



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 090/2024

OBJETO: 9ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CRNO)

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.078746/2024-41

PROPOSIÇÃO PRG: Nota Jurídica nº 00197/2024/PF-ANTT/PGF/AGU e Nota Jurídica nº 00276/2022/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: por aprovar a 9ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio aplicável ao trecho concedido da BR-163/MT, explorado pela Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CRNO).

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de proposta da aprovação da 9ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) do contrato de concessão da Rodovia BR-163/MT, explorado pela Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CRNO).

2. DOS FATOS

2.1. A concessão da CRNO 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 pela rodovia BR-163/MT, no prazo e nas condições estabelecidas no Contrato e no PER, mediante cobrança da TBP.

2.2. Por meio do Ofício Circular nº 682/2024/SUROD/DIR-ANTT (SEI 22353242), a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) comunicou à concessionária da instauração do presente processo administrativo para apuração da 9ª revisão ordinária do contrato, solicitando dela as informações necessárias para tanto. No mesmo expediente, a SUROD solicitou das suas Gerências os respectivos pareceres referentes ao tema, considerando as suas competências regimentais.

2.3. A concessionária encaminhou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato por meio do Ofício 6.175/2024 (SEI 22592315) e Planilha - Dados de Tráfego 10º ano concessão (SEI 22820904), de 10/04/2024.

2.4. Os resultados preliminares foram encaminhados à concessionária, em obediência aos arts. 148, § 2º, e 152, inciso III, ambos da Resolução nº 6.032, de 21 de março de 2023, por meio do Ofício nº SEI nº 16660/2024/CGEFI/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 23826677), tendo a CRNO se manifestado por intermédio do Ofício nº 6562/2024 (SEI 24835096).

2.5. Em sua manifestação, a concessionária solicitou, com fundamento na cláusula 2.3 do anexo 6 do contrato de concessão, o parcelamento dos valores referentes aos itens "Receitas Extraordinárias e de compensação de receitas do 1º Termo Aditivo - Praça de Pedágio 06", a fim de amenizar a oscilação tarifária.

2.6. A Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários (GEGIR) analisou a manifestação da concessionária por meio das Notas Técnicas SEI nº 4214/2024/COPER/GEGER/SUROD/DIR-ANTT (SEI 23710734) e nº 6878/2024/COPER/GEGER/SUROD/DIR-ANTT (SEI 25563839). A Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGERF) realizou a análise complementar dos demais itens da revisão, apresentando os resultados do reequilíbrio econômico-financeiro por intermédio da Nota Técnica SEI nº 4927/2024/CGEFI/GEGERF/SUROD/DIR-ANTT (SEI 24216647).

2.7. A Procuradoria Federal junto à ANTT se manifestou por meio das Notas Jurídicas nº 00197/2024/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23049434) e nº 00276/2022/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI 23049450).

2.8. Em que pese ser matéria delegada à SUROD, em virtude do pleito de parcelamento de determinados valores da revisão ordinária, a mencionada unidade organizacional instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 595/2024 (SEI 25667951), que também contém em seu texto as minutas de deliberação.

2.9. Conforme consta na Certidão de Distribuição 25824515, os autos foram distribuídos mediante sorteio a esta Diretoria para análise e proposição em reunião da Diretoria Colegiada.

2.10. 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. Como se sabe, o reajuste da TBP se presta à recomposição tarifária decorrente da perda do valor aquisitivo da moeda. Conforme a cláusula 6.30 do contrato de concessão, a TBP é reajustada anualmente pelo produto da Tarifa Básica de Pedágio a Preços Iniciais (TBPI) pelo Índice de Reajustamento de Tarifa (IRT).

