



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DLL

RELATORIA: DLL

TERMO: VOTO À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: 72/2023

OBJETO: 8ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. - CNRO.

ORIGEM: SUROD

PROCESSO (S): 50500.092660/2023-41;

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: NOTA n. 00471/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16699262) e NOTA n. 00423/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16767172)

ENCAMINHAMENTO: PELA APROVAÇÃO DA 8ª REVISÃO ORDINÁRIA E DO REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO DA CONCESSIONÁRIA NOVA ROTA DO OESTE S.A. - CNRO.

1. DO OBJETO

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para autorização da 8ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. (CNRO), com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2013, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. DOS FATOS

2.1. Em 12/04/2023, a SUPERINTENDÊNCIA DE INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA - SUROD, encaminhou o OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 742/2023/SUROD/DIR-ANTT (16359702) à Concessionária, informando-a acerca da instauração do procedimento da 8ª Revisão Ordinária, cuja data-base do reajuste é 6 de setembro de 2023, tendo como exercício anual o período de 21/03/2022 a 20/03/2023.

2.2. Nesse ínterim, os autos foram encaminhados para a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) para análise de juridicidade, que se manifestou na NOTA n. 00471/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16699262) e na NOTA n. 00423/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16767172).

2.3. Posteriormente, em 16/05/2023, a Concessionária encaminhou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, por meio da Carta Ofício nº 5.336/2023 (16873024) e Anexo I (16873025).

2.4. Assim, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 2938/2023/COGEC-III/GECON/SUROD/DIR/ANTT (16851433) e NOTA TÉCNICA SEI Nº 4572/2023/COPER/GEGIR/SUROD/DIR (17882120), a área técnica fez a análise preliminar das obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2.5. A análise do equilíbrio econômico-financeiro, bem como dos demais itens da revisão, foi realizada pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF), por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4608/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (17891952) e da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR (18305329).

2.6. A Concessionária foi informada acerca dos resultados preliminares da revisão e do reajuste, por intermédio do OFÍCIO SEI Nº 23666/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (17801980), nos termos do inciso II, artigo 5º, da Resolução ANTT nº 675/2004, tendo se manifestado na Carta Ofício 5.521/2023 (18110990) e seu anexo (18111009).

2.7. A Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários - GEGIR, por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 4572/2023/COPER/GEGIR/SUROD/DIR (17882120), analisou a manifestação da Concessionária. Na sequência, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF) realizou análise complementar dos demais itens de revisão, apresentando os resultados do reequilíbrio econômico-financeiro por meio da NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR (18305329).

2.8. Em atenção ao inciso VII do art. 24 da Lei nº 10.233/2001 e ao inciso VIII do art. 3º do Decreto 4.130/2002, foi encaminhado ao Ministério da Fazenda o OFÍCIO SEI Nº 27196/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (18304970), com o fito de comunicar, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias, que essa Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT deverá autorizar a 8ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Nova Rota do Oeste S.A. (CNRO), vigência contratual é prevista para 06/09/2023, nos termos das Resoluções nº 675/2004, nº 1.187/2005 e nº 3.651/2011.

2.9. Por fim, a SUROD instruiu os autos com o Relatório à Diretoria nº 423/2023 (18381482), no dia 28/08/2023, que também contém, em seu texto, a minuta de Deliberação. Com isso, no dia 29/08/2023, conforme Certidão (18583990), os autos foram distribuídos à minha relatoria mediante sorteio.

2.10. É o relatório. Passe-se à análise.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Inicialmente, 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 contratual.

3.2. Portanto, vale elucidar que a Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária 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 TBP, os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação dos Fatores de Reequilíbrio D, Q, X e C. No quadro abaixo, é possível verificar a relação dos eventos analisados em face da revisão em pauta:

Quadro 6: Resumo dos pleitos e análises	
Descrição	Forma do reequilíbrio
Reajuste	-
Fatores de Desequilíbrio	Fator D, Q e X
Correção do arredondamento e atraso tarifário	Fator C
Diferença das alíquotas de ISSQN	Fator C
Utilização da verba de Segurança no Trânsito (PRF e Redução de Acidentes - 9º Ano)	Fator C
Utilização da verba de RDT (9º Ano)	Fator C
Receitas Extraordinárias	Fator C
Reversão de receita devido a mudança de localização da Praça P06 – 1º TA	Fator C
Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real ¹	Fator C
Ajuste do Fator C - 7º RO	Fator C
Substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais	FCM1, FCM2, FCM3 e FCM4
Alterações no PER	FCM2

3.3. Destaca-se, assim, que os resultados da 8ª Revisão Ordinária, tiveram como referência os resultados aprovados pela Deliberação ANTT nº 200, de 03 de julho de 2023, com efeitos em 05 de julho de 2023, que autorizou a 7ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária.

