



AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES

DIRETORIA MARCELO VINAUD – DMV

GABINETE DO DIRETOR

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>RELATORIA:</b>             | Diretor Marcelo Vinaud  |
| <b>TERMO:</b>                 | VOTO À DIRETORIA COLEGIADA  |
| <b>NÚMERO:</b>                | DMV 044/2018  |
| <b>OBJETO:</b>                | 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Autopista Fluminense S.A. |
| <b>ORIGEM:</b>                | SUINF   |
| <b>PROCESSO(s):</b>           | 50500.221571/2017-70 e 50505.069114/2017-18   |
| <b>PROPOSIÇÃO DA PF/ANTT:</b> | PARECER Nº 00279/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, DE 06/02/2018 (FLS. 100 A 103).  |
| <b>PROPOSIÇÃO DMV:</b>        | Pela autorização da Revisão Tarifária da Autopista Fluminense S.A.  |
| <b>ENCAMINHAMENTO:</b>        | À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA   |

## I – DAS PRELIMINARES

1. Trata-se da 10ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da Autopista Fluminense S.A.

## II – DOS FATOS

2. Conforme consta da Lei nº 10.233, de 05/06/2001, e tendo em vista o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 004/2007, assinado entre o Poder Concedente e a Autopista Fluminense S.A., a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá autorizar a 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, nos termos das Resoluções nº 1.187, de 09/11/2005, e nº 3.651, de 07/04/2011.

3. É relevante lembrar que, em 09/10/2007, a ANTT realizou leilão, na sede da Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), para a concessão de sete trechos rodoviários, divididos em sete Editais distintos, sendo que o Edital nº 004/2007 contemplou a rodovia BR-101/RJ no trecho que vai da divisa dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo até a Ponte Presidente Costa e Silva, com 320,10 km de extensão.

4. Com relação ao Edital nº 004/2007, a Proponente vencedora do leilão foi a OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. – OHL, representada pela Corretora AGORA SÊNIOR CTVM S.A., com lance de R\$ 2,258, menor Tarifa Básica de Pedágio apresentada por ocasião do certamente, em observância do disposto no referido Edital.

5. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, OBRASCON HUARTE LAIN BRASIL S.A. (OHL BRASIL), conforme Resolução ANTT nº 2.478, de 12/12/2007, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato, estabelecidas no Edital.

6. A empresa homologada, em cumprimento à exigência do Certame, constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada Autopista Fluminense S.A., à qual, em 12/02/2008, por meio da Resolução ANTT nº 2.536, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão, o que ocorreu em 14/02/2008.

7. O Contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração Rodoviária – PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio – TBP no valor inicial de R\$ 2,258, referenciada ao mês de julho de 2007, para cada praça de pedágio implantada ao longo dos 320,10 km da Rodovia BR-101/RJ, segmento rodoviário este situado entre divisa dos Estados RJ/ES e a Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio – Niterói).

8. O prazo de vigência da Concessão é de 25 (vinte e cinco) anos, contados a partir da data de publicação do extrato do Contrato de Concessão, no Diário Oficial da União – DOU, o que ocorreu em 15/02/2008, sendo que, por tal data ter caído numa sexta-feira, a vigência passou a ser contada em 18/02/2008, segunda-feira subsequente.

9. O início da cobrança do pedágio ocorreu em 02/02/2009 na praça de pedágio P1, sendo que o atraso na cobrança do pedágio decorreu do fato de que os trabalhos iniciais só terem sido concluídos no referido mês.

10. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas. Em 09/02/2009, as praças de pedágio P2 e P5 foram autorizadas a operar pela ANTT. A praça de pedágio P3 teve o início de operações em 21/05/2009. Por fim, a praça P4 foi autorizada a operar em 28/08/2009.

11. A atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio na praça P1 no dia 02/02/2009, sendo que, mediante o critério contratual deveriam ser realizados os próximos reajustes anuais tendo essa data como referência.

