



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DDB

RELATORIA: DIRETORIA DAVI BARRETO (DDB)

TERMO: VOTO À DIRETORIA

NÚMERO: 62/2020

OBJETO: 9ª REVISÃO ORDINÁRIA, 12ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA E REAJUSTE DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO (TBP) DA VIABAHIA CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S.A.

ORIGEM: SUINF

PROCESSO (S): 50500.368304/2019-27

PROPOSIÇÃO PRG:

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO - DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de proposta de Deliberação acerca da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.

2. DOS FATOS

2.1. A Unidade Técnica analisou as obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) para a 9ª Revisão Ordinária e a 12ª Revisão Extraordinária da Concessionária ViaBahia. A consolidação da análise foi apresentada pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (Gefir), por meio das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1374631), nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2294563) e nº 156/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2443798), bem como do e-mail de retificação de 16/01/2020 (2468930), todos constantes do processo 50500.355293/2019-15.

2.2. A análise quanto aos demais itens de revisão, bem como do equilíbrio econômico-financeiro e correspondentes impactos na TBP da Concessionária, foram apresentados pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias (Geref), preliminarmente por meio da Nota Técnica nº 3038/2019/GEREF/SUINF (1356376), e finalmente por meio da Nota Técnica nº 215/2020/GEREF/SUINF/DIR (2493188).

2.3. Por meio do Ofício nº 14546/2019/SUINF, de 18/10/2019 (1661625), a Concessionária foi informada acerca dos resultados preliminares das revisões e reajuste, nos termos do disposto no inciso II, artigo 5º da Resolução nº 675/2004, que assegura à Concessionária o direito de manifestação no prazo de 15 dias após o recebimento dos resultados preliminares da revisão.

2.4. A concessionária se manifestou por meio da Carta VB-GEC-1101/2019 (SEI 1967658), onde apresentou suas considerações quanto a análise técnica da Superintendência de exploração de Infraestrutura Rodoviária (Suinf).

2.5. Após a análise dos argumentos da concessionária, constante nas Notas Técnicas nº 215/2020/GEREF/SUINF/DIR (2493188) e nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2294563), foi elaborado Relatório à Diretoria 31 (2518830) o qual propõe à Diretoria Colegiada a aprovação da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia.

2.6. Os autos foram distribuídos, mediante o sorteio ordinário a esta Diretoria, doc. SEI (2866703).

2.7. Da análise dos autos, esta Diretoria solicitou esclarecimentos adicionais à Suinf quanto aos seguintes pontos: (a) capacidade e interesse da Concessionária em executar as passarelas do km 446+000 - BR 116; km 541+850 BR 324; km 462+200 BR 116; km 586+300 BR 324 e km 537+000 da BR 324, dado o recorrente e significativo percentual de inadimplemento contratual apurado pela SUINF, (b) motivação e os possíveis impactos quanto a postergação de 3 (três) para 5 (cinco) anos o prazo para o fornecimento/substituição de 2 (dois) veículos de Fiscalização para a ANTT, e (c) manifestação quanto aos argumentos apresentados pela ViaBahia por meio da Carta VB-GEC-0300/2020, na qual a concessionária apresenta considerações a respeito do processo de revisão tarifária em análise.

2.8. Em resposta, a Suinf encaminhou a Nota Técnica - ANTT 1288 (3112486) e o Despacho GEFIR (3117772). Por meio do Despacho, a Gefir informou que a concessionária possui um elevado índice de inexecução de obras, e que das 4 (quatro) passarelas inseridas na última revisão tarifária, 8ª RO e 11ª RE, nenhuma foi iniciada. Em que pese esse histórico negativo, a unidade técnica afirma não ser possível formar juízo quanto a capacidade da concessionária de executar a passarela que se pretende incluir nesta revisão, km 446+000, bem como quanto as outras 4 (quatro) passarelas inseridas na 8ª RO e 11ª RE, uma vez que a apuração de responsabilidade da Concessionária por inexecuções de obras e serviços, realizada por meio do Parecer Técnico nº 168/2020/GEFIR/SUINF/DIR (SEI 2864621), observou que a Concessionária não apresentou justificativa quanto a inexecução dos referidos itens.

