



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 31/2022

OBJETO: CONCESSIONÁRIA ECOVIAS DO CERRADO S/A - ECOCERRADO - 1ª Revisão Ordinária, 1ª Revisão Extraordinária e reajuste da tarifa básica de pedágio.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): Processo nº 50500.062815/2021-52 e nº 50500.059591/2021-00

PROPOSIÇÃO PRG: PARECER n. 00012/2022/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 autoriza a 1ª Revisão Ordinária, a 1ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP do Contrato de Concessão da BR-364/365/GO/MG, trecho entre o entroncamento com a BR-060(A) (Jataí/GO) e o entroncamento com a LMG-479 (Contorno Oeste de Uberlândia/MG), explorado pela Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.- ECOCERRADO.

1.2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem ao disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, nas Resoluções ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015 e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), e na Resolução nº 5.888, de 12 de maio de 2020, e no Contrato de Concessão e seus aditivos, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. DOS FATOS

2.1. O Contrato da ECOCERRADO visa à exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante a cobrança de Tarifa Básica de Pedágio - TBP.

2.2. O prazo de vigência da concessão é de 30 (trinta) anos, contados a partir da Data da Assunção em 20 de janeiro de 2020. O início da cobrança de pedágio se deu em 14 de novembro de 2020, nas praças P1 e P2 (Deliberação nº 453/2020).

2.3. A autorização para o início da cobrança nas praças P6 e P7 ocorreu mediante a Deliberação nº 535/2020 e nas demais praças, P3, P4 e P5, por meio da Deliberação nº 79/2021, com vigência em 10 de janeiro de 2020 e 20 de março de 2021, respectivamente.

2.4. A proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão foi apresentada pela Concessionária por meio da Carta ECC-GAC-0465-2021 (7185638), de 06/07/2021.

2.5. Em observância à legislação aplicável e ao disposto no Contrato de Concessão, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD procedeu à revisão da Tarifa Básica de Pedágio - TBP com a finalidade de preservar o equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato.

2.6. A análise preliminar das revisões ordinária e extraordinária, referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e no Contrato de Concessão da ECOCERRADO foi realizada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR por meio da Nota Técnica nº 3810/2021/GEFIR/SUROD/DIR/206930, de 01/09/2021.

2.7. A análise dos demais itens de revisão, bem como do equilíbrio econômico-financeiro e correspondentes impactos na TBP da Concessionária, foi apresentada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira - GECEF, preliminarmente, por meio da Nota Técnica nº 4429/2021/GECEF/SUROD/DIR (7661393), de 30/09/2021.

2.8. Os resultados preliminares acerca das revisões e reajuste foram encaminhados à Concessionária, nos termos do Ofício nº 25540/2021/GECEF/SUROD/DIR-ANTT 8222466, de 30/09/2021, em conformidade com o previsto no inciso II, artigo 5º da Resolução ANTT nº 675/2004, o qual assegura à Concessionária o direito de manifestação no prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento da documentação.

2.9. Em 15/12/2021, por intermédio da Carta ECC-GAC-0645-2021 412779 e seu Anexo (8412783), a ECOCERRADO apresentou suas considerações acerca dos eventos considerados e dos resultados preliminares da revisão tarifária. Em sua manifestação, discordou da metodologia de

aplicação do Fator D pela ANTT.

2.10. Por meio da Nota Técnica nº 6142/2021/GEFIR/SUOD/DIR8624621, de 24/12/2021, a GEFIR apresentou a análise complementar referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no PER e no contrato. A análise acerca dos demais itens de revisão, bem como do equilíbrio econômico-financeiro e correspondentes impactos na TBP foi apresentada por meio da Nota Técnica nº 6317/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8740920), de 14/01/2022.

2.11. Em 14/01/2022, mediante o Relatório à Diretoria SEI nº 19/2022 (531051), a SUOD apresentou o resultado da 1ª Revisão Ordinária, da 1ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP considerando duas alternativas de apuração de Fator D, senão vejamos:

"De tal forma, consoante com a orientação contida na Nota Técnica SEI nº 6142/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8624621), foram realizadas duas análises separadas, considerando duas alternativas de apuração de Fator D, para fins de apresentação de duas deliberações para que a Diretoria avalie a interpretação que entenda mais adequada, quais sejam, **Alternativa (1) - Fator D = 2,33638%** - apurado integralmente "por unidade", atribuindo-se desconto máximo em caso de descumprimento de qualquer percentual de execução, ou **Alternativa (2) - Fator D = 2,15183%** - apurado de acordo com os "percentuais inexecutados", aplicando-se assim o desconto correspondente aos 8% não executados pela concessionária.