### III – DA ANÁLISE PROCESSUAL

12. Foram realizadas as análises necessárias no âmbito da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, aprovado pela Resolução nº 3.000, de 28 de janeiro de 2009.

13. A partir dessas análises, a Gerência de Regulação e Outorga da Exploração de Rodovias – GEROR elaborou as Notas Técnicas nº 164/2017/GEROR/SUINF, de 23/08/2017 (fl. 48 a 51) e nº 26/2018/GEROR/SUINF, de 01/02/2018 (fls. 80 a 98), enquanto a Gerência de Engenharia e Investimentos de Rodovias – GEINV elaborou as Notas Técnicas nº 055/2017/GEINV/SUINF, de 20/11/2017 (fl. 166 do Processo 50505.069114/2017-18), e nº 004/2018/GEINV/SUINF, de 26/01/2018 (fl. 703 do Processo 50505.069114/2017-18). Ambas as referidas Gerências são vinculadas à SUINF.

14. Também foram providenciadas as comunicações ao Ministério da Fazenda e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conforme se observa dos Ofícios nº 071/2018/SUINF e nº 072/2018/SUINF, ambos de 31/01/2018 (fls. 70 e 72).

*ml*

15. Considerando a Tarifa Básica de Pedágio – TBP, atualmente em vigor, cujo valor é de R\$ 2,76840, aprovada na 9ª Revisão Ordinária, 9ª Revisão Extraordinária e no último reajuste anual, conforme Resolução ANTT nº 5.270/2017, de 31/01/2017, passa-se aos eventos da 10ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária.

16. Os pleitos apresentados à ANTT pela Concessionária estão baseados nas Subcláusulas 6.40 (Revisão Ordinária) e 6.41 (Revisão Extraordinária) do Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 004/2007, firmado com a concessionária Autopista Fluminense S.A.

17. Foi elaborado o Relatório à Diretoria nº 003/2018/GEROR/SUINF, de 01/02/2018 (fls. 76 a 78), no qual a SUINF apresenta uma síntese das análises realizadas, e propõem a aprovação da 10ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Autopista Fluminense S.A., com vigência a partir de 16/02/2018.

### DA 10ª REVISÃO ORDINÁRIA

18. A 10ª Revisão Ordinária resultou no acréscimo da Tarifa Básica de Pedágio – TBP de 1,16% (um inteiro e dezesseis centésimos percentuais), com alteração na TBP vigente de R\$ 2,76840 para R\$ 2,80062.

19. Os itens considerados na 10ª Revisão Ordinária e seus respectivos impactos tarifários estão demonstrados no quadro a seguir.

**Quadro 1 – Impactos Relativos na TBP dos Itens da 10ª Revisão Ordinária**

| Itens revisados   | PRF      | Item | Impacto sobre a TBP |
|---|----------|------|---------------------|
| <b>Revisões Ordinárias</b>  |          |      |                     |
| <b>Fluxo de Caixa Original</b>  |          |      |                     |
| IRT e arredondamento  |          |      | -0,04032%           |
| Receitas Extraordinárias  |          |      | -0,05934%           |
| Ajuste no percentual de eixos suspensos   |          |      | 0,23408%            |
| Verba para Aparelhamento da PRF   | 11.1     | Cop. | -0,03068%           |
| 9 km  | 5.1.1.1  | Inv  | -0,00424%           |
| 8,3 Km  | 5.1.1.2  | Inv  | -0,00950%           |
| Contorno de Campos - L = 23,5 km  | 5.1.2.1  | Inv  | -0,14264%           |
| km 46,7/ RJ-224; km 67,0; km 78,6; km 144,2 - RJ-106; km 282,5; km 293,3.   | 5.1.5.1  | Inv  | -0,00713%           |
| 1 trevo no início do Contorno de Campos   | 5.1.8.1  | Inv  | -0,03477%           |
| 9 unidades  | 5.1.9.1  | Inv  | -0,44052%           |
| 3 unidades  | 5.1.9.2  | Inv  | 0,00458%            |
| km 41,8 - Atibaia   | 5.1.11.1 | Inv  | -0,01605%           |
| do km 190,3 (RJ162 p/ Rio das Ostras) ao km 205,2 (RJ 142 - Casemiro de Abreu), do km 205,2 (RJ 142 - Casemiro de Abreu) ao km 235,2 (RJ 140 p/ | 5.2.1.1  | Inv  | -0,05545%           |