2.9. Por seu turno, a Nota Técnica - ANTT 1288 (3112486) apresentou os efeitos finais da

tarifa sem a inclusão da passarela do Km 446+000. De acordo com a Nota Técnica, o efeito final da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária altera os valores das tarifas de pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 de R\$ 2,63745 para R\$ 2,59340; e nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, de R\$ 4,62711 para R\$ 4,54983, ambos representando uma variação negativa de -1,67% (um inteiro e sessenta e sete centésimos por cento), antes do arredondamento. O efeito da retirada da passarela representa uma variação de -0,08% (oito centésimos por cento)

2.10. No que se refere a alteração do prazo para o fornecimento/substituição de veículos de Fiscalização para a ANTT, a Gefir entende que tal alteração se trata de atendimento a normativo da Receita Federal do Brasil, de modo a não onerar em demasia os usuários das rodovias federais concedidas. De acordo com a Instrução Normativa RFB nº 1.700, de 14/03/2017, que dispõe no Anexo III - Taxas Anuais de Depreciação -, no Capítulo 87 - Veículos Automóveis, Tratores, Ciclos e Outros Veículos Terrestres -, que para a referência 8703 - AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS E OUTROS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS PRINCIPALMENTE CONCEBIDOS PARA TRANSPORTE DE PESSOAS (EXCETO OS DA POSIÇÃO 8702), INCLUÍDOS OS VEÍCULOS DE USO MISTO ("STATION WAGONS") E OS AUTOMÓVEIS DE CORRIDA -, o prazo da vida útil é de 5 anos, com taxa anual de depreciação de 20%.

2.11. Adicionalmente, Informa que tal mudança de prazo para reposição dos veículos foi proposta para todos os contratos de concessão da 2ª Etapa de Concessões, conforme informado às Concessionárias por meio do OFÍCIO CIRCULAR_SEI Nº 845/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, de 11/09/2019 (SEI 1261780), sendo os ajustes implementados por meio das respectivas revisões da TBP e do PER.

2.12. Por fim, quanto a solicitação de análise e manifestação acerca da Carta VB-GEV-0300/2020, apensada ao presente processo, na qual a Concessionária Via Bahia apresenta considerações a respeito do processo da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, a Gefir informa que tal documento será analisado e respondido por meio de outro despacho, com propósito de não gerar atrasos na publicação da revisão.

2.13. Diante da ausência de manifestação acerca dos argumentos apresentados pela concessionária, por meio da Carta VB-GEV-0300/2020, e considerando que a manifestação refere-se a revisão tarifária em análise, esta Diretoria entendeu necessária a manifestação técnica das alegações expostas pela ViaBahia, antes da proposição de deliberação da matéria na Reunião da Diretoria Colegiada. Por isso, os autos retornaram à Suinf.

2.14. Em resposta, a Suinf encaminhou, por meio do Despacho SUINF (3302602), a Nota Técnica - ANTT 1288 (3276660) e o Despacho GEFIR (3259397). O Despacho da Gefir consolidou a manifestação técnica acerca dos argumentos apresentados pela concessionária, e em síntese a unidade responde que:

- **cálculo do desconto de reequilíbrio** - informa que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio respeitou a previsão contratual, previsto na Cláusula 20.6.5:

*"20.6.5 O valor da Tarifa Básica de Pedágio resultante das revisões anuais indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho apurado **no ano anterior**, calculado na forma do Anexo 5, de acordo com a fórmula:*

Tarifa Básica de Pedágio x (1 - Desconto de Reequilíbrio)" (grifo nosso)

Adicionalmente, a unidade técnica informa que 10º ano concessão da ViaBahia, teve seu encerramento em 20/10/2019, e a a Nota Técnica SEI nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2294563) citada pela concessionária como proposta de aplicação do desconto do 10º ano concessão pela GEFIR, tem sua data de conclusão de 19/12/2019, sendo que foi assinada pela SUINF em 10/01/2020. Ou seja, a unidade técnica afirma que seguiu a alegação Cláusula 20.6.5 do Contrato de Concessão, a qual prevê que a tarifa sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho apurado no ano anterior;

- **inexecuções do 10º ano de concessão** - sobre a avaliação dos percentuais de execução de obras e serviços antes do final do ano concessão, para aferição da inexecução financeira ou cálculo do desconto de reequilíbrio, tal entendimento foi aplicado em função de determinação do Tribunal de Contas da União por meio do Acórdão TCU 1447/2018 e seguiu o estabelecido no contrato de concessão;