3.3. Segundo a SUROD, foi calculado um IRT de 2,02237 para o ano de 2024, conforme demonstrado na fórmula abaixo, o que corresponde a uma variação de 4,50% (quatro inteiros e cinquenta centésimos por cento) em relação ao IRT aplicado na revisão anterior (1,93531):

$$\text{IRT} = \frac{\text{IPCA}_i}{\text{IPCA}_0} = \frac{6.967,89}{3.445,41} = 2,02237$$

3.4. Com relação às verbas contratuais, em conformidade com o Parecer nº 6013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (segurança no trânsito, fiscalização, RDT etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário, no caso, 05/03/2014. Desta forma, em relação ao 10º ano concessão, considerando os números-índice do IPCA de janeiro de 2024 e de janeiro de 2014, apurou-se o valor do IRT verbas para os valores do 11º ano concessão, conforme a seguinte fórmula:

$$\text{IRT} = \frac{\text{IPCA}_i}{\text{IPCA}_0} = \frac{6.801,72}{3.836,38} = 1,77295$$

3.5. Assim, para consideração dos valores apurados no 10º ano de concessão na Conta C, divide-se o valor a preços correntes pelo IRT verbas do 10º ano e atualiza-o para preços do 11º ano de concessão.

9ª Revisão Ordinária:

3.6. O Contrato de Concessão, em sua cláusula 18.4.1, estabelece que a Revisão Ordinária compreende os seguintes aspectos:
18.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do Fator Q, Fator C, Fator D e Fator X.

3.7. Os aspectos da revisão também são abordados no art. 24, incisos VI e VII, da Lei 10.233/2001, e nas Resoluções nº 6.000/2022 e nº 6.032/2023.

Fator X:

3.8. O Fator X refere-se ao compartilhamento com os usuários do Sistema Rodoviário dos ganhos de produtividade obtidos pela concessionária.

3.9. De acordo com a cláusula 18.4.5, o Fator X será igual a zero até o final do quinto ano do prazo de concessão. O sexto ano da concessão teve início em 21/03/2019. Contudo, como não houve resposta à demanda acerca do Fator X, e considerando o conteúdo do Despacho GREG SEI 3610014, que orienta a aplicação provisória de 0 (zero) para o Fator X enquanto não sobrevier Resolução e a divulgação dos percentuais aplicáveis de compartilhamento de ganhos com a concessionária, foi considerado para esta revisão que **o Fator X a ser aplicado será zero**.

Fator Q:

3.10. O Fator Q é um redutor ou incrementador da TBP utilizado para a aplicação de desconto por não atendimento dos indicadores de qualidade previstos no anexo 7 do contrato de concessão ou, se for o caso, como acréscimo no caso do atendimento de tais requisitos.

3.11. O indicador de disponibilidade da rodovia tem previsão de início a partir da primeira revisão ordinária da tarifa após o início do sexto ano da data de assunção. Até o início da aferição de tal indicador, o valor indicado será zero.

3.12. O indicador do nível de acidentes tem previsão de início a partir do início da cobrança de tarifa de pedágio pela concessionária, com aplicação prevista na revisão ordinária subsequente ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança.

3.13. A Resolução nº 6.032/2023, que aprovou o Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR-3), em seu art. 190, aduz que os Fatores Q e X serão extintos dos contratos de concessão cujas concessionárias aderirem ao RCR. Até o momento, não houve adesão da CRNO, motivo pelo qual tais fatores ainda serão mencionados nas revisões. Contudo, tal como o Fator X, por ausência de regulamentação dos critérios estabelecidos, não foi apresentado **o valor a ser aplicado do Fator Q, motivo pelo qual será aplicado nesta revisão o valor 0,00% (zero por cento)**.

Fator D:

3.14. O Fator D, previsto na cláusula 22.6.1 do contrato de concessão, prevê que a ANTT deve promover a avaliação de desempenho da concessão com base nas regras e procedimentos previstos no anexo 5. A Nota Técnica SEI nº 4927/2024/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 24216647) explica como funciona tal Fator:

60. De acordo com a subcláusula 22.6.1 do Contrato de Concessão, a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão com base nas regras e procedimentos previstos no Anexo 5, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Ampliação de Capacidade e Manutenção do Nível de Serviços, aplicando-se o percentual de acréscimo ou desconto sobre a TBP mediante a metodologia do Fator D (Desconto de Reequilíbrio).