**AGÊNCIA NACIONAL DE  
TRANSPORTES TERRESTRES**  
**DIRETORIA MARCELO VINAUD – DMV**  
GABINETE DO DIRETOR

DMV

Fl. Nº 117  
e

|  |           |     |           |
|--|-----------|-----|-----------|
| Silva Jardim) e do km 235,2 ( RJ 140 p/ Silva Jardim) ao km 261,2 (RJ 124 p/ Araruama) do km 84,6 (final do Contorno de Campos) ao km 190,3 (RJ 162 p/ Rio das Ostras) com execução prevista até o final do 13º ano. | 5.2.1.2   | Inv | -0,35975% |
| Balança Fixa   | 6.5.1.1   | Inv | -0,00191% |
| Balança Fixa   | 6.5.2.1   | Inv | -0,00391% |
| Sistema de Detecção de Altura  | 6.3.1.5   | Inv | -0,00099% |
| Sistema de Detecção de Altura  | 6.3.2.5   | Inv | -0,00312% |
| Sistema de Detecção de Altura  | 6.3.3.2.5 | Cop | -0,00062% |
| Verba para Desapropriações e Indenizações  | 8.1       | Inv | -0,06597% |
| Contorno de Campos - L = 23,5 km   | 5.1.2.1   | Inv | -0,64883% |
| 1 trevo no início do Contorno de Campos  | 5.1.8.1   | Inv | -0,03210% |
| 3 unidades   | 5.1.9.2   | Inv | -0,02247% |
| Balança Fixa   | 6.5.1.1   | Inv | 0,00003%  |

#### Fluxo de Caixa Marginal 1

|   |        |     |           |
|---|--------|-----|-----------|
| Substituição do tráfego projetado pelo real IRT e arredondamento                      |        |     | 1,18096%  |
| Implantação de trevos em desnível nos km 125+000, km 138+500, km 132+300 e km 144+500 | 5.1.23 | Inv | -0,00948% |
| Ajuste na Taxa de Crescimento - VPL   | 0      |     | -0,00018% |

#### Fluxo de Caixa Marginal 2

|   |        |     |           |
|---|--------|-----|-----------|
| Substituição do tráfego projetado pelo real IRT e arredondamento                      |        |     | 0,06870%  |
| Implantação de trevos em desnível nos km 125+000, km 138+500, km 132+300 e km 144+500 | 5.1.23 | Inv | -0,00890% |

#### Fluxo de Caixa Marginal 3

|   |          |     |           |
|---|----------|-----|-----------|
| Substituição do tráfego projetado pelo real IRT e arredondamento  |          |     | 0,06870%  |
| Trevo em desnível no km 194,1   | 5.1.19.2 | Inv | -0,01894% |
| Implantação de Dispositivo em Desnível no km 206,4 (incluindo ruas laterais) e Retorno em Nível no km 208,4 | 5.1.26   | Inv | -0,24536% |
| Balança Fixa  | 6.5.1.1  | Inv | -0,00066% |
| Balança Fixa  | 6.5.1.1  | Inv | 0,00001%  |

#### Fluxo de Caixa Marginal 4

|   |  |  |           |
|---|--|--|-----------|
| Substituição do tráfego projetado pelo real |  |  | 0,06870%  |
| IRT e arredondamento                        |  |  | -0,00371% |

## DA 10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

20. A 10ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio – TBP de R\$ 2,80062, resultante da 10ª Revisão Ordinária, para R\$ 2,98859, representando um acréscimo de 6,79% (seis inteiros e setenta e nove centésimos percentuais).