- **implantação de retornos rodoviários em Santo Estevão – km 458 e 481 da BR-116/BA** - No que se refere ao retorno rodoviário do km 458 a concessionária foi autorizada a executar a obra do retorno provisório em Santo Estevão - Sentido Norte, km 458, sem reequilíbrio financeiro do contrato de concessão, entendendo se tratar de complementação de obra, após a aprovação do Projeto Executivo da Duplicação do trecho, conforme previsto no ART. 17, da Resolução ANTT 1.187/05. A Concessionária também foi informada que em relação à proposta de aprovação de um retorno definitivo para o local, para a inclusão desse investimento no contrato deveria ser observada a Portaria nº 127, de 17/04/2019, que no seu art. 2º, inciso VII, orienta considerar apenas os efeitos ordinários de tarifa de pedágio nos processo de revisão tarifária, não podendo esta Agência, no momento, incluir novos investimentos no Contrato de Concessão, salvo exceções previstas. A concessionária informou que a questão será discutida em sede de arbitragem instaurada junto à CAM-CCBC.

Quanto ao retorno do km 481 da BR-116/BA - a unidade técnica informa que o projeto encontra-se em análise na Geeng, com a última análise feita por meio do Parecer Técnico nº PT-0142.2020-GEENG-SUINF-R00, de 19/03/2020, (SEI 3058743), o qual teve objeção.

A concessionária foi informada, por meio do Ofício nº OF-0122.2020-GEENG-SUINF-R00, de 19/03/2020 (SEI 3060822). Em resposta, a ViaBahia solicitou dilação de prazo para reapresentação das informações, até 08/06/2020. A Agência aguarda a reapresentação das informações.

- **posto de pesagem veicular (PPVS)** - Em relação aos Postos de Pesagem Veicular (PPVS), informa a unidade técnica que a Concessionária encaminhou os projetos, e que eles estão em análise pela Superintendência de Fiscalização (SUFIS). Após a aprovação dos projetos, conforme informado por meio da Nota Técnica 4509/2019, esta Agência retornará as tratativas sobre o assunto por meio da revisão subsequente à aprovação.
- **ausência de análise da documentação apresentada pela concessionária** - a GEFIR informou que houve um erro, por parte da concessionária, ao anexar os documentos no sistema SEI, o que impossibilitou a inclusão da análise técnica na ocasião desta Revisão.

2.15. Após esse breve histórico do processo, considerando as informações contidas nos autos, passa-se a análise do procedimento revisional da tarifa da ViaBahia.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. O Contrato de Concessão da ViaBahia estabelece, nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT. O objetivo da revisão tarifária é o restabelecimento da 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, conforme transcrito abaixo:

“16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.4.1 É a revisão anual da Tarifa Básica de Pedágio, realizada pela ANTT previamente ao reajuste, com o objetivo de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior, conforme disposto na subcláusula 17.6.

16.4.2 A revisão da Tarifa Básica de Pedágio, com o objetivo de incorporar os recursos mencionados na subcláusula 16.4.1 acima, será realizada conforme disposto no item (iii) da subcláusula 20.4.2.

16.5 Revisão quinquenal da Tarifa Básica de Pedágio

16.5.1 Revisão quinquenal é a revisão que será realizada pela ANTT a cada 5 (cinco) anos, com o intuito de reavaliar a Concessão em relação a sua compatibilidade com as reais necessidades advindas do Sistema Rodoviário e do cenário econômico, preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro originalmente estabelecidas no Contrato.

16.6 Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

16.6.1 É a revisão da Tarifa Básica de Pedágio decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, cujas hipóteses de cabimento, procedimento aplicável, critérios e princípios estão estabelecidos na cláusula 20.”

3.2. Conforme consta na Nota Técnica nº 215/2020/GEREF/SUINF/DIR (2493188) os valores correspondentes aos eventos considerados nesta revisão foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), de TIR igual a 8,53%, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais descritos a seguir:

- Fluxo de Caixa Marginal 1 (FCM 1): criado em 2011 por ocasião da 2ª Revisão Extraordinária, com Taxa Interna de Retorno (TIR) igual a 9,09%;
- Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM 2): criado em 2013 por ocasião da 4ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,13%;
- Fluxo de Caixa Marginal 3 (FCM 3): criado em 2015 por ocasião da 7ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 10,05%;
- Fluxo de Caixa Marginal 4 (FCM 4): criado em 2016, por ocasião da 6ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 10,53%;
- Fluxo de Caixa Marginal 5 (FCM 5): criado em 2018, por ocasião da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 10,34%; e
- Fluxo de Caixa Marginal 6 (FCM 6): criado em 2019, por ocasião da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária, com TIR igual a 8,94%.