O efeito final da 1ª Revisão Ordinária, 1ª Revisão Extraordinária e Reajuste altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 4,86019 para:

Alternativa (1): altera a tarifa para 5,16725, correspondente à 6,32% em relação a tarifa do ano anterior;

Alternativa (2): altera a tarifa para 5,17714, correspondente à 6,52% em relação a tarifa do ano anterior.

Em que pese a apresentação de duas alternativas, a 1ª Revisão Ordinária, 1ª Revisão Extraordinária e Reajuste alteram a **tarifa de pedágio arredondada (R\$ 5,20), para ambas as alternativas apresentadas, em 6,12% (seis inteiros e doze centésimos por cento)** em relação à última tarifa aprovada, quando se iniciou a cobrança de pedágio (em 14/11/2020)."

2.12. Na mesma data, por intermédio do Ofício SEI nº 1155/2022/GEFIR/SUOD/DIR-ANTT (9556359), a Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE do Ministério da Economia foi informada dos procedimentos das referidas revisões e reajuste, em atendimento à Portaria do Ministério da Fazenda (atual Ministério da Economia) nº 150, de 12 de abril de 2018.

2.13. Os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise, a qual manifestou-se por meio do Parecer n. 00012/2022/PF-ANTT/PGF (609911), aprovado pelo Despacho de Aprovação n. 00072/2022/PF-ANTT/PGF, em 19/01/2022, concluindo que:

"44. Após detida análise dos elementos trazidos nos presentes autos, **entendo que foi devidamente observado o procedimento de Reajuste e Revisão Ordinária da tarifa de pedágio, previsto no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias aplicáveis.**

45. **Alerto apenas para os apontamentos lançados nos parágrafos 25 e 40 deste parecer, que recomendam o retorno dos autos à SUOD para alguns esclarecimentos, antes da remessa do processo à Diretoria Colegiada.** Destaco ainda a relevância de que se proceda ao reajuste na data-base pactuada, considerando que sua não realização autoriza a concessionária a praticar a tarifa reajustada a partir do 5 dia útil a contar da data-base, nos termos da cláusula 17.5.7 do Contrato de Concessão.

46. Para os próximos casos, entendo recomendável que questões relativas à interpretação de contrato sejam resolvidas em autos próprios e trazidas para o processo de revisão tarifária após sua solução. Dessa forma, evitar-se-á o envio de proposta de revisão sem uma tarifa certa e definida, como a presente, que apresenta alternativas que demandam discussão específica estranha ao processo revisional, conferindo maior segurança a todo o processo." (grifos nossos)

2.14. Em 20/01/2022, por meio do Despacho SUOD 9628209, em atendimento à supracitada manifestação jurídica, cujo parágrafo 25 abordou a necessidade de posicionamento quanto à metodologia correta para a aplicação do Fator D para o presente caso, a Superintendência apresentou considerações em relação à divergência interpretativa ensejada pela redação contratual e recomendou à Diretoria Colegiada a adoção da interpretação segundo a qual o Fator D relativo ao Trevo de Xapetuba (item 3.2.1.3 do PER) deve ser apurado de acordo com os "percentuais inexecutados", e não integralmente enquanto não concluída a obra "por unidade", tendo em vista o incentivo contratual decorrente da regra. Anexando, ainda, o Despacho SUOD SEI nº 9234397.

2.15. Por meio da Nota Técnica nº 705/2022/GEFIR/SUOD/DIR9861711, de 10/02/2022, a GEFIR apresentou a segunda reanálise referente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no PER e no Contrato de Concessão, considerando os apontamentos da Procuradoria.

2.16. Em 10/02/2022, os processos 50500.062815/2021-52 e 50500.059591/2021-00, que tratam da revisão/reajuste tarifário, foram encaminhados ao Gabinete para inclusão na pauta para sorteio e posterior instrução por parte do Diretor Relator.

2.17. O processo foi distribuído a esta Diretoria, mediante sorteio, para análise e proposição da matéria em Reunião de Diretoria, consoante DESPACHO CODIC 9982521.

2.18. É o Relatório.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. 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.