61. Portanto, o Fator D é composto de duas partes: Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER (1ª Parte) e Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção (2ª Parte).

62. A 1ª Parte tem efeito a partir da revisão ordinária subsequente à avaliação do recebimento da parcela anual das obras de duplicação pela ANTT. O marco inicial de contagem, de 12 meses para cada meta anual de duplicação, ocorreu 1 ano após o início da Concessão.

63. O período de avaliação e a aplicação automática do Fator D segue os termos do Contrato e do PER, assim como o disposto no Parecer nº 02425/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25/11/2016.

64. O referido Parecer apresenta o entendimento de que o descumprimento das metas de ampliação deve ser apurado 1 ano após a data de assunção do trecho rodoviário, considerando que as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independente de atraso na obtenção:

(...)

3.15. Após a apuração, a SUROD constatou que **o valor definitivo do Fator D/A para o 10º ano concessão será de 2,25729%**.

Fator C:

3.16. A cláusula 1.1.1, item xix, prevê que o Fator C é um "redutor 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, conforme a metodologia prevista no Anexo 6**". O Fator C é aplicável em função de eventos diversos, tal como exemplifica a cláusula 1.3 do anexo 6 do contrato de concessão:

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com **Recursos para Desenvolvimento Tecnológico - RDT**, conforme previsto no Contrato;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;

1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;

1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;

1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;

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

1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária;

1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**

3.17. A metodologia de cálculo do Fator C é prevista na cláusula 2 do anexo 6 do contrato de concessão.

3.18. Os eventos que impactaram as receitas da concessionária e que foram considerados pela ANTT na Conta C para reequilíbrio por meio do Fator C, de forma resumida, são os seguintes:

I - Correção do IRT provisório;

II - Atraso no início de vigência da 7ª revisão ordinária - montante positivo de R\$ 22.826.302,02 (vinte e dois milhões, oitocentos e vinte e seis mil trezentos e dois reais e dois centavos);

III - Arredondamento tarifário - montante negativo de R\$ 632.845,00 (seiscentos e trinta e dois mil oitocentos e quarenta e cinco reais);

IV - Diferenças das alíquotas de ISSQN - montante negativo de R\$ 1.584.959,79 (um milhão, quinhentos e oitenta e quatro mil novecentos e cinquenta e nove reais e setenta e nove centavos);

V - Verba de segurança no trânsito - montante negativo de R\$ 1.913.502,52 (um milhão, novecentos e treze mil quinhentos e dois reais e cinquenta e dois centavos);

VI - Verba de Recurso de Desenvolvimento Tecnológico - montante negativo de R\$ 97.673,31 (noventa e sete mil seiscentos e setenta e três reais e trinta e um centavos);

VII - Verba de estudos ambientais - não foram aprovados valores na prestação de contas referentes à Verba Ambiental utilizada durante o 10º ano concessão;

VIII - Receitas extraordinárias e custos associados - montante negativo de R\$ 4.626.020,98 (quatro milhões, seiscentos e vinte e seis mil vinte reais e noventa e oito centavos);

IX - Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real - montante positivo de R\$ 231.817,73 (duzentos e trinta e um mil oitocentos e dezessete reais e setenta e três centavos);

X - Reversão de receita devido à mudança de localização da Praça P06 (1º Termo Aditivo) - montante negativo de R\$ 15.187.849,95 (quinze milhões, cento e oitenta e sete mil oitocentos e quarenta e nove reais e noventa e cinco centavos);

XI - Correção do montante aplicado na 7ª revisão ordinária (1º Termo Aditivo - mudança de localização da Praça P06) - montante negativo de R\$ 1.036.134,59 (um milhão, trinta e seis mil cento e trinta e quatro reais e cinquenta e nove centavos).

3.19. Os eventos acima destacados, bem como os cálculos realizados, estão melhor detalhados na Nota Técnica SEI nº 4927/2024/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 24216647).

3.20. Segundo a mencionada Nota Técnica, o saldo calculado para a Conta C na 9ª revisão ordinária resultou no valor negativo de R\$ 2.020.866,39 (dois milhões, vinte mil oitocentos e sessenta e seis reais e trinta e nove centavos), a preços de julho de 2024.

