



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 4/2023

OBJETO: Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o início da cobrança de pedágio do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2021 assinado entre o Poder Concedente e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A. referente ao sistema rodoviário composto pelas rodovias federais BR-163/230/MT/PA.

ORIGEM: Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

PROCESSO (S): 50500.271748/2022-46 e 50500.086982/2021-99

PROPOSIÇÃO PF-ANTT: NÃO HÁ.

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, que autoriza o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) e o início da cobrança de pedágio da Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A. nas Praças de Pedágio Existentes (Praça 01 - Cláudia/MT e Praça 02 - Guarantã do Norte/MT), em conformidade com [a Lei nº 10.233, de 05/06/2001](#), tendo em vista o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2021, assinado entre o Poder Concedente e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., e atendendo ao disposto na subcláusula 16.1.1 do Contrato de Concessão que estabelece que a cobrança estará condicionada à expedição, pela ANTT, de Termo de Vistoria atestando a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e de resolução autorizando a cobrança nas praças de pedágio existentes.

2. DOS FATOS

2.1. Em 8 de julho de 2021, foi realizada a Sessão Pública do Leilão de Concessão do Sistema Rodoviário BR-163/230/MT/PA, na B3 S.A., onde foi aberta a única proposta então apresentada. A proposta econômica escrita deveria considerar o valor da tarifa básica de pedágio, a qual não poderia ser superior a R\$ 0,08560/km (oito mil, quinhentos e sessenta centésimos de milésimos de real por quilômetro), referenciada a julho de 2019, de acordo com o Edital de Concessão.

2.2. Na ocasião, o Consórcio Via Brasil BR163, único proponente, sagrou-se vencedor do certame, tendo oferecido um deságio de 8,09% em relação ao valor máximo da tarifa básica de pedágio.

2.3. Verifica-se que, de acordo com as atribuições conferidas pela Lei nº 10.233, é competência desta Agência para, em nome da União, atuar como poder concedente, reunindo, sob sua administração, os instrumentos de outorga para exploração de infra-estrutura e fiscalizar a prestação dos serviços e a manutenção dos bens arrendados, cumprindo e fazendo cumprir as cláusulas e condições avençadas nas outorgas e aplicando penalidades pelo seu descumprimento;

2.4. O Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2021, firmado entre a União e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., em 1º de abril de 2022, por intermédio da ANTT, concedeu trecho de 1.009,52 km, compreendidos pelo Sistema Rodoviário BR-163/230/MT/PA, compreendendo os trechos a seguir:

a) Rodovia BR-163/MT - (Extensão:262,80 km) Início: Entroncamento com a Rodovia MT-220, em Sinop/MT. Lat: 11°41'37.09"S Long: 55°27'5.91"O Final: Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará , (onde assume o km 0). Lat: 9°34'13.29"S Long: 54°52'36.84"O;

b) Rodovia BR-163/PA - (Extensão 674,40 km) Início: Divisa dos Estados de Mato Grosso e Pará , (onde assume o km 0). Lat: 9°34'13.29"S Long: 54°52'36.84"O Final: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'48.99"S Long: 55°47'9.09"O;

c) Rodovia BR-230/PA - (Extensão: 33,00 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'48.99"S Long: 55°47'9.09"O Final: Início da travessia do Rio Tapajós, no distrito de Miritituba, em Itaituba/PA Lat: 4°17'33.67"S Long: 55°57'46.25"O;

d) Rodovia BR-230/PA - Acesso ao Terminal Portuário de Miritituba - (Extensão: 8,30 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°18'57"S Long: 55°57'27"O Final: Porto de Miritituba - Acesso Lat: 4°17'09"S Long: 55°57'25"O;

e) Rodovia BR-230/PA - Acesso ao Terminal Portuário de Itapacurá - (Extensão: 14,50 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°23'35"S Long: 55°57'27"O Final: Porto de Itapacurá - Acesso Lat: 4°21'43"S Long: 56°03'54"O;

f) Rodovia BR-230/PA - Acesso ao Terminal Portuário de Santarenzinho - (Extensão:

16,52 km) Início: Entroncamento com a BR-230/PA. Lat: 4°20'40"S Long: 55°46'55"O
Final: Porto de Santarenzinho - Acesso Lat: 4°12'37"S Long: 55°48'55"O.

2.5. O Estado do Mato Grosso, unidade federativa cortada pela rodovia em tela, é atualmente o maior produtor de grãos e leguminosas do Brasil, e o trecho representa importante meio de escoamento da produção da Região, tendo, portanto, um importante papel na economia do país, cuja carga principal são produtos como a soja e o milho. Além disso, a maior parte de toda essa produção tem a exportação como destino, sendo as principais rotas os portos do Arco Norte, compreendido pelos Estados do Amazonas, Pará e Maranhão.

2.6. Conforme dados do periódico mensal elaborado pela Conab-Companhia Nacional de Abastecimento e denominado Boletim Logístico, que contém dados sobre os aspectos logísticos do setor agropecuário, sobre a posição das exportações dos produtos agrícolas de expressão no Brasil, a análise do fluxo de movimentação de cargas e o levantamento das principais rotas utilizadas para escoamento da safra (edição de janeiro de 2023 disponível em: <https://tinyurl.com/Boletim-Logistico-2023>), ficam evidenciados, tanto a prevalência da região produtora, quanto o aumento do escoamento pelos portos do Arco Norte.

[...]

/Milho

[...]

Em dezembro foram retomados os aumentos no volume das exportações em relação ao mês anterior, permitindo movimentos recordes do cereal brasileiro. **Os portos do Arco Norte continuaram a apresentar incrementos, atingindo no acumulado jan - dez/22, 44,7% da movimentação nacional**, contra 47,2% no mesmo período do ano anterior. Na sequência, aparece o porto de Santos escoando 36,9% da movimentação total, contra 42,6% do exercício anterior, enquanto pelo porto de Paranaguá foram registrados 11,5% dos volumes embarcados contra 4,6%, em igual período do exercício passado. Os estados que mais atuaram nas vendas para exportação foram: MT, MS, GO e PR.