3.2. A TBP é composta pela soma de duas parcelas, quais sejam: Tarifa de Contrato, correspondente à tarifa vencedora do certame licitatório, e Tarifa do FCM, relativa aos investimentos e serviços incluídos no Contrato de Concessão por meio do Fluxo de Caixa Marginal. Além disso, incide sobre o valor da Tarifa Básica de Pedágio os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação dos Fatores de Reequilíbrio A, E, D e C.

3.3. O Quadro abaixo apresenta a descrição dos eventos analisados em face das revisões em pauta:

Descrição dos eventos analisados	
Descrição dos Eventos	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Reequilíbrio	Fator A, E e D
Verba anual para Segurança no Trânsito	Fator C
RDT	Fator C
IRT provisório e Arredondamento	Fator C
Alteração da alíquota de ISSQN	Fator C
Estudos e licenças ambientais	Fator C
Alterações no PER	FCM1

3.4. Os itens a seguir apresentam as análises acerca do Reajuste, dos Fatores de Reequilíbrio e dos eventos considerados no Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

REAJUSTE

3.5. Segundo disposto na Nota Técnica nº 6317/2021/GEGEF/SUOD/DIR 8(740920), para o cálculo do IRT deve-se considerar o número-índice de IPCA de setembro de 2021, ou seja, o IPCA de dois meses anteriores à data-base do início da cobrança de pedágio, que se deu 14 em novembro de 2020 (Deliberação nº 453/2020).

3.6. Assim, para o cálculo do IRT apurou-se o número-índice do IPCA de setembro de 2021 (5.944,21), e o número-índice do IPCA de maio de 2016 (4.675,23) - dois meses antes da data base do EVTEA (julho de 2016).

3.7. A partir desses dados, a área técnica apurou o valor do IRT definitivo, conforme fórmula abaixo:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.944,21}{4.675,23} = 1,27143$$

3.8. O IRT definitivo de 2021 apurado, de 1,27143, tem sua vigência de 14 e novembro de 2021 a 13 de novembro de 2022.

3.9. Portanto, pelos cálculos realizados pela área técnica, o **Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP de 10,25%** (dez inteiros e vinte e cinco centésimos percentuais), comparado ao IRT anterior de 1,15326.

REVISÃO - FATORES DE REEQUILÍBRIO

3.10. Com relação aos **Fatores A e E**, nos termos da Nota Técnica nº 6317/2021/GEGEF/SUOD/DIR 8(740920), a análise concluiu que nesta revisão tais fatores **foram iguais a zero**, "uma vez que não houve conclusão antecipada das 'Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias' previstas no PER (Fator A) ou das obras do Estoque de Melhorias (Fator E)".

3.11. Quanto ao **Fator D** é importante trazer à baila a discussão contida nos autos.

3.12. Conforme a Nota Técnica nº 705/2022/GEFIR/SUOD/DIR 9(61711), constante do processo nº 50500.059591/2021-00, a elaboração do cálculo do Fator D referente às Frentes de (i) Recuperação e Manutenção, (ii) Ampliação de Capacidade, Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias e (iii) Frente de Serviços Operacionais, de responsabilidade da Coordenação de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - URMG, foi tratada nos termos do Processo nº 50500.004472/2021-10.

3.13. De acordo com os autos, por meio da Carta ECC-GAC-0596-2021 §225192), de 24/09/2021, a Concessionária apresentou comentários e esclarecimentos quanto à apuração do desconto de reequilíbrio relativo ao 1º Ano Concessão apresentado pela COINF/URMG, questionando a metodologia utilizada no cálculo do Fator D realizado pela Agência. Notadamente, quanto ao item 14. Viaduto de Xapetuba (Item 3.2.1.3 do PER), constante da Tabela II do Anexo 5 do contrato de concessão, a concessionária alegou haver equívoco no cômputo do desconto, uma vez que a Coordenação não considerou os percentuais concluídos da obra.

3.14. Por meio do Parecer nº 270/2021/COINFMG/URMG(446035), a COINF/URMG tratou da reanálise a respeito da apuração do desconto de reequilíbrio relativo ao 1º Ano Concessão, em que pese os apontamentos citados pela ECOCERRADO em sua missiva, o Desconto de Reequilíbrio apurado por aquela Coordenação (Fator D) foi de **2,33638%**, calculado sobre "unidade descumprida", conforme consta na Tabela II do referido Anexo contratual.