3.21. Em seguida, foi realizada a projeção do tráfego para o 11º ano concessão, na forma disposta na cláusula 2.2.2 do anexo 6 do contrato de concessão, tendo como resultado o valor de 119.477.011,59. Assim, foi calculado o valor do **Fator C, resultando no valor positivo de R\$ 0,04450**.

Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal:

3.22. Nos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs) da concessão, foram considerados os seguintes eventos:

- FCM de TIR igual a 8,01% (FCM1), incluído em 2014 por ocasião da 1ª Revisão Extraordinária (Resolução ANTT nº 4.296/2014);
- FCM de TIR igual a 9,43% (FCM2), incluído em 2016 por ocasião da 2ª Revisão Extraordinária (Resolução ANTT nº 4.903/2015);
- FCM de TIR igual a 9,95% (FCM3), incluído em 2018 por ocasião da 3ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária (Resolução ANTT nº 4.903/2015); e
- FCM de TIR igual a 8,47% (FCM4), incluído em 2021 por ocasião da 5ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária (Resolução nº 5.757/2019).

3.23. Ademais, com relação à substituição do tráfego projetado pelo real, em obediência ao art. 89, inciso III, da Resolução 6.032/2023, foram lançados nos FCMs abertos os dados reais, resultando nos impactos descritos no quadro abaixo:

Quadro: Impactos substituição tráfego real 10º ano concessão

Fluxo de Caixa Marginal	Varição Percentual
FCM1	0,01612%
FCM2	-3,49035%
FCM3	-0,07483%
FCM4	-0,00303%

3.24. Como a substituição do tráfego projetado pelo real resultou em uma variação de -3,4847% nos FCMs, verifica-se que ele está fora do intervalo de 5% definido como limite para ajustes na curva de crescimento, para mais ou para menos.

3.25. Já com relação às alterações no Programa de Exploração da Rodovia, a SUROD propõe alterações no cronograma de obras e serviços para um item. O referido item e o impacto de sua alteração de cronograma estão descritos no quadro a seguir:

Quadro: Impacto das alterações no PER sobre a TBP

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Operação dos controladores de velocidade previstos originalmente no PER	3.1	Inv	-0,0000027

3.26. No que tange à aplicação do percentual de eixos suspensos projetado na tarifa do contrato a vigor na 9ª revisão ordinária, foi constatado que o percentual de perda de eixos suspenso no 10º ano concessão foi de 9,25%, sendo que o impacto efetivo do percentual de eixos suspensos na tarifa do contrato original foi de 10,19%. Assim, com base na tarifa de contrato da concessão (R\$ 0,02638) e do percentual de eixos suspensos (10,19%), foi calculada a tarifa de contrato, resultando em 0,02907.

Cálculo da Tarifa de Pedágio:

3.27. A fórmula de cálculo da Tarifa de Pedágio está descrita na cláusula 18.3.3 e foi calculada com base nos resultados indicados na tabela abaixo:

Quadro: Composição da tarifa de pedágio

Composição da Tarifa	9º RO
TBP quilométrica contratual	R\$ 0,02638
Impacto de eixos suspensos na TBP contratual	10,1951%
TBP quilométrica acumulada nos FCMs	R\$ 0,00381
TBP quilométrica contratual com impacto de eixos suspensos	R\$ 0,03288
Fator D	2,25729%
Fator Q	0,0000%
Fator X	0,00000%
Fator C	R\$ 0,04450
IRT ¹	2,02237
TBP Contrato Revisada	0,02907

¹A variação do IPCA no período de julho/2023 a julho/2024 foi de 4,50%, com vigência no período de 06/09/2024 a 05/09/2025.