X

*Handwritten signature*



**Quadro 2 - Impactos relativos na TBP dos itens da 10ª Revisão Extraordinária.**

| Itens Revisados  | PER      | Impacto | Variação  |
|--|----------|---------|-----------|
| <b>Revisões Extraordinárias</b>  |          |         |           |
| <b>Fluxo de Caixa Original</b>   |          |         |           |
| 9 unidades   | 5.1.9.1  | Inv     | 0,12237%  |
| 3 unidades   | 5.1.9.2  | Inv     | -0,12237% |
| do km 190,3 (RJ162 p/ Rio das Ostras) ao km 205,2 (RJ 142 - Casemiro de Abreu), do km 205,2 (RJ 142 - Casemiro de Abreu) ao km 235,2 (RJ 140 p/ Silva Jardim) e do km 235,2 ( RJ 140 p/ Silva Jardim) ao km 261,2 (RJ 124 p/ Araruama) do km 84,6 (final do Contorno de Campos) ao km 190,3 (RJ 162 p/ Rio das Ostras) com execução prevista até o final do 13º ano. | 5.2.1.1  | Inv     | 0,00066%  |
|  | 5.2.1.2  | Inv     | 0,14719%  |
| Balança Fixa   | 6.5.1.1  | Inv     | 0,00765%  |
| Administração da Concessionária  | 14.1     | Cop     | -0,00312% |
| km 41,8 - Atibaia  | 5.1.11.1 | Inv     | -0,02849% |
| km 46,7/ RJ-224; km 67,0; km 78,6; km 144,2 - RJ-106; km 282,5; km 293,3.  | 5.1.5.1  | Inv     | -0,00658% |
| km 46,7/ RJ-224; km 67,0; km 78,6; km 144,2 - RJ-106; km 282,5; km 293,3.  | 5.1.5.1  | Inv     | -0,00608% |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 1</b>   |          |         |           |
| Implantação de trevos em desnível nos km 125+000, km 138+500, km 132+300 e km 144+500  | 5.1.23   | Inv     | 0,000002% |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 3</b>   |          |         |           |
| Balança Fixa   | 6.5.1.1  | Inv     | -0,00228% |
| Implantação de Dispositivo em Desnível no km 206,4 (incluindo ruas laterais) e Retorno em Nível no km 208,4  | 5.1.26   | Inv     | -0,22832% |
| Melhorias de pontos críticos no Município de Campos dos Goytacazes   | 5.1.24   | Inv     | -0,07839% |
| Ressarcimento dos Custos com Ocupação da Faixa de Domínio da FCA   | 5.1.25   | Inv     | 0,00114%  |
| Administração da Concessionária  | 14.2     | Cop     | -0,00586% |
| Pontos de ônibus com baixa - km 322,2  | 5.1.21.2 | Inv     | -0,04390% |
| Melhorias de pontos críticos no Município de Campos dos Goytacazes   | 5.1.24   | Inv     | -0,00269% |
| <b>Fluxo de Caixa Marginal 4</b>   |          |         |           |
| Incorporação de RDT no contrato  |          |         | 0,35798%. |
| Melhorias de pontos críticos no Município de Campos dos Goytacazes - km 65+500 ao km 67+000  | 5.1.24.2 | Inv     | -0,05858% |
| Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV   | 6.3.1.7  | Inv     | -0,03180% |
| Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV   | 6.3.2.7  | Inv     | -0,09999% |

X

M

|   |           |     |           |
|---|-----------|-----|-----------|
| Sistema de Circuito Fechado de TV – CFTV  | 6.3.3.2.7 | Cop | -0,02364% |
| Terceira Faixa do km 297,5 (Manilha) ao km 320,1 (Barreto)                                  | 5.2.2.1   | Inv | 6,26283%  |
| Melhorias de pontos críticos no Município de Campos dos Goytacazes - km 65+500 ao km 67+000 | 5.1.24.2  | Inv | -0,05319% |
| Balança Fixa  | 6.5.4.1.1 | Cop | -0,00680% |
| Implantação de Dispositivo km 223   | 7.3       | Inv | 0,03561%  |
| Administração da Concessionária   | 14.2      | Cop | 0,64556%  |
| Melhoria do Sistema de Iluminação entre o km 322 e o km 322+100 da BR-101/RJ                | 5.1.29    | Inv | 0,01089%  |

21. Com relação à 10ª Revisão Extraordinária, destaca-se a inclusão do item nº 5.2.2.1 – Terceira Faixa do Km 297,5 (Manilha) ao km 320,1 (Barreto), cujo impacto positivo na TBP foi de 6,26283%.