Tabela II – Indicadores e Percentuais de Desconto de Reequilíbrio para a Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção de Nível de Serviço e Melhorias

Obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias	Percentual	Unidade	Fator
14 Mাদuto de Xapetuba(1)	0,23498%	por unidade	D
15 TREVAC(1)	0,89440%	por unidade	D
16 Duplicação dos THS 13 a 15(1)	0,09308%	por km	D
17 Terceira faixa(1)	0,02889%	por km	D/A
18 DAES duplicação	0,00007%	por m²	D
19 Vias Marginais (2)	0,27257%	por km	D/A/E
20 Implantação de acostamentos(2)	0,01953%	por km	D/A/E
21 Adequação de acostamentos(2)	0,02012%	por km	D/A/E
22 Implantação de iluminação em travessias urbanas (pista) (2)	0,01356%	por km	D/A/E
23 Passarelas(2)	0,08169%	por unidade	D/A/E
24 Melhorias de interseções(2)	0,02893%	por unidade	D/A/E
25 Rotatórias alongadas(2)	0,09940%	por unidade	D/A/E
26 Melhorias de acesso (pista simples) (2)	0,01470%	por unidade	D/A/E
27 Melhorias de acesso (pista dupla) (2)	0,00800%	por unidade	D/A/E
28 Correção de traçado(2)	0,17408%	por unidade	D/A
29 Retornos em nível(2)	0,00391%	por unidade	D/A/E

(1) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra inexecutada aprovada pela ANTT, em relação à extensão prevista para o respectivo ano, para o cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pela extensão adicional concluída, em relação à extensão prevista para o respectivo ano, para o cálculo do Acréscimo.

(2) O percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pelo percentual de inexecução da obra aprovada pela ANTT, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano, para o cálculo do Desconto, e deverá ser multiplicado pelo percentual de execução adicional, em relação ao percentual previsto para o respectivo ano, para o cálculo do Acréscimo.

3.15. Ocorre que, nos termos do Processo nº 50500.004472/2021-10, por intermédio do Despacho SUROD SEI nº 9234397, de 20/12/2021, a SUROD solicitou à GEFIR duas alternativas para a apuração do Fator D, no que tange ao Dispositivo de Xapetuba - Item 3.2.1.3 do PER, como segue:

"À GEFIR, tendo em vista que, no entendimento da SUROD, há margem de divergência de interpretação, solicito que apresente à GEGEF duas alternativas de apuração de Fator D para fins de apresentação de duas deliberações para que a Diretoria avalie a interpretação que entenda mais adequada, quais sejam, (1) a de que o Fator D deve ser apurado integralmente "por unidade", atribuindo-se desconto máximo em caso de descumprimento de qualquer percentual de execução, ou (2) a de que o Fator D deve ser apurado de acordo com os "percentuais inexecutados", aplicando-se assim o desconto correspondente aos 8% não executados pela concessionária.

Também recomendo, desde já, que a GEFIR inicie tratativas com a concessionária para celebração de termo aditivo ao contrato de concessão, de modo a afastar dúvida de interpretação para fiscalizações futuras." (Grifos nossos)

3.16. A solicitação decorreu do entendimento do Superintendente de possível ocorrência de erro nas referências constantes nas tabelas II e III do Anexo 5, conforme o seguinte excerto:

"Há, ainda, aparente incongruência no uso da referência (1) nas tabelas II e III do anexo 5 do contrato de concessão, ao prescrever, para apuração de desconto sobre dispositivos e edifícios operacionais, que "o percentual relativo ao indicador deverá ser multiplicado pela extensão da obra inexecutada aprovada pela ANTT, em relação à extensão prevista para o respectivo ano.

Note-se que o termo "extensão da obra inexecutada" é usualmente empregado para intervenções lineares, como duplicações e terceiras faixas, ou para equipamentos também mensuráveis por extensão de implantação, como fibra ótica, e não para dispositivos e edifícios." (grifos nossos)

3.17. Assim, em atendimento à solicitação da SUROD, foram realizadas duas análises separadas, considerando duas alternativas de apuração de Fator D, quais sejam: **Alternativa (1) - Fator D = 2,33638% - apurado integralmente "por unidade", atribuindo-se desconto máximo em caso de descumprimento de qualquer percentual de execução, e Alternativa (2) - Fator D = 2,15183% - apurado de acordo com os "percentuais inexecutados", aplicando-se assim o desconto correspondente ao percentual não executados pela concessionária.**

3.18. Em que pese a apresentação de duas alternativas, consoante dispõe o Relatório à Diretoria SEI nº 19/2022 (531051), a 1ª Revisão Ordinária, 1ª Revisão Extraordinária e Reajuste alteram a tarifa de pedágio arredondada (R\$ 5,20), para ambas as alternativas apresentadas, em 6,12% (seis inteiros e doze centésimos por cento) em relação à última tarifa aprovada, quando se iniciou a cobrança de pedágio (em 14/11/2020).