3.28. A partir de tais dados, assim como os Trechos de Cobertura das Praças (TCPs), obteve-se os valores das tarifas nas diferentes praças de pedágio da concessão para a categoria 1 de veículos. O quadro a seguir ilustra o comparativo entre as tarifas calculadas na revisão anterior e nesta revisão, antes e após o arredondamento:

Quadro: Variação tarifária

Praça de pedágio	TCP	8ºRO		9ºRO		Variação	
		Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred.
Praça 1	88,00	6,26918	6,30	5,77930	5,80	-7,81%	-7,94%
Praça 2	99,50	7,03655	7,00	6,52874	6,50	-7,22%	-7,14%
Praça 3	81,00	5,80208	5,80	5,32313	5,30	-8,25%	-8,62%
Praça 4	80,44	5,76472	5,80	5,28663	5,30	-8,29%	-8,62%

Praça 5	107,50	7,57037	7,60	7,05008	7,10	-6,87%	-6,58%
Praça 6	90,00	6,40264	6,40	5,90964	5,90	-7,70%	-7,81%
Praça 7	73,94	5,33099	5,30	4,86304	4,90	-8,78%	-7,55%
Praça 8	95,00	6,73628	6,70	6,23548	6,20	-7,43%	-7,46%
Praça 9	135,50	9,43876	9,40	8,87479	8,90	-5,97%	-5,32%
						Média	-7,59%
							-7,45%

3.29. Infere-se, portanto, que a média das variações nas tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas representam um **percentual negativo de 7,45%** em relação às tarifas arredondadas aprovadas na revisão anterior.

Pleito de parcelamento de itens da Conta C:

3.30. Por intermédio da Carta Ofício nº 5.562/2024 (SEI 24835096), a concessionária considerou corretos os cálculos preliminares realizados pela área técnica, realizou contestações a respeito dos fatores D/A e reconhecimentos de verbas por parte da ANTT. Além disso, com fulcro na cláusula 2.3 do anexo 6 do contrato de concessão, a CRNO apresentou proposta de avaliação por parte da Agência quanto à conveniência do parcelamento de itens da Conta C, a fim de se evitar oscilação tarifária. Os itens em questão seriam: a) receitas extraordinárias; b) compensação de receitas no 1º termo aditivo - praça de pedágio 06.

2.3 A ANTT determinará o montante da da Conta C a ser utilizado no cálculo do Fator C que incidirá sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte, podendo optar por um montante inferior ao total do saldo da Conta C para evitar grandes oscilações tarifárias.

3.31. Por sua vez, no art. 108 da Resolução 6.032/2023, é previsto que eventuais parcelamentos devem ser autorizados pela Diretoria Colegiada, motivo pelo qual o processo ora em análise, apesar de ser matéria delegada à SUROD, por meio da Resolução 5.818/2018 (art. 6º, inciso XI), o processo foi remetido à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

3.32. Foi destacado pela CRNO que, na 3ª revisão ordinária e 7ª revisão extraordinária da antiga concessionária Minas Gerais Goiás S.A. - MGO, atual ECO 050, foi aplicado o parcelamento em 3 (três) anos do saldo da Conta C. A concessionária reforça sua motivação com os seguintes argumentos:

29. A postergação de descontos tarifários é uma medida válida, conforme premissas abaixo detalhadas:

a. Impacto Econômico-Financeiro: A aplicação imediata do desconto tarifário poderia comprometer a estabilidade financeira do contrato de concessão, afetando a capacidade do concessionário de cumprir suas obrigações contratuais, como manutenção e melhoria da infraestrutura.

b. Proteção aos usuários: A postergação pode evitar aumentos tarifários futuros mais expressivos ou a deterioração da qualidade dos serviços prestados, protegendo assim os usuários da rodovia de impactos negativos

30. A resolução 6.032/2023 da ANTT ("RCR 3") prevê que a ANTT pode, visando resguardar a estabilidade tarifária, a seu critério e por decisão fundamentada da Diretoria, parcelar ou postergar impacto decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, no fluxo de caixa ou, mediante aplicação do Fator C, no âmbito da Conta C, veja-se:

'Art. 82. Para resguardar a estabilidade tarifária, a ANTT poderá, a seu critério e por decisão fundamentada da Diretoria, parcelar ou postergar impacto decorrente da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, no fluxo de caixa ou, mediante aplicação do Fator C, no âmbito da Conta C.