[...]

/SOJA

[...]

As exportações da oleaginosa pelos portos do Arco Norte totalizaram no período jan - dez/22, 37,6% do montante nacional contra 31,7% no mesmo período do ano anterior. Em seguida, o porto de Santos movimentou 32,7% da oferta nacional contra 26,7%, em igual período do ano passado. Paranaguá seguiu escoando 13% das exportações contra 15% do exercício anterior. O porto de Rio Grande expediu 7,2% contra 14,7% do exercício passado. A origem das cargas para exportação ocorreu, prioritariamente, nos estados de MT, GO, MG, RS e PR.

(Grifos nossos)

2.7. Com o aumento das safras de grãos, em especial de soja e milho, e o aumento das exportações pelo Arco Norte, a região necessita de melhoria da infraestrutura de transporte. Atualmente, há ferrovias que se encontram em fase de estudo para otimizar a logística, como a EF-170, a chamada Ferrogrão, e a Ferrovia de Integração Centro Oeste - FICO, em âmbito federal. Em âmbito estadual, está em fase inicial a Ferrovia de Integração Estadual de Mato Grosso que ligará Rondonópolis/MT até Lucas do Rio Verde/MT. No entanto, os referidos projetos são empreendimentos *greenfield*, com valores elevados de investimento, motivos pelos quais a implantação e o início da operação de tais ramais logísticos não ocorrerão no curto prazo.

2.8. O referido trecho rodoviário faz a ligação das áreas produtoras ao Porto de Miritituba/PA e à outra concessão rodoviária (BR-163/MT - Concessionária Rota do Oeste S.A.), que possibilita ligação ao terminal ferroviário de Rondonópolis/MT, sendo elemento fundamental para o desenvolvimento da região, viabilizando o escoamento de áreas produtoras e fomentando a economia de 13 (treze) Municípios em duas unidades federativas, e, conseqüentemente, contribuindo para o crescimento do PIB do país.

2.9. O trecho apresenta a seguinte composição das faixas de rolamento (SNV 10/2018):

- a) 965,60 km de pista simples;
- b) 4,00 km de pista dupla com canteiro central ou barreira rígida; e
- c) 0,6 km de marginais.

2.10. Os estudos de engenharia e o modelo operacional demonstraram, conforme as premissas e resultados, a necessidade em relação aos investimentos (Capex) previstos para o trecho, o montante total estimado ao longo dos 10 anos de concessão é de R\$ 1,87 bilhões. As despesas operacionais (Opex), entendidas como o somatório dos custos operacionais, despesas obrigatórias e o conjunto de seguros e garantias, atingem a cifra de R\$ 1,2 bilhões.

2.11. A assinatura do Termo de Arrolamento e Transferência de Bens (SEI nº11069932) se deu em 03 de maio de 2022, momento em que o sistema rodoviário foi transferido à Concessionária, sendo essa data considerada o marco temporal para contagem dos prazos de atendimento das obrigações contratuais previstas no Programa de Exploração da Rodovia - PER.

2.12. Por meio do Requerimento SEI 14537764, de 30 de novembro de 2022, a concessionária solicitou análise da ANTT acerca da possibilidade de autorização de início de arrecadação, em 100% do trecho, com efeito caixa e devolução da diferença dos trechos não recebidos em próxima revisão tarifária ordinária.

2.13. Em 18 de janeiro de 2023, a SUROD inseriu o Relatório à Diretoria nº 699/2022 (SEI 14697824), com minuta de Deliberação no corpo do seu texto, e submeteu os autos à Diretoria Colegiada para análise e deliberação.

2.14. Em 18/01/2023, os autos foram distribuídos, por sorteio, à Diretoria Davi Barreto-DDB, por meio da Certidão de Distribuição REDIR-SEGER5073733. No entanto, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD ressaltou **arelevância e a urgência na tramitação do assunto**,

por meio do DESPACHO SUROD15073757, solicitando nova distribuição, nos termos do art. 40, §5º, do Regimento Interno da ANTT. Em seguida, os presentes autos vieram a esta Diretoria para análise e proposição da matéria em Reunião de Diretoria, conforme se afere por meio da Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 15074010.

2.15. Em 24 de janeiro de 2023, foi realizada por esta Diretoria, por meio do Despacho DLL 15156789, diligência à SUROD para esclarecer aspectos com relação à instrução processual.

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

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. A subcláusula 16.1 do Contrato de Concessão celebrado entre o Poder Concedente e a Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A. estabelece os procedimentos e os prazos para conclusão dos trabalhos iniciais previstos no PER, assim como forma para que esta Agência Reguladora emita ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária. A mesma subcláusula determina que a Concessionária dê ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio e de seus valores, conforme pode-se verificar a seguir:

16 Tarifa de Pedágio

16.1 Início da cobrança nas praças de pedágio

16.1.1 A cobrança da Tarifa de Pedágio somente poderá ter início após, cumulativamente:

- (i) a conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais, conforme estabelecido no PER;
- (ii) a implantação de ao menos uma praça de pedágio;
- (iii) integralização do capital social previsto no Edital;
- (iv) a entrega do programa de redução de acidentes, conforme previsto no PER; e
- (v) a entrega do cadastro do passivo ambiental, conforme previsto no PER.

16.1.2 A conclusão das metas dos Trabalhos Iniciais de acordo com o estabelecido no PER será atestada pela ANTT, mediante solicitação prévia da Concessionária, em até 1 (um) mês da data de recebimento da solicitação.

