. Verifica-se nos documentos acostados aos autos do presente processo, que, **sob a ótica técnico-regulatória**, a SUROD demonstrou com bastante clareza e de forma bastante diligente, dada a complexidade e relevância do tema, ser adequada e legítima a adoção da metodologia de cálculo elaborada pela equipe da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, por intermédio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED n° 003/2018/ANTT, **tendo sido devidamente aprovado pela Unidade Técnica**, bem como a **adoção do valor R\$ 123.204.706,74** (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, constante do **Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final)**.

3.19. Por sua vez **a utilização dos referidos estudos encontram respaldo jurídico**, conforme adequadamente pronunciou-se a nossa Procuradoria Federal junto à ANTT.

3.20. Assim sendo, considerando que:

3.20.1. A s **Resoluções ANTT n° 5.210/2016 e n° 5.417/2017** tiveram o condão de reconhecer o desequilíbrio no contrato da CRT em face do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2) e a não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3) no trecho concedido da BR-116/RJ.

3.20.2. Por meio da **Portaria DG n° 366/2018**, o Diretor-Geral da ANTT constituiu Grupo de Trabalho com o objetivo de avaliar o montante do desequilíbrio econômico-financeiro da concessão da BR-116/RJ.

3.20.3. A aprovação do produto **Relatório de Acompanhamento 2 - RA-2 (Relatório Final)**, referente ao Objeto 9, previsto no Plano de Trabalho do TED n° 003/2018/ANTT, no qual foi calculado o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária.

3.20.4. A **Nota Técnica n° 2306 /2021/GEGEF/SUROD/DIR(6198576)** e **Relatório à Diretoria 235/2021** (6198576).

3.20.5. As manifestações jurídicas favoráveis por meio dos seguintes pareceres - **Notas N° 00471/2020/PF-ANTT/PGF/AGU N° 00474/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4501674 e 4501675) e **Despacho n° 11296/2020/PF-ANTT/PGF/AGU** (4302626).

3.21. Proponho, com fundamento nas manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, que a Diretoria Colegiada da ANTT delibere pela aprovação do valor de aporte apurado para fins de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da CRT, nos termos da **Minuta de Deliberação DG 6481975**.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Isso posto, considerando as instruções técnicas e jurídicas constantes dos autos, **VOTO por:**

4.1.1. Aprovar o valor de aporte bruto de R\$ 123.204.706,74 (cento e vinte e três milhões, duzentos e quatro mil, setecentos e seis reais e setenta e quatro centavos), a preços iniciais de agosto de 1995, devido à Concessionária Rio-Teresópolis - CRT, para reequilíbrio das condições originais do contrato em virtude do fechamento da Praça de Pedágio Três Córregos (PN 2), localizada no Km 71, em setembro de 2009, e da não implantação da Praça de Pedágio no Km 14 (PN 3), no ano 2004, em trecho da BR-116/RJ, concedido à referida concessionária;

4.1.2. O valor disposto no art. 1º deverá ser reajustado pelo Índice de Reajustamento Tarifário (IRT) na data de pagamento; e

4.1.3. O crédito de que trata a presente Deliberação será considerado em favor da concessionária na apuração de haveres e deveres do contrato de concessão.

Brasília, 25 de maio de 2021.

ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA
Diretor-Geral em Exercício

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento



Documento assinado eletronicamente por **ALEXANDRE PORTO MENDES DE SOUZA, Diretor Geral em Exercício**, em 25/05/2021, às 17:02, 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 **6481970** e o código CRC **8C140488**.

Referência: Processo nº 50501.316444/2018-29

SEI nº 6481970

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