3.19. A análise jurídica realizada pela Procuradoria Federal junto à ANTT, nos termos do Parecer n. 00012/2022/PF-ANTT/PGF (609911), apresentou manifestação desfavorável à possibilidade da apresentação de duas alternativas de apuração do Fator D. Desta forma, requereu à SUROD posicionamento quanto à metodologia correta para a aplicação do dito desconto de reequilíbrio, conforme transcrição do parágrafo 25 do respectivo Parecer abaixo apresentada:

"25. Dessa forma, entendo imprescindível o retorno dos autos à SUROD parajunte aos presentes autos cópia do Despacho SUROD SEI nº 9234397 (Processo nº 50500.004472q2021-10) e apresente a questão de forma aprofundada, posicionando-se quanto à metodologia correta para a aplicação do Fator D nessa situação, levando em conta a prática da Superintendência no tema e considerando, ainda, que essa decisão poderá impactar no futuro não apenas esse contrato, mas diversos outros com previsões semelhantes. Somente diante dessas informações estará a Diretoria Colegiada adequadamente instruída para decidir, conhecendo os fundamentos técnicos e as repercussões práticas de cada uma das alternativas apresentadas. Registre-se que face a não adoção de posicionamento por parte da SUROD a respeito da matéria e face a ausência de questionamento específico sobre o tema, esta Procuradoria não analisou sob o prisma estritamente jurídico a metodologia a luz da interpretação dos dispositivos contratuais." (grifos nossos)

3.20. Mister mencionar que a SUROD solicitou à Superintendência de Concessão da Infraestrutura - SUCON, mediante o Despacho SUROD SEI nº 9234397, manifestação a respeito da divergência de interpretação contratual quanto à metodologia de cálculo do Fator D referente ao Dispositivo de Xapetuba - Item 3.2.1.3 do PER.

3.21. Em atendimento, a SUCON encaminhou o Despacho GREG SEI nº 9474674, de 05/01/2022, que apresentou as seguintes considerações acerca da forma de apuração do Fator D relativo ao citado Dispositivo:

"2. O objetivo do desconto de reequilíbrio é evitar a remuneração da concessionária por serviços não prestados (no caso de obras de melhorias ou ampliação de capacidade, investimentos não

realizados). Assim, não seria razoável a redução da remuneração da concessionária por investimentos realizados, mesmo que parcialmente.

3. A coluna "Unidade" da tabela II do anexo 5 do contrato de concessão indica apenas a referência a ser considerada no cálculo do fator, de acordo com a natureza da obra, por extensão (duplicação, vias marginais, etc), por área de tabuleiro no caso de OAE's e unidade nos casos de dispositivos em geral.

4. Ou seja, na hipótese de obra de duplicação com 15 km de extensão, o fator será calculado pelo percentual indicado na tabela II, multiplicado pela extensão prevista (15) e pelo percentual de inexecução, mesmo que nenhum segmento duplicado tenha sido entregue ao tráfego, de acordo com o item 2.6.1 do Anexo 5 do Contrato de Concessão.

5. A despeito da redação da observação (1) da tabela II indicar apenas a extensão, a mesma lógica deve ser adotada para obras pontuais, indicadas "por unidade" na tabela II do anexo 5. Por uma análise lógica, supõe-se ter havido equívoco na atribuição da observação (1) para os itens 14 e 15, assim como na atribuição da observação (2) para os itens 19 a 22 da tabela II do Anexo' (grifos nossos)

3.22. Diante disso, a SUROD, por meio do Despacho SUROD SEI nº9628209, de 20/01/2022, considerando a mencionada orientação da Procuradoria, bem como as observações da SUCON, recomendou que, na presente revisão, seja adotado o percentual do desconto de reequilíbrio calculado segundo a metodologia de cálculo utilizada na Alternativa (2), conforme transcrição abaixo:

"Nesse contexto, recomendo que a Diretoria adote a interpretação segundo a qual o Fator D relativo ao Trevo de Xapetuba (item 3.2.1.3 do PER) deve ser apurado de acordo com os "percentuais inexecutados", e não integralmente enquanto não concluída a obra "por unidade", tendo em vista o incentivo contratual decorrente da regra.