22. Dada a significância do item para fins de definição do percentual de revisão da TBP, verificou-se a análise realizada pela área técnica sobre esse caso específico.

23. Observa-se que o item foi objeto do Parecer Técnico nº 059/2018/GEPRO/SUINF, de 19/01/2018 (fls. 953 a 957), do Relatório de Análise de Projeto – RAP nº 0052/2018, de 17/01/2018 (fls. 957v a 962) e do Ofício nº 095/2018/GEPRO/SUINF, de 19/01/2018 (fl. 963), todos constantes do Processo nº 50505.069114/2017-18. Ressalta-se que a Nota Técnica nº 26/2018/GEROR/SUINF não apresentou item específico justificando a inclusão desse investimento.

24. Da leitura dos documentos referidos no item acima, verifica-se que o valor original pleiteado pela Concessionária para o referido projeto era de R\$ 515.904.799,71 (quinhentos e quinze milhões, novecentos e quatro mil, setecentos e noventa e nove reais e setenta e um centavos). Após a análise realizada pela área técnica, indicou-se que o valor do projeto seria de R\$ 112.166.841,70 (cento e doze milhões, cento e sessenta e seis mil, oitocentos e quarenta e um reais, e setenta centavos).

25. Com relação a esse projeto, a área técnica se manifestou mediante Nota Técnica nº 004/2018/GEINF/SUINF (constante do processo anexo). Na manifestação da SUINF, considerou-se, para fins de Revisão Extraordinária, o disposto na Resolução ANTT nº 5.172, de 25/08/2016, bem como na Nota nº 01925/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 20/09/2017 da Procuradoria Federal junto à ANTT.

26. Segundo a SUINF, por meio do Parecer Técnico nº 168/2014/COINF/URRJ/SUINF, de 18/05/2014, constatou-se a degradação do nível de serviço da rodovia no segmento contemplado no Projeto, com base em parâmetros definidos no Contrato de Concessão, o que tornou frequente a ocorrência de congestionamentos, impactando sobremaneira também na segurança do tráfego rodoviário.

27. Nesse sentido, a Concessionária deveria tomar as providências cabíveis, propondo em tempo hábil, a execução de obras de ampliação de capacidade, no período apropriado. Desta forma, a SUINF solicitou à Autopista Fluminense que apresentasse projeto executivo e respectivo orçamento para solução do gargalo constatado, com implantação da terceira faixa do



km 297,5 (Manilha) ao km 320,1 (Barreto), como investimento necessário para o restabelecimento do nível de serviço.

28. O Projeto foi apresentado pela Concessionária em 2015, tendo sido realizada 06 (seis) análises até a aprovação do mesmo, conforme indicou a área técnica. O orçamento da obra só foi aprovado por meio do Ofício nº 095/2018/GEPRO/SUINF, de 19/01/2018.

29. Quanto ao caso, cabe lembrar o disposto na Nota 01925/2017/PF-ANTT/PGF/AGU, de 20/09/2017:

“(…)

*12. Diante do exposto, em consonância com o PARECER n. 01525/2017/PF-ANTT/PCF/AGU e as considerações adicionais acima, entende-se que a Administração deva ser orientada nos seguintes termos:*

(…)

*d) nas situações de transição, ou seja, quando a ANTT agiu sem ter uma orientação clara acerca da interpretação ora atribuída a Resolução no 5.172/2016 e haja alterações do PER em andamento, deve-se ponderar caso a caso e justificar expressa e pormenorizadamente nos autos se não seria mais oneroso ao usuário perder o que eventualmente já foi gasto (com projetos executivos ou com obras em andamento, por exemplo) com vistas a aguardar o período da revisão quinquenal. Preferencialmente, deve-se aguardar a revisão quinquenal.”*

30. Desta forma, considerando as gestões adotadas pela ANTT, bem como o projeto executivo elaborado e apresentado pela Concessionária, tendo o mesmo sido analisado e aprovado pela Agência, o entendimento é de que está devidamente fundamentada a consideração desse projeto para fins da 10ª Revisão Extraordinária da Autopista Fluminense S.A.