(i) A solicitação a que se refere esta subcláusula poderá ser apresentada de forma fracionada, contemplando a abertura isolada das praças de pedágio previstas no PER, mediante a conclusão dos Trabalhos Iniciais correspondentes ao Trecho de Cobertura de Praça (TCP) da respectiva praça, a conclusão da praça e o atendimento integral dos demais itens requeridos na subcláusula 16.1.1 (iii a v).

(ii) A Concessionária não poderá apresentar nova fração de entrega, nos termos do subitem anterior, antes da emissão do ato autorizativo da cobrança relativa à fração anteriormente solicitada.

(iii) Quanto às praças de pedágio P1 e P2, a extensão mínima passível de entrega será a integralidade dos Trabalhos Iniciais dos respectivos TCPs, podendo a abertura dessas praças ser feita separadamente ou conjuntamente.

(iv) Quanto à praça de pedágio P3, a extensão mínima passível de entrega de cada parcela dos Trabalhos Iniciais concluídos será de 200 km (duzentos quilômetros) do seu TCP.

(v) A abertura da praça de pedágio P3 poderá se dar após a primeira entrega, sendo a tarifa praticada calculada de forma proporcional à extensão de cada entrega referente ao TCP desta praça de pedágio.

16.1.3 A implantação das praças de pedágio de acordo com o estabelecido no PER será atestada, mediante solicitação prévia da Concessionária, por meio de Termo de Vistoria, a ser emitido pela ANTT em até 1 (um) mês da data de recebimento da sua solicitação.

16.1.4 Atendidos os requisitos previstos, a ANTT expedirá, em até 10 (dez) dias, ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio pela Concessionária.

16.1.5 Na hipótese de as obras e serviços necessários ao início da cobrança não atenderem ao estabelecido no PER ou apresentarem Vícios Construídos, a ANTT notificará a Concessionária, indicando as exigências a serem cumpridas.

16.1.6 A Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 (dez) dias contados da data de expedição do referido ato autorizativo.

(i) Durante esse período, a Concessionária dará ampla divulgação da data de início da cobrança da Tarifa de Pedágio, seus valores, o processo de pesagem de veículos e outras informações pertinentes, inclusive sobre o sistema de atendimento ao usuário.

16.1.7 Se cumpridas as exigências, a cobrança da Tarifa de Pedágio poderá ser autorizada anteriormente ao prazo estabelecido no PER, ficando a Concessionária com os ganhos decorrentes da antecipação do recebimento das receitas tarifárias.

(Grifos nossos)

3.2. Pelo disposto no inciso VII do artigo 24 da [Lei nº 10.233, de 05/06/2001](#), cabe à ANTT proceder o reajuste de tarifas dos serviços prestados pelas concessionárias, segundo as disposições contratuais. A matéria foi apreciada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD - em cumprimento ao disposto no artigo 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução ANTT nº 5.976, de 07 de abril de 2022.

3.3. O subsídio técnico do presente processo inicia-se por meio do Processo 50500.086982/2021-99, com a publicação da Portaria SUROD nº 338, de 14 de setembro de 2021 (SEI nº 8112165), que Constitui comissão para acompanhamento e fiscalização dos trabalhos iniciais do contrato de concessão da infraestrutura das rodovias BR-163/MT/PA e BR-230/PA.

3.4. O valores das tarifas calculados foram comunicados à Secretaria de Advocacia da Concorrência e Competitividade - SEAE, nos termos da Portaria nº 150/2018, do Ministério da Economia, por meio do OFÍCIO SEI Nº 38229/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (SEI nº 4897517), e em cumprimento ao Decreto n. 4.130, de 13 de fevereiro de 2002.

3.5. A análise do reajuste tarifário foi procedida pela NOTA TÉCNICA SEI Nº 8512/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14697811), de 18/01/2023.

INÍCIO DA COBRANÇA DA TARIFA DE PEDÁGIO PELA CONCESSIONÁRIA

3.6. Na proposta de Início da Arrecadação (SEI nº 14537764) encaminhada pela concessionária, é informado que as manifestações e os bloqueios impactaram a execução dos serviços necessários após o segundo turno das eleições:

Contudo, tal previsão se viu frustrada. Isso porque, desde 30/10/2022, o trecho concedido da BR-163/MT/PA e BR-230/PA foi objeto de manifestações e bloqueios que impactaram a execução dos serviços necessários à conclusão das obrigações previstas no PER para a Fase de Trabalhos Iniciais, bem como das Edificações Operacionais, mais especificamente das BSO's, UOP's e PP's.

Tal situação perdurou por aproximadamente 10 dias (até 09/11/22), conforme evidências protocoladas por meio do processo SEI 50500.241620/2022-58, além de terem sido exaustivamente debatidas com a ANTT, em todas as esferas.

A partir de 20/11/2022, o trecho concedido passou a ser palco de novas manifestações, inclusive com risco aos colaboradores e danos ao patrimônio da Via Brasil, assim como da Rota do Oeste, conforme explicitado em reunião realizada entre as partes, em 29/11/2022.

Durante os períodos supramencionados, sobretudo em razão da situação de insegurança e de impacto nos serviços e na chegada dos insumos, provenientes da cidade de Cuiabá, que se encontra a aproximadamente 500 quilômetros de distância do início do trecho concedido, a previsão de conclusão não se concretizou, em que pese a Concessionária ter enviado esforços para continuar os trabalhos, mesmo durante o período de atos considerados como terroristas pela Polícia Federal, em que a Concessionária foi taxada como contrária ao movimento, por não ter paralisado a execução dos serviços.

3.7. No entanto, mesmo antes de manifestação da SUROD, o referido pleito foi, posteriormente, complementado pelo Requerimento Recebimento apenas TCP 1 e 2 (SEI nº 14666075), em 12/12/2022. Na referida complementação, foi **solicitada a vistoria pela Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais (CAFTI) dos trechos pertinentes às praças de pedágio 01 e 02.**

Assim, por todo o exposto, a Via Brasil solicita que, neste momento, sejam recebidos os serviços executados em sede de Trabalhos Iniciais em relação aos Trechos de Cobertura de Praça 1 (km 854,2 a 954,2) e Praça 2 (km 954,2 ao km 1.054,2), ambos da rodovia BR-163/MT, para fins de emissão de Relatório de Recebimento e de recomendação do início da arrecadação, para que seja possível a cobrança da Tarifa de Pedágio ainda no ano de 2022.