Embora confusa, a redação da Tabela II do Anexo 5 ao contrato de concessão pode levar à interpretação - a nosso ver, inconveniente - de que o Fator D deve ser aplicado integralmente caso a concessionária não logre atingir 100% de execução da obra na data devida. Referida sistemática "zero ou um" pode vir a representar, para dispositivos semelhantes, como o Trevão, desincentivo a que a concessionária busque avançar ao máximo com a execução da intervenção, uma vez que qualquer percentual de inexecução verificado implicará aplicação total do Fator D correspondente.

Assim, à luz do que dispõe o item 2.6.1 do Anexo 5, parece-nos que a interpretação que melhor ajusta os incentivos à execução do contrato vai no sentido de que o Fator D deve ser aplicado de forma proporcional ao percentual verificado pela fiscalização." (grifos nossos)

3.23. Conforme se depreende do acima exposto, a discussão gira em torno da forma de aplicação do Fator D: se o desconto deveria ser integral, pela unidade descumprida, ou proporcional à parte não executada da unidade.

3.24. Nota-se que ambas as Superintendências entenderam que existe equívoco nas referências constantes nas tabelas II do anexo 5, e sendo assim, no caso do citado Dispositivo, diferentemente do que dispõe a referência do item na Tabela II, interpretaram que a aplicação do desconto deveria ocorrer proporcionalmente ao percentual executado da obra, em vista de incentivo contratual decorrente da regra.

3.25. Embora haja razoabilidade nessa interpretação, e, a priori, compartilho dos referidos entendimentos, avalio que o assunto carece de maior aprofundamento. É sabido que a ANTT já adotou preferência regulatória diferente dessa em outros contratos de concessão sob gestão da Agência, a exemplo do contrato da ECO101, citado no Despacho SUROD SEI nº9628209, cuja redação contratual prevê a adoção da lógica da aplicação integral do Fator D em caso de qualquer percentual de inexecução verificado.

3.26. Assim, em que pese os argumentos trazidos quanto a incentivos à execução do contrato, considerando que pode ter ocorrido equívoco na redação da Tabela II, não somente para o item relativo ao Dispositivo de Xapetuba, mas também em relação a outros itens, segundo afirmou a SUCON na sua manifestação, considerando, ainda, que questões relativas à interpretação do contrato demandam discussão mais abrangente, inclusive no que diz respeito a possíveis impactos em instrumentos contratuais com disposições similares, a fim de garantir maior segurança à decisão, julgo cabível determinar a SUROD que promova a autuação de processo apartado desses autos, no qual poderá ampliar a análise da questão, incluindo as repercussões práticas relacionadas. Trazendo de forma procedimentalizada e instruída para que o Colegiado possa manifestar neste caso em específico e, até mesmo, evoluir em entendimentos anteriormente esposados.

3.27. Isto posto, em relação às duas alternativas para o valor do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) submetidas ao exame da Diretoria Colegiada, verifica-se que após o arredondamento, a tarifa de pedágio em ambas convergem para um incremento de 6,12% (seis inteiros e doze centésimos por cento) em relação à última tarifa aprovada, conforme demonstram os Quadros 6 - Variação tarifária - ALTERNATIVA (1) e 7 - Variação tarifária - ALTERNATIVA (2), constantes do Relatório à Diretoria SEI nº 19/2022 (9531051), abaixo transcritos.

Quadro 6 - Variação tarifária - ALTERNATIVA (1)

Praça de pedágio	Início de contrato		Revisão 1		Variação	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa arred. (%)
P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7	4,86019	4,90	5,16725	5,20	6,32%	6,12%

Quadro 7 - Variação tarifária - ALTERNATIVA (2)

Praça de pedágio	Início de contrato		Revisão 1		Variação	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa arred. (%)
P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7	4,86019	4,90	5,17714	5,20	6,52%	6,12%

3.28. Diante disso, em vista do regular andamento do processo, **entendo que a Alternativa 1 é a mais adequada para a revisão tarifária ora em análise no presente momento, uma vez que a**

opção não enseja neste momento em alteração da previsão da Tabela II do anexo 5 do contrato de concessão.

3.29. Frisa-se que a decisão pela Alternativa 1 não afasta a ampliação da discussão relacionada à aplicação do desconto de reequilíbrio que melhor se ajusta aos incentivos à execução do contrato de concessão da ECOCERRADO.