Art. 108. A aferição do Fator C será feita anualmente de ofício e terá início a partir do início da cobrança de tarifa de pedágio pela concessionária, com sua primeira aplicação prevista na revisão ordinária subsequente. [...]

§ 4º O impacto econômico-financeiro decorrente da aplicação dos valores contabilizados na Conta C poderá ser implementado integralmente em revisão ordinária ou, mediante autorização da Diretoria com vistas à preservação da estabilidade tarifária, de forma parcelada em mais de uma revisão ordinária.'

31. Segundo a própria ANTT, ao comentar a referida previsão no documento "comentários ao RCR 3", é necessária a existência de dispositivo que trate sobre a possibilidade de parcelamento ou postergação de impactos que gerem grandes oscilações na tarifa. Neste sentido, considerar o parcelamento dos impactos seria a alternativa para melhor atendimento ao usuário pois garante a estabilidade tarifária.

3.33. A SUROD, com base nos argumentos acima indicados, visando reduzir a oscilação tarifária, e para "aproveitar o saldo remanescente para eventualmente amenizar as oscilações tarifárias que poderão advir de acréscimo de obras e serviços em revisões futuras" (Nota Técnica , propôs que o pleito da concessionária seja atendido, o que nos parece, também, adequado, pelos mesmos motivos elencados pela área técnica.

3.34. Segundo a Nota Técnica SEI nº 4927/2024/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 24216647), a postergação dos efeitos econômicos dos itens acima indicados perfazem o **montante negativo de R\$ 20.850.005,52 (vinte milhões, oitocentos e cinquenta mil cinco reais e cinquenta e dois centavos), a preços de julho de 2024**. Destaca-se que o valor será postergado para que seus efeitos sejam experimentados nas revisões subsequentes, devidamente atualizados monetariamente pelo IPCA e com a aplicação de juros sobre o montante.

3.35. Assim, considerando o parcelamento, o saldo da Conta C e o Fator C foram recalculados. O saldo para a Conta C resultou no valor **positivo de R\$ 18.829.139,13 (dezoito milhões, oitocentos e vinte e nove mil cento e trinta e nove reais e treze centavos), a preços de julho de 2024**. Já o Fator C calculado resultou no valor **positivo de R\$ 0,21091**.

3.36. Desta forma, considerando o parcelamento do saldo da Conta C, a composição tarifária da concessionária, para a 9ª revisão ordinária e do reajuste da TBP ficou da forma sintetizada no quadro abaixo:

Quadro: Composição da tarifa de pedágio - considerando o parcelamento no saldo da Conta C

Composição da Tarifa	9ª RO
TBP quilométrica contratual	R\$ 0,02638
Impacto de eixos suspensos na TBP contratual	10,1951%
TBP quilométrica acumulada nos FCMs	R\$ 0,00381
TBP quilométrica contratual com impacto de eixos suspensos	R\$ 0,03288
Fator D	2,25729%
Fator Q	0,0000%
Fator X	0,00000%
Fator C	R\$ 0,21901
IRT ¹	2,02237
TBP Contrato Revisada	0,02907

¹A variação do IPCA no período de julho/2023 a julho/2024 foi de 4,50%, com vigência no período de 06/09/2024 a 05/09/2025.

3.37. A partir de tal composição tarifária e dos Trechos de Cobertura das Praças, obteve-se os valores das tarifas nas diferentes praças de pedágio da concessão para a categoria 1 de veículos. A seguir, segue quadro comparativo entre as tarifas calculadas na revisão anterior e na presente revisão, antes e após arredondamento:

3.38.