DO REAJUSTE

3.4. O Contrato de Concessão, em sua subcláusula 18.3.1, fixa que a atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que ocorreu em **06/09/2015**. O contrato estabelece, também, na subcláusula 18.3.2, que a data-base para os reajustes seguintes da tarifa de pedágio será a data do primeiro reajuste, veja-se:

18.3.1 A Tarifa de Pedágio terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio, ainda que se inicie nas condições previstas na subcláusula 18.1.5.

18.3.2 A data-base para os reajustes seguintes da Tarifa de Pedágio será a data do primeiro reajuste, de forma que nos anos posteriores os reajustes da Tarifa de Pedágio serão realizados sempre no mesmo dia e mês em que foi realizado o primeiro reajuste.

3.5. Portanto, os reajustes serão realizados na mesma data nos anos subsequentes, pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste seguinte, conforme fórmula prevista na subcláusula 18.3.3, abaixo colacionada:

18.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{TCP} \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - D - Q) \times (\text{IRT} - X) + C$$

Onde:

Tarifa de Pedágio (i): tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, definida na cláusula 1.1.1 do Contrato.

TCP: Trecho de Cobertura da Praça, de acordo com a seguinte tabela:

Multiplificadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça	
TCP ₁	88,00
TCP ₂	99,50
TCP ₃	81,00
TCP ₄	80,44
TCP ₅	107,50
TCP ₆	90,00
TCP ₇	73,94
TCP ₈	95,00
TCP ₉	135,50

Tarifa Básica de Pedágio: equivale ao valor indicado na Proposta, definida na cláusula 1.1.1 (xlv) do Contrato.

D: Fator D, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xx)(xlv) do Contrato.

Q: Fator Q, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxi)(xx)(xlv) do Contrato.

IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxvii) (xiv) do Contrato.

X: Fator X, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xxii)(xlv) do Contrato.

C: Fator C, conforme definido na cláusula 1.1.1 (xix)(xlv) do Contrato.

(i) A alteração da localização das praças de pedágio não acarretará alteração nos multiplicadores do Trecho de Cobertura das Praças.

3.6. Ademais, ressalta-se que a Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real, segundo os critérios estabelecidos na subcláusula 18.3.4 do Contrato de Concessão.

3.7. Imperioso destacar, que a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, nº 5.859, de 03 de dezembro de 2019 e nº 5.926, de 02 de fevereiro de 2021, que no seu art. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.

Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados.

3.8. Destarte, explica a área técnica, que o reajuste foi calculado com base no quociente entre a variação do número índice do IPCA de julho/2023 (IPCA_i), no total de 6.667,94, e de março/2012 (IPCA_o), no total de 3.445,41, no qual obteve-se o Índice de Reajuste da Tarifa (IRT) definitivo de **1,93531**, que indicou o percentual de 3,99% (três inteiros e noventa e nove por cento) na variação do IPCA, a entrar em vigor no período de 06/09/2023 a 05/09/2024, sendo que, em caso de atraso na publicação do reajuste, as correções deverão ser realizadas na próxima revisão tarifária, por meio do Fator C.

3.9. Nesse ponto, vale trazer à baila que o contrato de concessão prevê fórmula específica para o cálculo do IRT, senão veja-se:

(xxvii) IRT: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio e de outras variáveis definidas no Contrato, calculado com base na variação do IPCA entre março de 2012 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCA_i / IPCA_o$ (onde: IPCA_i significa o número-índice do IPCA do mês de março de 2012, e IPCA_o significa o número-índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio ou de qualquer das variáveis).

$$IRT = IPCA_i / IPCA_o = 6.667,94 / 3.445,41 = 1.93531$$

3.10. Portanto, o IRT definitivo de 2023 apurado, de **1,93531**, tem sua vigência de 06/09/2023 a 05/09/2024.

DA 8ª REVISÃO ORDINÁRIA

3.11. O Contrato de Concessão prevê a Revisão Ordinária em sua cláusula 18.4, fixando que ocorrerá anualmente, respeitando 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.