3.30. Desta feita, a Nota Técnica SEI nº 6142/2021/GEFIR/SUOD/DIR (624621) apresentou a tabela abaixo para o valor do Desconto de Reequilíbrio (**Fator D**) referente ao 1º ano concessão a ser considerado na presente revisão para a Alternativa 1, como segue:

Fator D		
1º ano Concessão	Alternativa (1)	
	Meta Ano 1	Total
	2,33638%	2,33638%

3.31. Quanto ao **Fator C**, os quadros a seguir mostram os eventos inseridos na "Conta C", e as variáveis consideradas para cálculo do "Fator C":

Itens da Conta C - Ano 1	
Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Verba anual para Segurança no Trânsito	-1.133.451,05
RDT	-718.260,32
IRT provisório e Arredondamento	-159.092,77
Alteração da alíquota de ISSQN	-106.230,48
Estudos e licenças ambientais	0,00
Montante da Conta C - R\$ (C_{t+1})	-2.117.034,61

Cálculo Fator C ("C _{t+1} ")	
Taxa de juros	
IRT set/20 (definitivo) ano 1	1,15326
IRT set/21 (provisório) ano 2	1,27143
Variação IRT (i)	10,25%
TIR FCM (f)	8,47%
Taxa de juros do ano 2 (rt)	19,58%
FATOR C	
Montante (C _{t+1})	-2.117.034,61
Fator C aplicado no ano 1 (C _t)	0,00000
Montante conta C aplicado no ano 1 (C _{dt})	0,00
Tráfego total pedagiado equivalente apurado no ano 1 (VTPe _{qt}) *	31.042.300,44
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 1 (VTPe _{qt})	-
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 2 (VTPe _{qt+1})	31.663.146,45
Fator C a ser aplicado no ano 2 (ct+1)	-0,06686
Fator C convertido a preços iniciais	-0,05259

*Tráfego projetado para proporção anual

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

3.32. Conforme Nota Técnica nº 6317/2021/GEFIR/SUOD/DIR (8740920), ocorreram desapropriações e excedente de estudos ambientais que ensejam recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal. Para tanto, foi criado o FCM1 na presente revisão, com TIR de 8.47%.

3.33. O quadro a seguir apresenta os eventos considerados na 1ª Revisão Extraordinária, contemplados no Fluxo de Caixa Marginal e seus respectivos impactos no reequilíbrio econômico-financeiro da TBP:

Quadro 4: Alterações PER			
Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Revisão Extraordinária			
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Implantação de Verbas de Desapropriação e Desocupação	5.1	Inv	0,00013
Estudos Ambientais - Valor Excedente	6.1	Inv	0,00075

3.34. Especificamente com relação ao item 6.1 Estudos Ambientais - Valor excedente, conforme exposto na subcláusula 7.2 do Contrato, estimou-se um montante de R\$ 3.930.863,96 para ressarcimento e remuneração ao Poder Concedente pelos custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais para a realização das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio:

" 7.2 A **Concessionária** considerou na **Proposta** apresentada o montante de R\$ 3.930.863,96 (três milhões novecentos e trinta mil oitocentos e sessenta e três reais e noventa e seis centavos), para (i) ressarcimento e remuneração ao **Poder Concedente** pelos custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais previstas na subcláusula 5.2, e (ii) para o custeio das licenças de instalação e autorizações ambientais necessárias ao cumprimento das metas das **Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias** previstas no subitem 3.2.1 do PER, exceto o estoque de melhorias, com prazo de execução até o 5º ano da **Concessão**."

3.35. A Nota Técnica nº 705/2022/GEFIR/SUOD/DIR (9861711), considerando o Despacho

GEENG SEI nº 9951025, de 08/02/2022, traz que o pleito da Concessionária quanto ao montante de R\$ 4.766.596,32 (preços correntes) dispendido referente aos Estudos e Licenças Ambientais de reponsabilidade do Poder Concedente, foi aceito integralmente.

3.36. Ainda na referida Nota Técnica, constatou-se que o valor total, a preços iniciais, perfaz o montante de R\$ 4.162.597,78, o que excede o valor contratual previsto (R\$ 3.930.863,96) em R\$ 231.733,82 (duzentos e trinta e um mil, setecentos e trinta e três reais e oitenta e dois centavos). Desta forma, tal valor excedente foi considerado nesta revisão tarifária via Fluxo de Caixa Marginal no 1º Ano Concessão.