Quadro 20: Variação tarifária - considerando o parcelamento no saldo da Conta C

Praça de pedágio	8ªRO			9ªRO		Variação	
	TCP	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred.
Praça 1	88,00	6,26918	6,30	5,95381	6,00	-5,03%	-4,76%
Praça 2	99,50	7,03655	7,00	6,70325	6,70	-4,74%	-4,29%
Praça 3	81,00	5,80208	5,80	5,49764	5,50	-5,25%	-5,17%

Praça 4	80,44	5,76472	5,80	5,46114	5,50	-5,27%	-5,17%
Praça 5	107,50	7,57037	7,60	7,22459	7,20	-4,57%	-5,26%
Praça 6	90,00	6,40264	6,40	6,08415	6,10	-4,97%	-4,69%
Praça 7	73,94	5,33099	5,30	5,03755	5,00	-5,50%	-5,66%
Praça 8	95,00	6,73628	6,70	6,40999	6,40	-4,84%	-4,48%
Praça 9	135,50	9,43876	9,40	9,04930	9,00	-4,13%	-4,26%
					Média	-4,92%	-4,86%

3.39. Do produto entre as tarifas de pedágio por praça de pedágio para a categoria 1 de veículos, resultantes da 9ª revisão ordinária e do reajuste, e os multiplicadores de tarifa, foram calculadas as tarifas arredondadas para as demais categorias de veículos nas praças de pedágio P1, em Itiquira/MT, P2, em Rondonópolis/MT, P3, em Campo Verde/Santo Antônio de Leverger/MT, P4, em Cuiabá/Santo Antônio de Leverger/MT, P5, em Acorizal/MT, P6, em Diamantino/MT, P7, em Nova Mutum/MT, P8, em Lucas do Rio Verde/MT, P9, em Sorriso/MT, conforme apresentado na tabela a seguir:

Tabela de Tarifas - Praças P1 a P9

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)								
					Praça 1	Praça 2	Praça 3	Praça 4	Praça 5	Praça 6	Praça 7	Praça 8	Praça 9
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simplex	1,0	6,00	6,70	5,50	5,50	7,20	6,10	5,00	6,40	9,00
2	Caminhão leve, Ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2,0	12,00	13,40	11,00	11,00	14,40	12,20	10,00	12,80	18,00
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simplex	1,5	9,00	10,05	8,25	8,25	10,80	9,15	7,50	9,60	13,50
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e Ônibus	3	Dupla	3,0	18,00	20,10	16,50	16,50	21,60	18,30	15,00	19,20	27,00
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simplex	2,0	12,00	13,40	11,00	11,00	14,40	12,20	10,00	12,80	18,00
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	4	Dupla	4,0	24,00	26,80	22,00	22,00	28,80	24,40	20,00	25,60	36,00
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	5	Dupla	5,0	30,00	33,50	27,50	27,50	36,00	30,50	25,00	32,00	45,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semirreboque	6	Dupla	6,0	36,00	40,20	33,00	33,00	43,20	36,60	30,00	38,40	54,00
9	Motocicletas, motonetas, bicicletas moto	2	Dupla	0,5	3,00	3,35	2,75	2,75	3,60	3,05	2,50	3,20	4,50
10	Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	Dupla	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

3.40. Em obediência ao disposto na Portaria nº 150, de 12 de abril de 2018, do extinto Ministério da Fazenda, verifica-se que foi realizada a devida comunicação ao Ministério da Fazenda, nos termos do Ofício SEI nº 23800/2024/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR-ANTT (SEI 25153793), de 19 de agosto de 2024.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o acima exposto, **VOTO por aprovar a 9ª revisão ordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CRNO)**, que alteram os valores das tarifas de pedágio das praças de pedágio P1, em Itiquira/MT, P2, em Rondonópolis/MT, P3, em Campo Verde/Santo Antônio de Leverger/MT, P4, em Cuiabá/Santo Antônio de Leverger/MT, P5, em Acorizal/MT, P6, em Diamantino/MT, P7, em Nova Mutum/MT, P8, em Lucas do Rio Verde/MT, P9, em Sorriso/MT, na forma da minuta de Deliberação DLL 26991365.

Brasília, 29 de outubro de 2024.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA**, Diretor, em 29/10/2024, às 15:31, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 21, inciso II, da [Instrução Normativa nº 22/2023](#) da ANTT.



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 **26991348** e o código CRC **5A9F7F09**.