18.4.2 O Fator Q terá o valor atribuído mediante a verificação dos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7.

(i) O Fator Q será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, de modo a assegurar os parâmetros de qualidade do Sistema Rodoviário, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

18.4.3 O Fator C será calculado e aplicado conforme a metodologia prevista no Anexo 6.

18.4.4 O Fator D será calculado conforme os critérios indicados na subcláusula 22.6 e no Anexo 5.

18.4.5 O Fator X, cujo valor será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do Prazo da Concessão, será revisto, quinquenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato.

3.12. Tais aspectos estão também previstos nas resoluções nº 675/2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172/2016 e nº 5.859/2019), nº 1.187/2005 (alterada pela Resolução nº 2.554/2008), nº 3.651/2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, nº 4.727/2015 e nº 5.859/2019) e nº 5.850/2019; bem como no Contrato de Concessão, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

3.13. O valor da TBP atual, de R\$ 0,02904, foi aprovado por meio da Deliberação nº 200/2023, de 03/07/2023, com efeitos a partir de 05/07/2023, sendo que, no que se refere aos fatores de reequilíbrio, necessário tecer algumas considerações separadamente.

a) FATOR X

3.14. O Fator X está definido no inciso xxii da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão como um “reduzidor do reajuste da Tarifa de Pedágio - calculado na forma da subcláusula 18.3.3, e revisto na forma da subcláusula 18.4.5 - referente ao compartilhamento, com os usuários do Sistema Rodoviário, dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.”.

3.15. A cláusula 18.4.5 do Contrato de Concessão prevê que o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão e, a partir desta data, os seus valores serão revistos.

3.16. Com isso, por meio do Despacho GERE F 2590130), constante no Processo SEI nº 50500.010423/2020-27, foram solicitados à então Gerência de Regulação e Outorga - GREG, atual GERER, os percentuais de Fator X a serem considerados para as concessionárias da 3ª Etapa de Concessões. Contudo, não houve resposta, será considerado nesta análise o disposto no Despacho GREG (3610533), que orientou a aplicação provisória de 0 (zero) para o Fator X, até que sobrevenham a publicação da Resolução e a divulgação dos percentuais aplicáveis de compartilhamento de ganhos de produtividade para fins de aplicação do Fator X.

3.17. Dessa forma, a área técnica apontou na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEF1/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (305329), que “considerando que até a presente data não houve publicação de Resolução sobre o tema, informamos que o valor de Fator X a ser aplicado, de caráter provisório, será zero. Caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na revisão tarifária subsequente (via Fator C)”.

3.18. Diante disso, entende-se que, no presente caso, o Fator X deverá ser aplicado no

percentual de 0,00% (zero por cento).

b) FATOR Q

3.19. A definição do Fator Q está prevista no inciso xxi da subcláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, que o define como um "reductor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação de desconto por não atendimento aos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7 ou, conforme o caso, como acréscimo em razão do atendimento desses mesmos indicadores."

3.20. Ou seja, o Fator Q tem por finalidade avaliar o atendimento aos indicadores de qualidade relativos ao Nível de Acidentes (IA) e à Disponibilidade da Rodovia (ID), de modo que, conforme o caso, a incidência do Fator Q pode resultar no decréscimo ou acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio, em razão do atendimento de tais indicadores. O cálculo do Fator Q, previsto na cláusula 1.3 do anexo 7 do contrato, deve seguir a seguinte fórmula:

$$FatorQ = ID_t + IA_t$$

Onde:

ID: Indicador de Disponibilidade da Rodovia.

IA: Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na Rodovia.

(t): Período de mensuração dos Indicadores de Qualidade da Rodovia

3.21. A aferição do Indicador de Disponibilidade da rodovia terá início a partir da primeira revisão ordinária da tarifa, após o início do 6º (sexto) ano da Data da Assunção, com aplicação na revisão ordinária após o início do 7º (sétimo) ano da Data da Assunção. Até o início da aferição do Indicador de Disponibilidade, o valor do indicador será equivalente a 0 (zero), para fins de cálculo do Fator Q.