3.37. Quanto à eventual recomposição de custos administrativos (6,24%) relativa ao valor excedente dos custos com os Estudos Ambientais, a Procuradoria Federal junto à ANTT apresentou a seguinte recomendação acerca da necessidade de avaliação do cabimento de recomposição de custos administrativos, conforme o seguinte excerto do seu citado Parecer:

40. A questão da prestação de contas pela EPL é matéria tratada em outros autos, importando aqui apenas as possíveis repercussões de tal situação na presente revisão. Com essa delimitação de escopo, entendo que a SUROD deve manifestar-se expressamente sobre dois pontos: (...)

1. o reequilíbrio econômico-financeiro em razão dos ressarcimentos efetivados pela concessionária à EPL, por determinação da ANTT, deve ser definitivo e não provisório;
2. tendo a concessionária efetivado mero ressarcimento à EPL, sem execução efetiva de nenhuma atividade, deve ser reavaliado o cabimento de recomposição de custos administrativos, segundo as regras aplicáveis. (grifos nossos)

3.38. Em atendimento à manifestação jurídica, a área técnica avaliou não ser cabível nesta revisão tarifária, a previsão da inclusão de valores relativos a custos administrativos, referentes ao presente item, no Fluxo de Caixa Marginal, por se tratar de situação inédita e específica, a qual não pode ser caracterizada como obra ou serviço nos termos previstos na Resolução ANTT nº 3.651/2011.

RESULTADO DA 1ª REVISÃO ORDINÁRIA, 1ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE

3.39. O Quadro abaixo sintetiza os resultados das análises apresentadas pela área técnica, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 1ª Revisão Ordinária, a 1ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP:

Composição da tarifa

Composição da Tarifa	1ª RO e 1ª RE
	Alternativa (1)
TBP Contrato	4,21431
TBP FCM	0,000878
Fator D	2,33638%
Fator A	0,00000%
Fator E	0,00000%
Fator C	-0,05259
IRT	1,27143

3.40. A partir dessa composição tarifária, calculou-se a Tarifa de Pedágio para categoria 1 de veículos, antes e após o arredondamento de início do contrato e da presente 1ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária:

Variação tarifária

Praça de pedágio	Início de contrato		Revisão 1		Variação	
	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Tarifa arred. (R\$)	Tarifa (%)	Tarifa arred. (%)
P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7	4,86019	4,90	5,16725	5,20	6,32%	6,12%

3.41. A tabela a seguir apresenta os valores das Tarifas de Pedágio para cada categoria de veículos, obtidas a partir da Tarifa de Pedágio determinada para categoria 1:

Tabela de tarifas

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	5,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	Dupla	2,0	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simplex	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3,0	15,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2,0	10,40
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4,0	20,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5,0	26,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6,0	31,20
9	Motocicletas, motonetas, triciclos e	2	Simplex	0,5	2,60

	bicicletas motorizadas	4	simples	0,5	2,00
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	0,00

3.42. Com relação à verificação da adimplência contratual da concessionária, verifica-se que o Relatório Consolidado de Fiscalização (8677076) e o respectivo Atestado de Regularidade (9419896), com validade até 30/04/2022, apresentam análise das cláusulas econômico-financeira do contrato de Concessão considerando a Concessionária, em relação aos itens de verificação constantes do Manual de Fiscalização Financeira, aprovado pela Deliberação nº 341/2009, de 9 de dezembro de 2009, e atualizado pela Deliberação nº 459/2017/ANTT, de 13 de dezembro de 2017, em situação REGULAR.

3.43. Por fim, cabe ressaltar que, por meio do Parecer n. 00012/2022/PF-ANTT/PGF (9609911), a PF-ANTT concluiu que foi devidamente observado o procedimento de Reajuste e Revisão Ordinária da tarifa de pedágio, previsto no Contrato de Concessão e nas normas regulatórias aplicáveis.

3.44. Por todo o exposto, diante das análises técnicas e jurídica, entendo presentes os requisitos necessários para a aprovação da 1ª Revisão Ordinária, a 1ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., nos termos da minuta de Deliberação SEI 9998580.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, considerando as manifestações técnicas e jurídicas contidas nos autos, VOTO por aprovar a 1ª Revisão Ordinária, a 1ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio do Contrato da Concessionária Ecovias do Cerrado S.A., cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio a ser praticada pela Concessionária em R\$ 5,20 (cinco reais e vinte centavos), com vigência contratual a partir de 14 de novembro 2021 - sendo que o atraso será computado na revisão subsequente.

Brasília, 17 de fevereiro de 2022.

GUILHERME THEO SAMPAIO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 17/02/2022, às 19:22, 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 **9998574** e o código CRC **8643ACC8**.

Referência: Processo nº 50500.062815/2021-52

SEI nº 9998574

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