3.8. O acompanhamento e fiscalização dos trabalhos iniciais do contrato de concessão da infraestrutura das rodovias BR-163/230/MT/PA é realizado por meio de comissão constituída especificadamente para esse fim, o que se deu por meio da Portaria SUROD nº 338, de 14 de setembro de 2021 (SEI nº 8112165), nos termos da cláusula 16 do Contrato de Concessão.

3.9. A análise dos trabalhos iniciais, de competência da CAFTI, foi realizada e seus resultados apresentados por intermédio do Parecer nº 1/2022/PA/BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 14723239) pelo Parecer nº 2/2022/PA/BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 5067731) e pelo Parecer nº 3/2022/PA/BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 5281842), **oportunidade em que os membros da CAFTI se manifestaram pela aprovação dos trabalhos iniciais das TCP 01 e 02.**

3.10. Concomitantemente, a SUROD encaminhou os autos, por meio do Despacho14924551, para adoção das providências pertinentes à Gerência de gestão e Fiscalização econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF). Por sua vez, a GEGEF calculou o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP), expondo os cálculos por meio da Nota Técnica nº 8512/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI nº 14697811) e Anexo Nota Técnica nº 8512/2022/GEGEF/SUROD (SEI nº 15070422).

3.11. O Parecer nº 1/2022/PA/ BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 14723239), com o Termo de Vistoria realizado, tem como objetivo atestar a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário e autorizar o início da cobrança nas praças de pedágio existentes, apresentando fundamentação relativa aos trabalhos iniciais com descrição dos achados da vistoria realizada nos dias 27/11/22 à 02/12/22, incluindo imagens e um vídeo-registro (filmagem) dos trechos:

19. Os trabalhos iniciais, segundo o manual da ANTT, abrangem as obras e serviços a serem executados pela concessionária imediatamente após a data da assunção (03/05/2022), necessários ao atendimento dos parâmetros de desempenho previstos na frente de recuperação e manutenção, bem como à implantação e operacionalização das instalações e sistemas da frente de serviços operacionais, nos prazos e em conformidade com o contrato de concessão. Conforme estabelecido no PER os marcos temporais de 6, 9 e 12 meses compreendem os prazos para cumprimento de obrigações por parte da Concessionária durante a fase de Trabalhos Iniciais, em função dos parâmetros de desempenho de cada subsistema rodoviário e a entrega de obras/instalações predefinidas. A fiscalização dos Trabalhos Iniciais feita pela Comissão é feita através de vistorias realizadas no trecho concedido e tem como referência o PER, as Normas Técnicas da ABNT e do DNIT, o Manual de Fiscalização de Trabalhos Iniciais, bem como os relatórios de Campo e Monitoração da IMTRAFF. De forma complementar a Comissão realiza reuniões de alinhamento com a Supervisora IMTRAFF colhendo informações e evidências sobre as frentes de serviço da Concessionária e as ocorrências identificadas na rodovia durante as viagens de campo. Além disso a Comissão analisa e acompanha o fluxo de documentos no SEI conforme a consecução de atividades dos trabalhos iniciais e prazos contidos no PER.

20. Neste primeiro ano da concessão da BR 163 MT/PA e BR 230/PA está previsto contratualmente apenas a recuperação dos elementos constitutivos do sistema rodoviário e a implantação das instalações e equipamentos operacionais. A partir do segundo ano que são previstos o aumento da capacidade das vias como faixas adicionais e acostamentos.

21. Desde a constituição da nova Comissão, a mesma tem feito o acompanhamento e a fiscalização da assunção da rodovia, bem como do atendimento às exigências contratuais da fase de trabalhos iniciais. A comissão de fiscalização realizou vistoria conjunta nos dias 27/11/22 à 02/12/22 com a Concessionária Via Brasil BR 163 acompanhado da Supervisora IMTRAFF reuniões desse período. As vistorias conjuntas tiveram a finalidade de reconhecimento do sistema rodoviário e alinhamento entre as partes quanto à realização das obras e serviços exigíveis na fase dos trabalhos iniciais.

22. No link a seguir consta o vídeo-registro (filmagem) de parte do TCP2 e o TCP 1 na viagem de retorno (Itaituba - Sinop) da vistoria conjunta dos dias 27/11 a 02/12/22:

<https://youtu.be/aQimxCi84O4>

3.12. A Comissão de Trabalhos Iniciais concluiu que a cobrança nas praças de pedágio existentes poderá ser iniciada, com as devidas ressalvas apontadas, conforme concluído no referido Parecer nº 1/2022/PA/ BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 14723239):

69. Tendo em vista as pendências apontadas nos itens VII e VIII, que não atendem, em parte, aos parâmetros técnicos definidos no PER, os membros, abaixo assinados da Comissão para Acompanhamento e Fiscalização dos Trabalhos Iniciais – CAFTI, se manifestam pela aprovação dos Trabalhos Iniciais do TCP 1 e TCP 2, com as devidas ressalvas indicadas nos itens VII e VIII. Nesse sentido, a Comissão se manifesta para que a Concessionária solucione, em curto prazo, as pendências visando o conforto do usuário, a manutenção da segurança viária e a plena operação da rodovia em conformidade com os parâmetros de desempenho previstos no PER.