3.3. O procedimento revisional da tarifa em análise é composto da: 9ª Revisão Ordinária, 12ª Revisão Extraordinária, do desconto de reequilíbrio e do reajuste. A seguir, será detalhado o efeito de cada componente considerado nesta revisão tarifária.

9ª Revisão Ordinária

3.4. Conforme previsto no Contrato de Concessão, o objetivo da Revisão Ordinária é o de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias (Alternativas) auferidas no ano anterior.

- **Receitas Extraordinárias**

3.5. Assim, foram consideradas na 9ª Revisão Ordinária as Receitas Extraordinárias (alternativas) auferidas pela Concessionária no 9º ano concessão, período de 20/10/2017 a 19/10/2018, conforme detalhado na Nota Técnica nº 2647/2019/GEREF/SUINF/DIR (1662689).

3.6. Em síntese, os valores informados pela Geref foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO) da Concessão, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente de -0,06%, alterando a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária de R\$ 2,47875 para R\$ 2,47727.

12ª Revisão Extraordinária

3.7. A Revisão Extraordinária da TBP objetiva a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, cujas as hipóteses, procedimentos, critérios e princípios estão estabelecidos no contrato de concessão.

- **Correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa**

3.8. Conforme previsão contratual, as perdas ou ganhos decorrentes do arredondamento tarifário e da utilização do Índice de Reajuste Tarifário (IRT) provisório considerado no ano anterior, bem como atraso na concessão da revisão e reajuste do ano anterior, devem ser compensados no ano seguinte.

3.9. Em relação ao IRT, a Nota Técnica ANTT 215 (2493188) pontua que não há necessidade de correção nesta revisão, haja vista que a aplicação do ano anterior teve caráter definitivo.

3.10. Assim, para o cálculo do reequilíbrio econômico-financeiro a unidade técnica considerou o atraso de 259 dias para entrada em vigor da Deliberação nº 834/2019, que aprovou a 8ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP da Concessionária (com vigência em 23/08/2019, quando a data base inicialmente prevista era 07/12/2018), conjuntamente com a correção do arredondamento tarifário nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente indicados no quadro a seguir:

Quadro 1: Impactos devido ao Arredondamento e atraso do reajuste

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4	FCM5
Varição percentual	0,22612%	-	-	-	-	0,04790%

Fonte: Nota Técnica ANTT 215 (2493188)

Inserção dos Tráfego Real nos Fluxos de Caixa Marginais

3.11. Conforme disposto na subcláusula 20.5.4 do Contrato de Concessão e no Artigo 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, o tráfego projetado nos Fluxos de Caixa Marginais deve ser substituído anualmente pelo tráfego real do ano anterior.

3.12. Dessa forma, a unidade técnica procedeu à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real para o ano 9 nos Fluxos FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no Quadro a seguir:

Quadro 2: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real

Fluxo de Caixa	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4	FCM5
Varição percentual	0,02784%	0,00482%	0,00600%	0,02913%	0,00219%

Fonte: Nota Técnica ANTT 215 (2493188)

3.13. A unidade técnica ressalta que os dados de tráfego considerados na presente revisão serão confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

Ajuste na isenção de eixos suspensos - Lei nº 13.103 - Lei dos Caminhoneiros

3.14. No que se refere aos Eixos suspensos, foi considerada a perda de receita da Concessionária em face da Lei 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros) do ano 9 (período de 20/10/2017 a 19/10/2018).