31. Outro item que merece destaque foi a solicitação da Concessionária para Incorporação do RDT – Recursos de Desenvolvimento Tecnológico, no Contrato. Como é de conhecimento geral, vários dos Contratos de Concessão para exploração da infraestrutura de rodovia já dispõem sobre o RDT. Vários trabalhos vêm sendo custeados com os RDT em outras concessionárias, sendo publicados em congressos da área e diversas pesquisas realizadas no desenvolvimento desses estudos, com envolvimento de instituições acadêmicas.

32. A GEROR/SUINF posicionou-se favoravelmente à inclusão da referida verba, tendo em vista tratar-se de um recurso importante para o desenvolvimento e a modernização da concessão. Importante destacar que o produto desenvolvido com a aplicação dos recursos de projetos e pesquisas para desenvolvimento tecnológico reverter integralmente para a ANTT, inclusive no que tange à direito autoral, quando for o caso.

33. Ademais, tal tema já é disciplinado por meio da Resolução ANTT nº 483, de 24/03/2004, alterada pela Resolução ANTT nº 5.172, de 25/08/2016.

34. Segundo informa a GEROR/SUINF, agregando-se as receitas estimadas a preços iniciais dos anos restantes da concessão, ano 10 ao ano 25, considerando o percentual de 0,25% e

distribuindo-se uniformemente pelo mesmo período, obtém-se o valor anual de RDT de R\$ 458.548,56, também a preços iniciais.

35. É relevante destacar que vários estudos realizados com recursos de RDT, desenvolvidos por outras concessionárias, têm permitido um aperfeiçoamento técnico do setor, que em última análise se reverte em benefícios aos usuários da infraestrutura rodoviária.

36. Cabe lembrar, conforme dispõe o artigo 11 da Resolução ANTT nº 483, de 24/03/2004, que se os recursos aprovados pela ANTT para fins de desenvolvimento tecnológico não forem efetivamente dispendidos pela Concessionária, o valor remanescente deverá ser destinado à modicidade tarifária.

37. No caso da Autopista Fluminense não há previsão contratual para o RDT, fato que demanda a elaboração de um Termo Aditivo ao contrato de concessão e posterior inclusão na Revisão Extraordinária, fato este indicado pela área técnica.

38. Esta questão motivou a expedição do Despacho DMV nº 013/2018, questionando à área técnica quanto à inclusão da referida verba de RDT, para fins da 10ª Revisão Extraordinária da TBP da Autopista Fluminense, antes da devida celebração do Termo Aditivo correspondente.

39. A SUINF se manifestou mediante Despacho S/N, de 09/02/2018 (fls. 109 a 111), tendo se posicionado da seguinte forma:

“(…)

*Cabe frisar que os Recursos de Desenvolvimento Tecnológico – RDT se tratam de verba para ser aplicada em projetos e pesquisas que visem promover a modernização da infraestrutura, visando à melhoria da eficiência, produtividade, qualidade e segurança dos serviços de exploração das rodovias, ao desenvolvimento e à modernização das concessões de rodovias federais, bem como busca difundir o conhecimento científico e tecnológico.*

(…)

*Após a aprovação da 10ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, será firmado Termo Aditivo com a concessionária Autopista Fluminense.*

*A Concessionária somente poderá utilizar a verba após a celebração do Termo Aditivo. Conforme Art. 11º da Resolução ANTT nº 483, que dispõe sobre RDT, o recurso que a concessionária não utilizar será destinado à modicidade tarifária.*