3.13. De modo complementar, a Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais (CAFTI) apresentou no Parecer nº 2/2023/PA/ BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI 15067731) o que se segue:

9. Dia 14/01/2023, a CAFTI oficia a Concessionária por meio do ofício – ANTT OFÍCIO 1808 (SEI nº 15018533), solicitando apresentação de evidências adicionais de atendimento às ressalvas remanescentes e/ou plano de ataque para solução das não conformidades apontadas no relatório SEI nº 15016914. Ainda nessa data, a Concessionária apresentou a Resposta Resp. OF.1808/2023/CAFTIBR163 (SEI nº 15019147), complementada em 17/01/2023 pelo Ofício Plano Ação Sinal Horizontal e IGG (SEI nº 15057269) e seu anexo (SEI nº 15057256).

(...)

15. PLANO DE CURA APRESENTADO PELA CONCESSIONÁRIA

15.1. O plano de cura apresentado pela concessionária é um plano de ataque para atender os apontamentos remanescentes contidos no relatório de vistoria da CAFTI do dia 13/01/2023 (SEI nº 14973379) e discutidos em reunião com a diretoria da ANTT em 17/01/2023. O documento contém as datas limites para a finalização das devidas correções.

15.2. O conteúdo do plano é condizente com a realidade da rodovia, levando em consideração as condições climáticas, de disponibilidade de insumos e de decurso de tempo para execução das intervenções.

(...)

16. Tendo sido atendidos os apontamentos feitos após vistoria da Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais (CAFTI) da BR 163-MT/PA e BR 230/PA, complementados pela vistoria da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária – GEFOP, além de apresentado plano de cura constando datas limites para finalização das intervenções, a referida comissão manifesta-se pelo aceite dos trabalhos iniciais referentes aos TCP's 1 e 2, recomendando à Diretoria da ANTT que determine a imediata suspensão da cobrança de pedágio caso o plano de cura não seja integralmente cumprido.

3.14. O referido Parecer foi encaminhado à Gerência de gestão e Fiscalização econômico-Financeira Rodoviária-GEGEF por meio do Despacho GEFOP 15016788, oportunidade em que aquela gerência apresentou as seguintes informações:

3. Neste Parecer 2, conclui-se que foram atendidos os apontamentos anteriormente feitos pela CAFTI e pelo GEFOP, por ocasião de visita ao trecho, e foi apresentado plano de cura com datas limites para finalização das intervenções ainda necessárias.

4. Assim, a CAFTI manifesta-se pela aceitação dos Trabalhos Iniciais referentes aos TCP's 1 e 2.

5. No entanto, recomenda à Diretoria da ANTT que, na hipótese do plano de cura não ser integralmente cumprido pela concessionária, a cobrança de pedágio seja suspensa.

(Grifos nossos)

3.15. Ademais, o Parecer nº 1/2022/PA/ BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 14723239) atesta a entrega do Programa de Redução de Acidentes e Cadastro do passivo ambiental (itens iii e iv da cláusula 16.1.1).

9. Em 03/08/2022, a Via Brasil protocolou os seguintes documentos:

Programa de Redução de Acidentes – Processo SEI 50500.139348/2022-47(Recibo Eletrônico de Protocolo 12586186);

Cadastro do Passivo Ambiental – Processo SEI 50500.139342/2022-70(Recibo Eletrônico de Protocolo 12586121);

(Grifos nossos)

3.16. Complementarmente, o Despacho GEGEF14718530 apresenta a análise contábil da Coordenação de Fiscalização Econômico - Financeira - CODEF/GEGEF, cujo objetivo é verificar o atendimento da concessionária em tela ao subitem "(iii) integralização do capital social previsto no Edital", tendo aquela Gerência se manifestado pelo atendimento às condicionantes necessárias para o início da cobrança de pedágio nas praças da concessionária.

COMPLEMENTAÇÃO DA INSTRUÇÃO PROCESSUAL

3.17. Em 23/01/2023, esta DLL retirou o processo de pauta da 123ª Reunião Deliberativa Eletrônica por meio do DESPACHO DLL15131696, por entender pela necessidade de maior aprofundamento da instrução processual.

3.18. Neste sentido, convém destacar que foi identificado que itens do plano de ação (SEI nº 15019147) apresentado para atendimento de ocorrências verificadas continham metas que já deveriam estar concluídas na data de apreciação do processo. Contudo, não continha nenhuma manifestação nos autos atestando o cumprimento de tais pendências. Assim, em 24/01/2023, por meio do DESPACHO DLL15156789, foi realizada diligência à SUROD para que complementasse sua manifestação a respeito do andamento do plano de ação para atendimento de ocorrências verificadas quanto à sinalização e ao pavimento.

3.19. Após a restituição dos autos para a SUROD, a unidade técnica se manifestou por meio do Despacho SUROD 15282133. Em tal documento, é citado o Parecer 3 (SEI 15281842), oportunidade em que a comissão registra o estado atual do trecho, bem como da execução do Plano de Ação.

3.20. Neste ponto, convém rememorar que a região por onde passa a rodovia é atualmente a

maior produtora de grãos e leguminosas do Brasil e o trecho representa o principal meio de escoamento da produção da Região Centro-Oeste. A região, portanto, carece de incentivos e investimentos de modo a potencializar os benefícios econômicos por ela gerados. Também vale registrar que o tráfego de caminhões pesados na referida rodovia é intenso e nesta época do ano a região apresenta alto índice pluviométrico, condições estas que impõe certo grau de severidade à infraestrutura da rodovia bem como para a execução de trabalhos. Mas mesmo sob estas condições, a análise processual permite observar a evolução já apresentada quanto à infraestrutura da rodovia, inclusive com a conclusão dos trabalhos iniciais, representando significativa evolução para o escoamento da produção e para o tráfego dos usuários, fato que nos motiva ainda mais a atuar de forma proativa e efetiva para que o retorno social e econômico previstos no projeto de concessão se concretizem.