3.15. A unidade técnica procedeu o levantamento dessa perda de receita, o quadro a seguir apresenta, em síntese, os percentuais de perda no tráfego devido aos eixos suspensos nas Praças P1 a P7 no referido ano:

Quadro 3: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos

Praça	% revisão anterior	% revisão atual
P 1	3,67%	3,85%

P 2	5,09%	5,26%
P 3	5,48%	5,60%
P 4	4,34%	4,63%
P 5	4,42%	4,65%
P 6	4,20%	4,40%
P 7	4,56%	4,69%

Fonte: Nota Técnica ANTT 215 (2493188)

3.16. Conforme consta na Nota Técnica 215 (2493188), o impacto sobre a TBP foi de uma variação percentual de 0,19703%.

Correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio considerados no 10º ano concessão

3.17. De acordo com a unidade técnica, foram feitas correções relativas aos percentuais de desconto de reequilíbrio aplicados ao longo do 10º ano de concessão (20/10/2018 a 19/10/2019), visto que a 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária já havia aplicado um desconto de reequilíbrio provisório, conforme detalhado na Nota Técnica 215 (2493188).

3.18. O ano 10 foi dividido em três períodos: o primeiro período vai do início do 10º ano concessão (20/10/2018) até 06/12/2018, último dia em que deveria vigorar a tarifa relativa à 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária. O segundo período vai de 07/12/2018 (quando deveria ter entrado em vigor a tarifa relativa à 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária) até 22/08/2019, último dia em que vigorou a tarifa relativa à 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, considerando o atraso na publicação da Deliberação nº 834/2019. E o terceiro período vai de 23/08/2019, com a aprovação da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária, até 19/10/2019, correspondente ao final do ano 10. Para todos os períodos foi feita uma ponderação no tráfego com base no tráfego anual projetado para o ano 10 (já que o tráfego real ainda não está disponível).

3.19. Conforme consta na Nota Técnica retromencionada, a diferença de receitas, calculadas para os três períodos, foram então somadas e lançadas na planilha da revisão, na aba "controle", rubrica "outras receitas", resultando no impacto sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 04: Correção na aplicação do Desconto de Reequilíbrio

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	-0,15541%

Fonte: Nota Técnica 215 (2493188)

3.20. A unidade técnica ressalta que o valor correspondente ao terceiro período, ou seja, de 23/08/2019 a 19/10/2019, foi realizado considerando a tarifa aprovada na 8ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária, por meio da Deliberação nº 834/2019. Contudo, sabe-se que os efeitos da referida Deliberação estão suspensos em função da decisão judicial liminar (1364094), vigente a partir de 23/08/2019. Assim, considerando que não há como prever o tempo de duração da decisão judicial, a Geref entende que o cálculo desse período poderá ser revisto posteriormente.

Alterações do cronograma PER

3.21. Por meio das Notas Técnicas nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1374631), nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2294563) e nº 156/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2443798), bem como do e-mail de retificação de 16/01/2020 (2468930), todos constantes do processo 50500.355293/2019-15, a Geref apresentou análise acerca das alterações no PER.

3.22. Conforme consolidado na Nota Técnica 215 (2493188), os eventos foram lançados nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4, FCM5 e FCM6, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 5: Impactos nos fluxos de caixa devidos às alterações no PER

Itens Revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	-0,00104%
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	-0,00007%

Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	-0,06953%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	-0,04355%
trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	-0,04916%
trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	-0,01946%
trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	-0,00737%
trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	-0,00579%
trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	-0,05807%
trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	-0,00166%
melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	-0,02586%
melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	-0,06881%
construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	-0,06881%
construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	-0,03496%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	-0,18081%
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	-0,12296%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COp	-0,00993%
Conservação	8.4.1.3.2	COp	-0,00029%
Operação	8.4.1.3.1	COp	-0,12978%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	-0,00197%
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	2.7	Inv	-0,05585%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	-0,034205%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	-0,06826%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.3	16.4.1	COp	0,056268%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.4	16.4.2	COp	0,074092%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.5	16.4.3	COp	0,039515%
Custos adm. Ref. item 2.2.4	16.4.4	COp	0,009543%