(…)

*Assim, por exemplo, caso a concessionária não utilize o valor de R\$ 458.549 no ano 10, por não ter sido firmado o Termo Aditivo ou qualquer outro motivo, será destinado à modicidade tarifária o valor total da verba. Ou seja, esse valor de R\$ 458.549 será totalmente excluído do fluxo de caixa no ano 10. Não havendo prejuízo aos usuários.*

*Ressalta-se também que a concessionária não será reequilibrada com aumento de tarifa, caso utilize além do valor anual de R\$ 458.549, conforme consta do Art. 12º da Resolução nº 483.*

(…)



*Em anexo a este despacho, encaminha-se a minuta de Termo Aditivo que será firmado com a Concessionária Autopista Fluminense S.A, nos mesmos moldes dos Termos Aditivos firmados com as concessionárias Ecosul e Transbrasiliana, e que também será celebrado com as concessionárias Viabahia e Autopista Planalto Sul, tendo em vista as revisões recém aprovadas pelas Resoluções nº 5.656, de 25 de janeiro de 2018 e nº 5621, de 15 de dezembro de 2017, respectivamente.”*

40. Importante destacar que representante da Concessionária manifestou, em 09/02/2018, concordância quanto à Minuta de Termo Aditivo apresentada, como pode ser observado na Mensagem Eletrônica em anexo.

41. Nesse sentido, considerando o avanço das tratativas visando à celebração do referido Termo Aditivo e que o mesmo deverá ser celebrado praticamente de forma concomitante à autorização da Revisão Tarifária pretendida, entende-se ser possível à Diretoria da ANTT aprovar a Revisão Tarifária da concessionária Autopista Fluminense S.A.

#### **DO REAJUSTE ANUAL**

42. O processo de reajuste indicou um acréscimo percentual de 3,07% (três inteiros e sete centésimos por cento), correspondente à variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, com vistas à recomposição tarifária

#### **DOS EFEITOS FINAIS DAS REVISÕES E DO REAJUSTE**

43. O efeito da 10ª Revisão Ordinária altera a TBP vigente de R\$ 2,76840 para R\$ 2,80062, correspondendo a um acréscimo percentual de 1,16% (um inteiro e dezesseis centésimos por cento).

44. O efeito da 10ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 2,80062 resultante da 10ª Revisão Ordinária, para R\$ 2,98859, representando um acréscimo de 6,79% (seis inteiros e setenta e nove centésimos por cento).

45. Com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado – IPCA, de caráter provisório, a tarifa atual deverá ser reajustada em 3,07% (três inteiros e sete centésimos por cento).

46. Os efeitos conjuntos da 10ª Revisão Ordinária, da 10ª Revisão Extraordinária e do Reajuste Anual alteram a Tarifa de Pedágio de R\$ 4,96474 para R\$ 5,52420, correspondendo a uma variação percentual positiva de 11,27% (onze inteiros e vinte e sete centésimos por cento).

47. Após o arredondamento, o valor da tarifa de pedágio da categoria 1 passa de R\$ 5,00 (cinco reais) para R\$ 5,50 (cinco reais e cinquenta centavos), correspondendo a um acréscimo percentual de 10,00% (dez por cento).

#### **PARECER Nº 00279/2018/PF-ANTT/AGU, DE 06/02/2018 (FLS. 100 A 103)**

48. Em apertada síntese, a PF/ANTT manifestou-se pela possibilidade jurídica da homologação do reajuste e das revisões propostas.

49. Não obstante, aquela unidade jurídica orientou a SUINF a “*esclarecer se, no caso deste contrato, foi observado, por identidade da matéria, a decisão cautelar oriunda do Tribunal de Contas da União – TCU, objeto do Processo TC-012.831/2017-4, de modo a não utilizar valores superiores aos da proposta comercial da Concessionária (Ofício n. 204/2017 – TCU/SeinfraRodoviaAviação, de 09/05/2017)*”.