3.22. Já a aferição do indicador do Nível de Acidentes tem previsão de início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da cobrança de Tarifa de Pedágio.

3.23. Assim, conforme extrai-se da NOTA TÉCNICA SEI N° 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (18305329), será aplicado o valor de -5,34% para a CRO referente ao Fator Q do ano de 2022, conforme sugerido pela Gerência de Fiscalização de Infraestrutura e Operação Rodoviária (GEFOP), na Nota Técnica SEI n° 2581/2023/GEFOP/SUOD/DIR (16629585).

c) FATOR D

3.24. De acordo com o inciso xx da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator D é um "reductor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho, às Obras de Ampliação de Capacidade e de Manutenção do Nível de Serviço, ou como Acréscimo de Reequilíbrio no caso de antecipação na entrega de obras, conforme previsto no Anexo 5".

3.25. Nos termos da cláusula 2.2 do Anexo 5 do Contrato de Concessão, o Fator D é utilizado para avaliar o atendimento de obrigações previstas no contrato de concessão, sendo 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).

3.26. 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 (doze) meses para cada meta anual de duplicação, ocorreu 1 (um) ano após o início da Concessão.

3.27. A área técnica se manifestou por meio da NOTA TÉCNICA SEI N° 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (18305329), informando que na NOTA TÉCNICA SEI N° 4572/2023/COPER/GEGIR/SUOD/DIR 17882120), foram propostos pela GEGIR, os seguintes percentuais de desconto referentes ao Fator D para Frente de Recuperação e Manutenção e Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias, respectivamente:

[...] 23. Propõe-se a aplicação do Fator D consolidado para o 9º Ano de Concessão, referente ao Impacto da Frente de Recuperação e Manutenção do PER no valor de 5,7703 %

[...] 27. Propõe-se a aplicação do Fator D consolidado para o 9º Ano de Concessão, referente ao Impacto Frente de Ampliação de Capacidade do PER no valor de 25,20289 %

3.28. Portanto, o valor total do Fator D para o 9º ano concessão perfaz um montante de 30,97319%, que seria aplicado na presente revisão. Contudo, a Cláusula Décima Segunda do Termo de Ajustamento de Conduta na Modalidade Plano de Ação - TAC (13643566), firmado entre as partes, estabelece que:

12.1. Durante a vigência da TAC Plano de Ação, a ANTT realizará os reajustes, revisões ordinárias e extraordinárias conforme regulamentação e contrato de concessão, ficando suspensa a aplicação dos passivos regulatórios indicados no Anexo C, sendo eles:

i. aplicação do Fator D relativo às obrigações não cumpridas até o momento da assinatura do TAC;

3.29. Desse modo, em atenção ao disposto no TAC, para essa revisão será considerado Desconto de Reequilíbrio (Fator D) igual a 0% (zero por cento).

3.30. Por fim, destacou a NOTA TÉCNICA SEI N° 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (18305329), que os efeitos tarifários das inexecuções do 9º ano concessão também não constam do Anexo C do TAC, pois tais inexecuções ainda não haviam sido apuradas por ocasião da celebração do TAC. Dessa forma, conforme orientação da área técnica, é necessária a atualização dos Passivos Regulatórios indicados no Anexo C do TAC para incluir os efeitos tarifários das inexecuções relativas ao 9º ano concessão, ressaltando que os valores do Anexo precisarão ser periodicamente atualizados

até a conclusão do prazo do TAC.

d) FATOR C

3.31. O Contrato de Concessão define o Fator C, no inciso xix da subcláusula 1.1.1, como um "reduzidor 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". Alguns dos eventos que dão ensejo à aplicação do Fator C estão exemplificados na subcláusula 1.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão e a metodologia de cálculo completa está também está disposta no mencionado Anexo.

3.32. Para aplicação do Fator C, a SUROD considerou os seguintes eventos: **Arredondamento tarifário; Atraso na aplicação do reajuste; Diferença das alíquotas de ISSQN Verba de Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes 9º Ano; Verba de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT); Receitas extraordinárias; Reversão de receita devido a mudança de localização da Praça P06 - 1º TA; Substituição do percentual projetado de eixos suspensos pelo real; e Ajuste Fator C - 7ª Revisão Ordinária**, conforme análise detalhada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (18305329).