Custos adm. Ref. item 2.3.4	16.4.5	COp	0,010137%
Custos adm. Ref. item 2.4.3	16.4.6	COp	0,039350%
Custos adm. Ref. item 2.5.3	16.4.7	COp	0,025584%
Custos adm. Ref. item 2.6.3	16.4.8	COp	0,000002%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	-0,012042%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Terceiro termo aditivo do convênio de cooperação técnica nº 008/2008 - DPRFxANTT	13.2	COp	0,03989%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.6	16.5.1	COp	0,00142%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.7	16.5.2	COp	0,004389%
Custos adm. Ref. item 8.2.3.1	16.5.3	COp	0,000477%
Custos adm. Ref. item 13.2	16.5.4	COp	0,004037%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Veículo de Fiscalização - Reposição	8.9.2	Inv	-0,01749%
Custos adm. Ref. item 2.8	16.2.1	COp	-0,056911%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	-1,07189%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	-0,00010%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.3.2	16.1.1	COp	-0,21566%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.8	16.1.2	COp	0,010922%
Custos adm. Ref. item 3.1.3	16.1.3	COp	0,155168%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA – Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	-0,01049%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA – Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	-0,00738%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA – Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	-0,01193%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA – Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	-0,00872%
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	-0,00010%

Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.3	16.3.1	COp	-0,17503%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.4	16.3.2	COp	0,00332%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.5	16.3.3	COp	0,00536%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.6	16.3.4	COp	0,00392%
Custos adm. Ref. item 6.1.5	16.3.5	COp	0,00475%
Fluxo de Caixa Marginal 6			
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 446, BR-116/BA – Fazenda Gavião (Antônio Cardoso) - passarela	6.1.2.2.7	Inv	0,06518%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.7	16.6.1	COp	0,00335%

Fonte: Nota Técnica 215 (2493188)

3.23. Todas as justificativas relativas às inexecuções, alterações e inclusões de valores no Programa de Exploração da Rodovia (PER), constam dos citados documentos constantes do processo 50500.355293/2019-15.

3.24. Quanto a inclusão de novo investimento, passarela no km 446, BR-116/BA, e seus respectivos custos administrativos, incluídos no fluxo de caixa marginal 6, a unidade técnica informa, por meio do Despacho Gefir (3117772), que a análise da necessidade da passarela foi realizado em 2017, não tendo avaliação atualizada de sua necessidade.

3.25. Além disso, a Gefir informa que a concessionária possui alto índice de inexecução de obras, nos últimos anos tem sido aplicado o Fator D (Desconto de Reequilíbrio) de 10%, devido ao descumprimento dos parâmetros de desempenho e inexecução das obras condicionadas. As 4 (quatro) passarelas inseridas na última revisão tarifária não foram, se quer, iniciadas. A concessionária não justificou a inexecução das passarelas, limitou-se a solicitar a reprogramação das obras inexecutadas com o seguinte argumento:

"(...) diante da impossibilidade de administração de risco não gerenciável pela Concessionária, caracterizado através da ausência de alocação de recursos pelo BNDES, o que indiscutivelmente impactou a continuidade dos serviços, vimos requerer a reprogramação da referida obra."

3.26. Diante do histórico de alto índice de inexecução de obras, e considerando o desinteresse da concessionária em demonstrar empenho para alterar esse panorama, entendo que não devem ser inseridas novas obras no contrato da Concessionária.

3.27. Com relação ao questionamento da concessionária quanto a aplicação das inexecuções do 10º ano de concessão nesta revisão, conforme afirmado pela unidade técnica, a aplicação se deve à atendimento de determinação do Tribunal de Contas da União, por meio do Acórdão TCU 1447/2018, que trouxe o seguinte comando para a ANTT:

"9.3.10. no prazo de 90 dias, institua mecanismo de aferição de atraso e inexecução de investimentos por parte da concessionária a fim de que a inadimplência da contratada seja refletida na revisão tarifária imediatamente seguinte à respectiva identificação, de tal forma que os dados de não realização de obras e serviços sejam os mais realísticos possíveis, podendo-se, ainda, utilizar dos acompanhamentos periódicos realizados pela agência, e/ou de outros mecanismos que descrevam a real situação da execução dos investimentos, com vistas a evitar o pagamento de tarifas além do efetivamente devido, observado o devido processo legal, com o contraditório e a ampla defesa, bem como os princípios da modicidade tarifária e do equilíbrio econômico-financeiro, estabelecidos nos arts. 6º, §1º, e 9º, § 2º, da Lei 8.987/1995;"

3.28. Conforme consta no Despacho Gefir (3259397), o 10º ano concessão da ViaBahia, teve seu encerramento em 20/10/2019, portanto, a aplicação das inexecuções nesta revisão tarifária está atendendo à determinação do TCU e está de acordo com o contrato de concessão, que estabelece:

*"20.6.5 O valor da Tarifa Básica de Pedágio resultante das revisões anuais indicadas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho **apurado no ano anterior**, calculado na forma do Anexo 5, de acordo com a fórmula:*

Tarifa Básica de Pedágio x (1 - Desconto de Reequilíbrio)"

Prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros

3.29. A Concessionária solicitou o reequilíbrio econômico-financeiro do seu Contrato de Concessão devido à "Greve dos Caminhoneiros", ocorrida no período de 21/05/2018 a 30/05/2018, o que, segundo seus cálculos, teria lhe causado uma perda de receita de aproximadamente R\$ 7 milhões.

3.30. De forma a justificar o pleito, a Concessionária sustenta que o caso em tela está configurado nas seguintes hipóteses: álea extraordinária, nos termos do art. 65, II, d, da Lei nº 8.666/93; caso fortuito, nos termos do art. 393, do Código Civil e da Cláusula 19.1.3, (iii), do Contrato; e Obrigação excessivamente onerosa, nos termos dos arts. 478 e seguintes do Código Civil.

3.31. A unidade técnica informa que este pleito está sendo tratado em processo específico, de nº 50501.344106/2018-87. No referido processo consta o entendimento da Suinf, exarado no Despacho (0736078) da Coordenação de Instrução Processual (CIPRO), em que sustenta que a concessionária não apresenta qualquer fato novo, apto a afastar a aplicação de risco expressamente previsto no contrato de concessão. A CIPRO expõe que não resta qualquer dúvida desta ANTT acerca do fiel cumprimento das cláusulas contratuais e inexistente qualquer elemento fático apto a afastar as responsabilidades contratualmente atribuídas à ViaBahia.

Efeito final da 12ª Revisão Extraordinária

3.32. A 12ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 9ª Revisão Ordinária de R\$ 2,47727 para R\$ 2,41155, correspondendo a um decréscimo percentual de -2,65%. Retirando o impacto da inclusão proposta pela Suinf de inclusão da passarela do km 446+000 da BR-116/BA - Fazenda Gavião.

Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

3.33. Os efeitos finais de todos os itens da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,47875 para R\$ 2,41155, com uma variação percentual representando um decréscimo de 2,71%.

Aplicação do Desconto de Reequilíbrio

3.34. Conforme disposto na cláusula 20.6.5 do contrato de concessão da ViaBahia, o valor da TBP resultante das revisões anuais sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho apurado no ano anterior.

3.35. Por meio do Parecer nº 689/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2299743), a GEFIR informa que o valor global de Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado provisoriamente nesta 9ª Revisão Ordinária é 10,9662%, relativo à meta do 10º ano de concessão, sendo 9,72% referente ao descumprimento dos indicadores de Parâmetros de Desempenho e 1,2462% referente ao atraso/inexecuções das obras condicionadas.

3.36. Aplicando-se o desconto de 10,9662% sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Original - FCO (2,07090), e somando-se a esse valor as tarifas dos demais fluxos marginais, chega-se à TBP final, pós aplicação do desconto de reequilíbrio, de R\$ 2,18445.

Reajuste

3.37. Conforme o item (xix) da cláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, a Tarifa de Pedágio deverá ser reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA.

3.38. De acordo com a regra contratual, a unidade técnica calculou a variação do IRT deste ano que foi 2,54%, que corresponde ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa, com vigência no período de 07 de dezembro de 2019 a 06 de dezembro de 2020.

Efeito final da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste

3.39. Conforme exposto na Nota Técnica ANTT 1288 (3112486), o efeito da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 10,97% e do reajuste altera os valores das tarifas de pedágio de:

- Praças P1 e P2:

R\$ 2,63745 para R\$ 2,59340, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -1,67%; e de

R\$ 2,60 para R\$ 2,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação nula.

- Praças P3, P4, P5, P6 e P7:

R\$ 4,62711 para R\$ 4,54983, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -1,67%; e de

R\$ 4,60 para R\$ 4,50, após a aplicação do critério de arredondamento, representando um decréscimo de 2,17%.