50. Com relação a esse tema, a SUINF se manifestou mediante o Memorando nº 094/2018/SUINF, nos seguintes termos:

*“3. Cabe destacar que há dois processos de Tomada de Contas em curso sobre o assunto. O primeiro tendo como interessado a ECO101 Concessionária de Rodovias S/A, e o segundo tendo como interessado a Concessionária Triunfo CONCEBRA. Assim, não obstante a rejeição de mérito em sede de Agravo interposto pela ANTT, a referida decisão cautelar foi proferida em Despacho monocrático, sem a oitiva da ECO101 ou da própria Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, não tendo sido levada a matéria a análise do Plenário daquela Corte de Contas, tratando-se, portanto, de decisão de caráter precário no curso de processo em andamento.*

*4. Além disso, a questão ora suscitada pela PRG, não trata de mera observância as referidas medidas cautelares. Trata, na verdade, de definição de procedimento a ser adotado, visto que nem mesmo o próprio Tribunal de Contas da União tem adequada clareza sobre a matéria. Isto por que, para o caso da ECO101 Concessionária de Rodovias S/A, a SeinfraRodoviaAviação firma entendimento de que o ajuste dos custos de manutenção de pavimento deverá se dar com base no plano de negócios da concessionária. Esta posição, por sua vez, vai de encontro, inclusive, a posições anteriores definidas no Plenário daquele Tribunal quando o mesmo se manifestou favoravelmente à aplicação da metodologia do Fluxo de Caixa Marginal.*

*5. Ressalta-se que a metodologia do Fluxo de Caixa Marginal, consolidada em Resolução, prevê que a inclusão de novas obrigações em contratos de concessão deverá considerar os custos atuais e não os custos previstos inicialmente nos contratos.*

*6. Por outro lado, no caso CONCEBRA, a SeinfraRodoviaAviação firma entendimento de que o ajuste dos custos de manutenção de pavimento deverá se dar com base nos custos dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA. Esta posição, tal qual a anterior, também vai de encontro a posições anteriores definidas no Plenário daquele Tribunal quando o mesmo se manifestou em mais de uma ocasião que os EVTEA não são vinculativos as propostas levadas a leilão.*

*7. Deste modo, esclarecemos que encontra-se em curso projeto abarcado por verba de Recurso de Desenvolvimento Tecnológico – RDT, a qual trata da consolidação da metodologia proposta pela Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária – SUINF, bem como metodologia para eventuais ajustes que por ventura sejam necessários ao longo de todo o período do contrato de concessão, de acordo com a característica do tráfego de cada concessão, tal qual ocorre atualmente com os fluxos de caixa marginais.”*

*M*

X

#### IV – DA PROPOSIÇÃO FINAL

51. Tendo em vista a instrução técnica levada à efeito pela Superintendência de Exploração de Infraestrutura Rodoviária – SUINF, considerando os esclarecimentos prestados por aquela área técnica no âmbito dos autos, bem como a manifestação exarada pela Procuradoria Federal junto a esta ANTT, proponho à Diretoria Colegiada, em observância de suas atribuições regimentais, que aprove a 10ª Revisão Ordinária, a 10ª Revisão Extraordinária e o reajuste da Tarifa Básica de Pedágio – TBP do Contrato de Concessão da BR-101/RJ, trecho Divisa RJ/ES – Ponte Presidente Costa e Silva, explorado pela Concessionária Autopista Fluminense S.A.

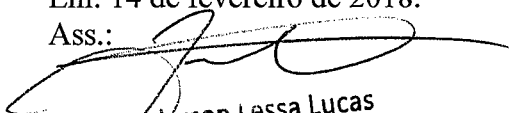
Brasília, 14 de fevereiro de 2018.

  
**MARCELO VINAUD PRADO**  
Diretor

À Secretaria Geral – SEGER, com vistas ao prosseguimento do feito.

Em: 14 de fevereiro de 2018.

Ass.:

  
Anderson Lessa Lucas  
Matrícula SIAPE nº 01510837  
Assessor  
DMV