3.33. Em relação ao Fator C, os quadros a seguir mostram os eventos inseridos na "Conta C" e as variáveis consideradas para cálculo:

Item	Eventos	R\$ (PC ano 9)
1	Arredondamento	-2.306.087,27
2	Atraso na aplicação do reajuste	78.336.747,25
3	ISSQN	-1.208.474,23
4	Segurança no trânsito: PRF	-1.879.433,29
5	Segurança no trânsito: Redução de acidentes	-805.470,44
6	RDT	-1.762.880,68
7	Receitas Extraordinárias	-2.965.130,81
8	1º Termo Aditivo	-11.571.218,40
9	Subst. eixos suspensos projetado pelo real - 7º ano concessão	-3.806.268,10
10	Correção Fator C - 7ª RO	114.884,37
TOTAL		52.146.668,38

Montante (Cdt+1)	52.146.668,38
Fator C aplicado no ano 9 (Cdt)	0,00969
Montante conta C aplicado no ano 9 (Cdt)	-4.491.930,39
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 9 (VTPeqt)	108.692.024,31
Tráfego total pedagiado equiv apurado no ano 7 (VTPeqt-2)	95.942.711,18
Tráfego total pedagiado equivalente projetado para o ano 10 (VTPeqt+1)	115.688.366,62
Fator C	R\$ 0,39712

3.34. Nesse sentido, tem-se que a metodologia de cálculo do Fator C está prevista no item 2 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, restando disposto o seguinte:

2.1 O Fator C será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$c_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + (Cd_t - c_t \times VTPeq_t) \times (1 + r_t)}{VT\widehat{Peq}_{t+1}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do Fator C

ct: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano t

ct+1: Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte a t. Previamente a sua incidência na tarifa de pedágio, conforme previsto na subcláusula 17.3.3, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais.

VTPeqt: Volume Total Pedagiado equivalente da Rodovia, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, efetivamente verificado no ano t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria.

$VT\widehat{Peq}_t$: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente calculada no ano anterior para o corrente ano, expressa em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria.

$VT\widehat{Peq}_{t+1}$: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa conforme tabela prevista na subcláusula 17.2.6 do Contrato, para cada categoria.

rt: Taxa de Juros nominal equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal previsto na subcláusula 21.5 definida abaixo no ano t

3.35. Isto posto, conforme as tabelas colacionadas acima, o valor resultante dos eventos considerados no saldo da Conta C foi positivo de R\$ 52.146.668,38 (cinquenta e dois milhões, cento e quarenta e seis mil seiscientos e sessenta e oito reais e trinta e oito centavos) e o Fator C foi positivo no valor de R\$ 0,39712, conforme apresentado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (18305329).

e) FLUXOS DE CAIXA MARGINAIS

3.36. Quanto aos Fluxos de Caixa Marginais, conforme pormenorizado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (18305329), foi analisada a inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs e, também as alterações no Programa de Exploração da

Rodovia - PER considerados nos FCMs da Concessão, quais sejam: FCM1 (TIR=8,01%), FCM2 (TIR=9,43%), FCM3 (TIR=9,95%) e FCM4 (TIR=8,47%).

3.37. Assim, a área técnica demonstrou que quanto à inserção do tráfego real nos FCMs, e em atenção ao art. 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, que prevê que o tráfego projetado deve ser anualmente substituído pelo volume de tráfego real do ano anterior nos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs), por ocasião da revisão ordinária, foi feita a substituição do tráfego projetado no EVTEA pelo real no 9º ano de concessão nas abas "Tráfego" dos Fluxos de Caixa Marginais, resultando na variação da TBP/km conforme quadro abaixo:

Fluxo	Varição da TBP/km	Impacto tarifário (%)
FCM1	-0,00000010	-0,00243
FCM2	0,00002074	0,52679
FCM3	0,00000044	0,01128
FCM4	0,00000002	0,00046
Total	0,00002110	0,53610%

3.38. Ao analisar os impactos do tráfego real, a área técnica verificou que a soma dos impactos decorrentes à substituição do tráfego projetado pelo real, apurado no 9º ano nos FCMs, totalizou 0,53610% e, como o valor obtido é muito próximo ao percentual de 0,5%, definido como limite para ajuste da curva de crescimento, a área técnica entendeu cabível a manutenção da taxa de crescimento que vem sendo aplicada nos FCMs.