3.40. A seguir, apresenta-se o quadro resumo das Tarifas de Pedágio da concessão, para a categoria 1 de veículos:

Quadro 6: Quadro de tarifas nas Praças P1 e P2

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
	Automóvel,			

1	caminhonete e furgão	2	1	2,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-tractor e furgão com rodagem dupla	2	2	5,20
3	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	3	7,80
4	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	4	4	10,40
5	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	5	5	13,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	6	6	15,60
7	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	7	7	18,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	8	8	20,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	9	9	23,40
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,90
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	5,20
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,30

Fonte: Nota Técnica 1288 (3112486)

Quadro 7: Quadro de tarifas nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados

1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	4,50
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-tractor e furgão com rodagem dupla	2	2	9,00
3	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	3	13,50
4	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	4	4	18,00
5	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	5	5	22,50
6	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	6	6	27,00
7	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	7	7	31,50
8	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	8	8	36,00
9	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	9	9	40,50
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,75
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	9,00
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,25

Fonte: Nota Técnica 1288 (3112486)

3.41. Por oportuno, cumpre destacar que a Decisão Judicial de 22/08/2019 no Processo 1023220-63.2019.4.01.3400 (1364094) determinou que "até a apreciação dos conflitos decorrentes do desequilíbrio contratual pelo juízo arbitral e/ou até a apreciação do pleito de revisão contratual, a ANTT mantenha as mesmas bases econômico-financeiras contratuais, incluída a condição tarifária, sem nova redução; ii) se abstenha de aplicar penalidades administrativas e contratuais atreladas a obrigações de investimento, inclusive a de caducidade, respeitado o poder de fiscalização sobre a exploração do serviço delegado; e iii) se abstenha de impor obrigações à concessionária que estejam

atreladas aos investimentos previstos no contrato de concessão".

3.42. Assim, diante da referida Decisão Judicial a concessionária não está cobrando a tarifa aprovada pela ANTT na 8ª RO e 11ª RE por meio da Deliberação nº 834, de 20/08/2019 (R\$ 4,60 e R\$ 2,60), mas sim a tarifa aprovada pela ANTT na 7ª RO e 10ª RE por meio da Resolução nº 5.656, de 25/01/2018 (R\$ 5,10 e R\$ 2,90).

3.43. A Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) analisou os autos, por meio do Parecer n. 00056/2020/PFANTT/PGF/AGU (2810232) e concluiu pela regularidade do processo de revisão tarifária proposto. Adicionalmente, o Despacho n. 01924/2020/PF-ANTT/PGF/AGU, ratificou o entendimento de que "os efeitos da revisão ordinária e extraordinária devem ficar suspensos em razão da existência de decisão liminar em vigor proferida na ação cautelar de procedimento arbitral 1023220-63.2019.4.01.3400 da 3ª vara federal da seção judiciária do Distrito Federal, tendo em vista que até a presente data não houve decisão do Tribunal Arbitral no procedimento arbitral n. 64/2019/SEC7 perante a CAM-CCBC revogando ou alterando referida liminar."

3.44. Por fim, cabe informar que o Ministério da Economia foi comunicado do processo de revisão tarifária em análise, por meio do Ofício SEI Nº 1475/2020/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (2540535), de 28 de janeiro de 2020.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Diante do exposto, VOTO por aprovar a 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do reajuste alteram os valores das tarifas de pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 de R\$ 2,63745 para R\$ 2,59340; e nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, de R\$ 4,62711 para R\$ 4,54983, ambos representando uma variação negativa de -1,67% (um inteiro e sessenta e sete centésimos por cento).

4.2. Após a aplicação do critério de arredondamento, a Tarifa de Pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 seria mantida em R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos), representando variação nula, e nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 diminuiria de R\$ 4,60 para R\$ 4,50 (quatro reais e cinquenta centavos), representando decréscimo de 2,17%.

4.3. No entanto, cumpre reforçar, que, independentemente do resultado tarifário a que se chegou no âmbito deste procedimento revisional, a ANTT não poderá promover a alteração tarifária em razão de decisão judicial obtida pela Concessionária.

Brasília, 26 de maio de 2020.

(assinado eletronicamente)
DAVI FERREIRA GOMES BARRETO



Documento assinado eletronicamente por **DAVI FERREIRA GOMES BARRETO, Diretor**, em 26/05/2020, às 17:10, 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 3451347 e o código CRC A82E9825.

Referência: Processo nº 50500.368304/2019-27

SEI nº 3451347

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