3.21. Conforme previsão contratual, uma vez recebidos os trabalhos iniciais, se inicia uma importante fase para a rodovia, a fase de Recuperação e Manutenção, descrita no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA - PER em seu item 3.1. Esta fase representará avanços estruturantes na rodovia, de forma a garantir a recomposição e o aprimoramento das características técnicas e operacionais do sistema rodoviário, conforme descrição a seguir. Também se inicia importante fase no monitoramento, pois o escopo dos serviços previstos, bem como os parâmetros de desempenho serão fiscalizados pela ANTT, com o apoio da empresa supervisora contratada para esse fim, e quaisquer inconformidades observadas serão registradas, comunicadas e, se for o caso, autuadas para fins de aplicação das devidas penalizações previstas no contrato.

(...)

RECUPERAÇÃO

Objeto: conjunto de obras e serviços de recuperação do trecho concedido, imprescindíveis à operação do Sistema Rodoviário e aquelas de cunho estrutural nos pavimentos e melhorias funcionais e operacionais nos demais elementos do Sistema Rodoviário;

Período: inicia-se a partir da conclusão dos Trabalhos Iniciais e estende-se até o final do prazo máximo assinalado para atendimento de cada Parâmetro de Desempenho.

A Recuperação da rodovia deverá ser executada de forma gradual, atendendo aos Parâmetros de Desempenho previstos nas respectivas tabelas abaixo. A Concessionária deverá estabelecer, ao fim dos Trabalhos Iniciais, um Programa de Intervenções de recuperação para todo o Sistema Rodoviário, priorizando os trechos mais importantes, de acordo com critérios de volume de tráfego, segurança e condição do pavimento. Esse programa deverá ser atualizado a cada relatório de monitoração.

Os serviços serão precedidos de elaboração de cadastro de todos os elementos do sistema Rodoviário e dos projetos executivos das intervenções previstas sobre os mesmos, a serem elaborados segundo as normas do DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes Terrestres e da ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas.

MANUTENÇÃO

Objeto: conjunto de obras e serviços de recomposição e aprimoramento das características técnicas e operacionais do Sistema Rodoviário;

Período: inicia-se a partir do atendimento ao Parâmetro de Desempenho final indicado na Recuperação, bem como a partir da entrega de obras da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e estende-se até o final do Prazo da Concessão.

Parâmetros para recebimento da rodovia ao fim do Prazo da Concessão: conjunto de parâmetros específicos que serão cobrados ao fim da concessão.

Nas tabelas a seguir, marca-se com um "X" o prazo máximo para o atendimento completo do parâmetro indicado ou a indicação do próprio parâmetro a ser atendido no prazo fixado. Após o prazo máximo de atendimento do parâmetro, a Concessionária deverá manter o Parâmetro de Desempenho até o final da Concessão.

Para parâmetros de desempenho com metas crescentes, a Concessionária deverá manter para os anos subsequentes o último indicador.

Para as obras objeto da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a Concessionária deverá manter desde a entrega, os parâmetros finais indicados na Fase de Recuperação, bem como observar os parâmetros de manutenção previstos, observadas as já mencionadas exceções.

Os indicadores a seguir deverão ser avaliados em toda a extensão do Sistema Rodoviário e em todas as vias, sejam elas centrais, marginais ligadas diretamente ou por dispositivos de interconexão com a rodovia, acessos, alças ou OAEs, bem como acostamentos.

Os escopos das fases estabelecidas nas tabelas disponíveis a seguir deverão ser seguidos independentemente dos parâmetros dispostos nos cronogramas.

(...)

3.22. Neste diapasão, verifica-se que a proposta ora analisada se mostra aderente aos normativos e cláusulas contratuais, de modo a conferir a segurança jurídica necessárias para o início da cobrança da tarifa de pedágio.

3.23. Vale ressaltar que o plano de ação proposto, teria seu término previsto para o dia 04/02/2022. Entretanto, o Parecer nº 3 (SEI15281842) atesta que foram atendidos os apontamentos realizados nos pareceres anteriores e saneadas todas as ressalvas remanescentes resgistradas no Parecer nº 2 (SEI15067731), manifestando pelo aceite dos trabalhos iniciais referentes aos TCP's 1 e 2.

3.24. Vale destacar que a região do trecho da rodovia é uma região longínqua da capital do Estado, cujas características regionais acabam dificultando os trabalhos de campo, conforme se depreende do Parecer 01 (Sei 14723239):

"68. Nessa primeira concessão rodoviária da ANTT no bioma amazônico, a Concessionária Via Brasil, a fiscalização da ANTT e a Supervisora Imtraff se depararam com chuvas intensas e constantes numa região desprovida de recursos e muito longe dos grandes centros. Diante deste cenário, a fase de trabalhos iniciais se apresenta desafiadora frente a logística requerida, a condição hidrológica e os prazos estabelecidos no contrato/PER. Em relação às obras, a Concessionária optou por técnicas construtivas modulares para antecipar seus prazos dentro da janela hídrica que a região permite (menos úmida), entre maio e outubro.(...)"

3.25. Ressalta-se que a região, principalmente no estado do Pará, carece de equipamentos públicos e autoridades federais, aumentando ainda mais a relevância da concessão, na medida que ao prestar um serviço público, tornará o "Estado" mais presente na região, contribuindo não somente para a fluidez e segurança da via, inclusive oferecendo apoio aos motoristas que ficavam horas e horas

isolados em caso de acidentes ou panes, mas também como vetor de crescimento e desenvolvimento.

3.26. A comissão registra, no item 7 do Parecer nº 01, a evolução do trecho da rodovia, citando importantes avanços na infraestrutura e na operação, tais como:

3.26.1. Operação: início em 19/11/2022, incluindo: sistemas de arrecação de pedágio; sistema de reclamação/sugestão dos usuários (canais de contato para o usuário); instalações, veículos e equipamentos operacionais; instalação do Centro de Controle Operacional (CCO); implantação das praças de pedágios; Bases de Serviços Operacionais (BSO);

3.26.2. Infraestrutura: avanços na recuperação de pavimento; Obras de Artes Corrente (OAC); drenagem; Equipamentos de Proteção e Segurança (EPS); sinalização vertical e horizontal; e, conservação.