3.39. Quanto a análise acerca das alterações no Programa de Exploração da Rodovia - PER, informa a área técnica que foram analisados todos os itens pleiteados pela CNRO e apresentada a proposta final da GEGIR/SUROD, considerando as observações feitas pela área técnica acerca da proposta da Concessionária, bem como, conforme NOTA TÉCNICA SEI Nº 4572/2023/COPER/GEGIR/SUROD/DIR 17882120), foi verificada a situação dos investimentos previstos no PER para o período analisado, propondo a 8ª Revisão Ordinária e Reajuste da TBP.

3.40. Com isso, a área técnica apresentou o quadro a seguir colacionado, demonstrando os itens do PER alterados e a respectiva variação na TBP:

Quadro 5 - Impacto na TBP dos itens de FCM alterados

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Operação dos controladores de velocidade previstos originalmente no PER	3.1	Inv	-0,00000377

3.41. Como resultado, obteve-se o valor de R\$ 0,00395 a título de Fluxos de Caixa Marginal, conforme quadro abaixo que apresenta as tarifas, a preços iniciais, dos Fluxos de Caixa Marginais aprovadas na 7ªRO e 10ªRE e as revisadas após o lançamento dos eventos:

Quadro 6: Tarifas dos Fluxos de Caixa Marginais

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (7ªRO e 10ªRE)	Tarifa/km (8ªRO)
FCM1 (TIR 8,01%)	-0,00001809	-0,00001818
FCM2 (TIR 9,43%)	0,00386843	0,00388539
FCM3 (TIR 9,95%)	0,00008245	0,00008290
FCM4 (TIR 8,47%)	0,00000339	0,00000340
Total	0,003936	0,003953

f) IMPACTO DO PERCENTUAL DE EIXOS SUSPENSOS NA TARIFA DE CONTRATO

3.42. Por fim, na NOTA TÉCNICA SEI Nº 5408/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (18305329) a área técnica fez a análise de impacto do percentual dos eixos suspensos na tarifa de contrato. A perda de eixos suspensos isentos pela Lei nº 13.103/15, foi projetada na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, com o percentual de 9,14%. Para a presente revisão, a área técnica atualizou a projeção com dados de tráfego real do 9º ano concessão, que foi de 8,966%, no período de 21/03/2022 a 20/03/2023.

3.43. Com a perda de receita da concessionária e conforme Lei nº 13.103/2015, houve a necessidade de incidir o referido percentual sobre a tarifa de contrato durante a vigência da 7ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária, de 06/09/2023 a 05/09/2024, mediante a aplicação da seguinte fórmula:

$$T_r = T_o * (1 + (100 \times [(1 / 1 - \% \text{ eixos}) - 1])),$$

onde: Tr e To são as Tarifas de Contrato revisada e original, respectivamente.

3.44. Considerando a Tarifa de Contrato original de R\$ 0,02638, o percentual de perda de eixos suspensos de 8,966% e o impacto de 9,849%, calculou-se a Tarifa de Contrato com impacto do percentual de eixos suspensos de R\$ 0,02898, conforme mostrado a seguir:

$$T_r = 0,02638 * (1 + (100 \times [(1 / 1 - 9,8493\%) - 1])) = 0,02898$$

3.45. Posto isso, em decorrência desses ajustes, o valor da TBP quilométrica contratual passou de R\$ 0,02904 para R\$ 0,02898 e a TBP quilométrica dos diversos Fluxos de Caixa Marginal de R\$ 0,00394 para R\$ 0,00395.

DO RESULTADO DA 8ª REVISÃO E DO REAJUSTE

3.46. Destarte, o quadro abaixo sintetiza os resultados das análises apresentadas pela área técnica, apresentando a composição da tarifa de pedágio da concessionária para a 8ª Revisão Ordinária e para o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio:

Quadro 13: Cálculo da tarifa por praça

Composição da Tarifa	8º RO
TBP Contrato	R\$ 0,02638
Eixos Suspensos	9,8493%
TBP FCM	R\$ 0,00395
TBP final	R\$ 0,03293
Fator D	0,0000%
Fator Q	-5,3400%
Fator X	0,0000%
Fator C	R\$ 0,39712
IRT ¹	1,93531
TBP Contrato Revisada	0,02898

3.47. A partir da referida composição tarifária, bem como dos Trechos de Cobertura das Praças (TCP's), obteve-se os valores das tarifas nas diferentes praças de pedágio da concessão para a categoria 1 de veículos. O quadro a seguir apresenta o comparativo entre o patamar tarifário calculado no TAC, aprovado na Deliberação nº 33 (15427776) e da presente 8ª Revisão Ordinária, antes e após o arredondamento, veja-se:

Quadro 14 – Variação Tarifária

Praça de pedágio	TCP	Patamar tarifário previsto no Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (Tarifa Vigente)		7ºRO e 10ºRE ¹		8ºRO ²		Variação tarifária em relação às tarifas vigentes.		
		Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred. (R\$)	Tarifa	Arred	
Praça 1	88,00	5,24790	5,20	5,40938	5,40	6,26918	6,30	19,46%	21,15%	
Praça 2	99,50	5,96417	6,00	6,11502	6,10	7,03655	7,00	17,98%	16,67%	
Praça 3	81,00	4,81191	4,80	4,97986	5,00	5,80208	5,80	20,58%	20,83%	
Praça 4	80,44	4,77703	4,80	4,94550	4,90	5,76472	5,80	20,68%	20,83%	
Praça 5	107,50	6,46245	6,50	6,60590	6,60	7,57037	7,60	17,14%	16,92%	
Praça 6	90,00	5,37247	5,40	5,53210	5,50	6,40264	6,40	19,17%	18,52%	
Praça 7	73,94	4,37218	4,40	4,54666	4,50	5,33099	5,30	21,93%	20,45%	
Praça 8	95,00	5,68389	5,70	5,83890	5,80	6,73628	6,70	18,52%	17,54%	
Praça 9	135,50	8,20641	8,20	8,32399	8,30	9,43876	9,40	15,02%	14,63%	
								Média	18,94%	18,62%

3.48. Portanto, observa-se que a média das variações nas tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão para a categoria 1 de veículos, correspondeu a um percentual de 18,62% em relação às tarifas vigentes aprovadas.

DO PARECER DA PROCURADORIA FEDERAL JUNTO À ANTT

3.49. Após o resultado apresentado pela área técnica, os autos foram remetidos à Procuradoria Federal junto à ANTT para análise e verificação de eventuais decisões judiciais, arbitrais ou de órgãos de controle que impeçam, limitem ou de qualquer forma afetem a revisão e o reajuste em exame.

3.50. Assim, por meio da COTA n. 06159/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (17850553), os autos foram encaminhados à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais - SubJud/PF-ANTT e à Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais - SubExtra/PF-ANTT, para prestarem informações acerca de decisões judiciais e extrajudiciais, respectivamente.

3.51. Nesse sentido, ambas as Subprocuradorias concluíram na NOTA n. 00471/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16699262) e NOTA n. 00423/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16767172), não vislumbrarem, por hora, decisões que de alguma forma impeçam ou afetem a 8ª Revisão Ordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Nova Rota do Oeste.

3.52. Contudo, na NOTA n. 00423/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (16767172), a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais - SubExtra/PF-ANTT ressalta que, apesar de não haver óbices a revisão e reajuste da TBP, existem processos em trâmite no TCU, no bojo dos quais foram prolatadas decisões que merecem a atenção da ANTT quando da realização de reequilíbrios econômico-financeiros realizados no âmbito da referida concessão.

3.53. Diante do exposto, resta evidenciado que, até o momento, não há óbices no âmbito jurídico, que impeçam ou afetem a 8ª Revisão Ordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da Concessionária Nova Rota do Oeste.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Ante o exposto, VOTO por aprovar a 8ª Revisão Ordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) aplicável ao trecho concedido da BR-163/MT, explorado pela referente Concessionária Nova Rota do Oeste S.A. - CNRO, visando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão, que alteram os valores das tarifas de pedágio, após o arredondamento, 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, nos termos da Minuta de Deliberação DLL (18699939).

Brasília, 04 de setembro de 2023.

LUCIANO LOURENÇO DA SILVA
DIRETOR



Documento assinado eletronicamente por LUCIANO LOURENÇO DA SILVA, Diretor, em 04/09/2023, às 14:45, 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 18701942 e o código CRC 1487F3A4.

Referência: Processo nº 50500.092660/2023-41

SEI nº 18701942

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 - Telefone Sede: 61 3410-1000 Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br