VALOR DA TARIFA DE PEDÁGIO

3.27. Para o início de cobrança, estabelece o Contrato que a tarifa de pedágio deverá ser reajustada, conforme subcláusula 18.3.1:

16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

16.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio.

16.3.2 A data-base para o segundo reajuste da Tarifa de Pedágio será de 6 (seis) meses após o fim do ano de Concessão corrente, contado a partir da Data de Assunção, considerando ainda a condição cumulativa de que tenha decorrido ao menos 1 (um) ano do primeiro reajuste.

(i) Nos anos posteriores, os reajustes serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o segundo reajuste.

3.28. O inciso VII do artigo 24 da [LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001](#) dispõe que cabe à ANTT proceder ao reajuste de tarifas dos serviços prestados pelas concessionárias, segundo as disposições contratuais.

Art. 24. Cabe à ANTT, em sua esfera de atuação, como atribuições gerais:

(...)

VII - proceder à revisão e ao reajuste de tarifas dos serviços prestados, segundo as disposições contratuais, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda;

3.29. A matéria foi devidamente apreciada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD, em cumprimento ao disposto no artigo 32, inciso XII do Regimento Interno da ANTT, aprovado pela Resolução ANTT nº 5.976, de 07 de abril de 2022.

Art. 32. À Superintendência de Infraestrutura Rodoviária compete:

(...)

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

3.30. A análise do reajuste tarifário foi procedida na Nota Técnica SEI Nº 8512/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº4697811), em atendimento à subcláusula 16.5.1 do Contrato de Concessão, que determina que a Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro cálculo contratual para fins do início da cobrança de pedágio, sendo considerada a Tarifa Básica de Pedágio reajustada monetariamente por meio do Índice de Reajustamento Tarifário - IRT.

31. Para o cálculo do IRT apurou-se o número-índice do IPCA de maio de 2019 (5.213,75), da data base do EVTEA, e o número-índice do IPCA de dezembro de 2022 (6.474,09), ou seja, dois meses antes da data-base prevista para o reajuste, considerando o início da cobrança de pedágio em fevereiro de 2023, (uma vez que, conforme subcláusula 16.1.4 do contrato de concessão, a ANTT tem o prazo de até 10 (dez) dias para expedir ato autorizativo para o início da cobrança da Tarifa de Pedágio e, conforme cláusula 16.1.6, a concessionária iniciará a cobrança 10 (dez) dias após a autorização).

A partir desses valores apurou-se o valor do IRT definitivo de 2023, conforme fórmula a seguir:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{6.474,09}{5.213,75} = 1,241734$$

33. Considerando o valor da TBP (a preços iniciais) e o IRT de 1,241734, tem-se o valor da Tarifa de Pedágio, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, conforme demonstrado na tabela a seguir.

Quadro 5: Tarifa reajustada

Trecho de Cobertura de Praça - TCP	Município	Rodovia	Localização	Tarifa de Pedágio de pista simples por praça de pedágio, PI	Tarifa de Pedágio Reajustada de pista simples por praça de pedágio, PC	Tarifa de Pedágio Reajustada arredondada de pista simples por praça de pedágio, PC
TCP1	100,00	Cláudia/MT	BR-163 km 640,06	R\$ 7,86700	R\$ 9,76872	R\$ 9,80
TCP2	100,00	Guarantã do Norte/MT	BR-163 km 745,43	R\$ 7,86700	R\$ 9,76872	R\$ 9,80

34. Dessa forma, o Reajuste resulta em um acréscimo percentual da TBP arredondada de 24,17%, condicionado ao início da cobrança de pedágio em fevereiro de 2023. Caso a cobrança de pedágio ocorra em mês diferente do previsto, deverá ser realizado novo cálculo do reajuste por meio de Nota Técnica complementar.

(Grifos nossos)

3.31. O efeito do Reajuste altera a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica das 02 (duas) praças de pedágio de R\$ 0,07867/km (ofertada no leilão, com data-base de julho de 2019) para R\$ 0,09768/km, consubstanciando um acréscimo percentual de 24,17%.

3.32. Complementa a mesma Nota Técnica SEI Nº 8512/2022/GEGEF/SUROD/DIR (SEI nº 14697811):

4.1. Conforme estabelecido na subcláusula 16.2.5 do Contrato de Concessão, as Tarifas de Pedágio são diferenciadas por categoria de veículos, em razão do número de eixos e da rodagem,

adotando-se os Multiplicadores da Tarifa.

4.2. Desta forma, a tabela a seguir apresenta os valores das Tarifas de Pedágio para cada categoria de veículos, obtidas a partir da Tarifa de Pedágio determinadas para cada categoria:

Quadro 6: Tabela de tarifas

Categoria de veículo	Tipos de veículos	Número de eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Praça 1	Praça 2
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simple	1	9,80	9,80
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	19,60	19,60
3	Automóvel e caminhonete com semirreboque	3	Simple	1,5	14,70	14,70
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semirreboque e ônibus	3	Dupla	3	29,40	29,40
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simple	2	19,60	19,60
6	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	39,20	39,20
7	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	5	Dupla	5	49,00	49,00
8	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	58,80	58,80
9	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	7	Dupla	7	68,60	68,60
10	Caminhão com reboque, caminhão-trator com semi-reboque	8	Dupla	8	78,40	78,40
11	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	Simple	0,5	4,90	4,90
12	Ambulância, Veículos oficiais e do Corpo Diplomático	-	-	-	-	-

Obs.: Nos termos da subcláusula 16.2.8, para os veículos com mais de 8 (oito) eixos, será adotado o Multiplicador de Tarifa equivalente à categoria 10, acrescido do resultado da multiplicação entre: (i) o Multiplicador de Tarifa correspondente à Categoria 1 e (ii) o número de eixos do veículo que excederem a 8 (oito) eixos.

CONCLUSÃO

4.3. Conforme exposto, a presente Nota Técnica versa sobre a análise do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A., tendo em vista a previsão do início da cobrança de pedágio em fevereiro de 2023, 10 (dez) dias após a expedição do ato autorizativo, uma vez que, com base nos documentos referenciados, a SUROD deu por atendida a cláusula contratual 16.1.1, permitindo a autorização do início de cobrança nas praças de pedágio.

4.4. O efeito do Reajuste alterou a Tarifa Básica de Pedágio conforme valores apresentados no Quadro 7, conforme tabela a seguir:

Quadro 7: Tarifa arredondada

Praça	TCP	Tarifa Categoria 1 arredondada
Praça 01 - Cláudia/MT	100,0	R\$ 9,80
Praça 02 - Guarantã do Norte/MT	100,0	R\$ 9,80

4.5. Ressaltamos que o valor do reajuste constante desta Nota Técnica é válido somente para o início da cobrança de pedágio em fevereiro de 2023. Caso ocorra em mês diferente do proposto, será necessária Nota Técnica complementar a esta para a atualização dos valores.

(Grifos nossos)

3.33. Por fim, o RELATÓRIO À DIRETORIA 69914697824) apresenta a proposta de encaminhamento da Superintendência de Infraestrutura Rodoviária - SUROD

Nesse espectro, de acordo com a documentação apresentada, a SUROD atesta a capacidade da Concessionária para a operação do Sistema Rodoviário, comprovado por meio dos Termos de Vistoria, em que pese a possibilidade de entendimento diverso que venha a ser adotado pela Diretoria Colegiada, estando apta para o início da cobrança de pedágio nas 02 (duas) praças de pedágio existentes.

Destacamos a recomendação expressa pela Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais apresentado na conclusão do Parecer nº 2/2023/PA/ BR-230/CAFTI BR-163/SUROD/DIR (SEI nº 15067731) e replicado abaixo:

"Tendo sido atendidos os apontamentos feitos após vistoria da Comissão de Fiscalização dos Trabalhos Iniciais (CAFTI) da BR 163-MT/PA e BR 230/PA, complementados pela vistoria da Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária - GEFOP, além de apresentado plano de cura constando datas limites para finalização das intervenções, a referida comissão manifesta-se pelo aceite dos trabalhos iniciais referentes aos TCP's 1 e 2, recomendando à Diretoria da ANTT que determine a imediata suspensão da cobrança de pedágio caso o plano de cura não seja integralmente cumprido."

Ainda, em atendimento à subcláusula 16.5.1, o efeito do reajuste altera a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica de R\$ R\$ 0,07867/km (ofertada no leilão, com data-base de julho de 2019), para R\$ 0,09768/km, consistindo em um acréscimo percentual de 24,17% (vinte e quatro inteiros e dezessete centésimos percentuais). Após a multiplicação da tarifa quilométrica reajustada pelo Trecho de Cobertura de cada praça, e aplicação do critério de arredondamento, obteve-se a Tarifa de Pedágio a ser cobrada dos usuários, para a categoria 1 de veículos, conforme quadro abaixo:

Quadro 2: Tarifa arredondada

Praça	TCP	Tarifa Categoria 1 arredondada
Praça 01 - Cláudia/MT	100,0	R\$ 9,80
Praça 02 - Guarantã do Norte/MT	100,0	R\$ 9,80

Por sua vez, a cláusula 16.1.6 prevê que a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 (dez) dias contados da data de expedição do ato autorizativo por esta agência.

Diante disso, encaminhamos o referido processo, com minuta de deliberação em anexo, para que, caso esta Diretoria entenda pelo cumprimento dos termos contratuais, tome as devidas providências de expedição de ato autorizativo para o início da cobrança de pedágio nas praças de

pedágio existentes.

(Grifos nossos)

3.34. Pelo acima exposto e dos elementos constantes dos autos, entendo que foram cumpridos os requisitos legais e contratuais e que a concessionária encontra-se apta para o início da cobrança de pedágio.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por:

- a) Autorizar o início da cobrança de pedágio nas Praças de Pedágio P1 - Cláudia/MT e P2 - Guarantã do Norte/MT do trecho concedido da BR-163/230/MT/PA, explorado pela Via Brasil BR-163 Concessionária de Rodovias S.A.
- b) Aprovar o Reajuste que indicou o percentual positivo de 24,17%, correspondente à variação do Índice Nacional de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA) no período entre a data-base da tarifa ofertada no leilão, maio de 2019, e o mês de dezembro de 2022, com vista à recomposição tarifária.
- c) Alterar, em consequência, a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica, de R\$ 0,07867, ofertada no leilão, para R\$ 0,09768, para as 02 (duas) praças implantadas nas BR-163/230/MT/PA.
- d) Aprovar, na forma da tabela anexa, a Tarifa Básica de Pedágio reajustada após arredondamento, para a categoria 1 de veículos, de R\$ 9,80 (nove reais e oitenta centavos) nas Praças de Pedágio P1 - Cláudia/MT e P2 - Guarantã do Norte/MT.
- e) Conforme previsto na cláusula 16.1.6 do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 02/2021, a Concessionária iniciará a cobrança da Tarifa de Pedágio em 10 (dez) dias contados da data de expedição deste ato autorizativo.

4.2. Nos termos da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DLL (15125402), acostada aos autos.

Brasília, 02 de fevereiro de 2023.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor**, em 02/02/2023, às 16:37, 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 **15125387** e o código CRC **AF922178**.

Referência: Processo nº 50500.271748/2022-46

SEI nº 15125387

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