



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO VISTA

RELATORIA: DIRETORIA MARCELO VINAUD - DMV

TERMO: VOTO-VISTA À DIRETORIA COLEGIADA

NÚMERO: DMV 002/2019

OBJETO: 8ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária, Aplicação do Desconto de Reequilíbrio e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A

ORIGEM: SUINF/ANTT

PROCESSO (S): 50500.973615/2018-21

PROPOSIÇÃO PF/ANTT: PARECER N° 00479/2018/PF-ANTT/PGF/AGU e DESPACHO DE APROVAÇÃO N° 00065/2019/PF-ANTT/PGF/AGU

ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA

1. DAS PRELIMINARES

1.1. Trata-se de Proposta de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, que autoriza e aprova a 8ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio – TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A.

2. DOS FATOS

2.1. Em conformidade com a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, tendo em vista o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 001/2008, celebrado entre o Poder Concedente e ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, e atendendo ao previsto na Portaria MF nº 150, de 12 de abril de 2018, e na Portaria DG/ANTT nº 314, de 21 de agosto de 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT deverá autorizar o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP simultaneamente à 8ª Revisão Ordinária, à 11ª Revisão Extraordinária e à aplicação do Desconto de Reequilíbrio, nos termos das Resoluções nº 675, de 04 de agosto de 2004, nº 1.187, de 09 de novembro de 2005, e nº 3.651, de 07 de abril de 2011.

2.2. Em 21 de janeiro de 2009, a ANTT realizou Leilão na Bolsa de Valores do Estado de São Paulo - BOVESPA, para a Concessão do Sistema Rodoviário relativo ao Edital nº 001/2008, com extensão total de 680,6 km, contemplando as Rodovias BR-116/BA (trecho Feira de Santana/BA – Divisa BA/MG), BR-324/BA (trecho Salvador/BA – Feira de Santana/BA), BA-526 (trecho Entroncamento com a BR-324/BA – Entroncamento com a BA-528) e BA-528 (trecho Entroncamento com a BA-526 – Acesso à Base Naval de Aratu), integrante da 2ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias Federais – PROCROFE, tendo sido apresentadas 02 (duas) propostas, cujas garantias foram aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia - CBLC.

2.3. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a dezembro de 2005, e constante do Edital nº 001/2008, foi de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos), de modo que, após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor do Leilão da BOVESPA, em sessão pública, verificou-se que a proponente vencedora fora o Consórcio RodoBahia, representada pela Corretora Theca CCTVM Ltda., com lance de R\$ 2,212, num deságio de 21% (vinte e um por cento).

2.4. A partir do dia 22 de janeiro de 2009, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 13 de fevereiro de 2009, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente Consórcio RodoBahia como vencedora do Leilão.

2.5. Contra a decisão da Comissão foi interposto recurso, que recebeu uma solicitação de impugnação, e, em 23 de março de 2009, tornou-se público o resultado da análise e do julgamento do recurso, considerado improcedente, de forma que o resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio RodoBahia, conforme Resolução nº 3.085, de 02 de abril de 2009, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

2.6. Conforme exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, à qual, por meio da Resolução nº 3.247, de 01 de setembro de 2009, foi emitido Ato de Outorga, autorizando a assinatura do Contrato de Concessão.

2.7. O Contrato de Concessão do Edital nº 001/2008 foi celebrado entre a ANTT e a ViaBahia em 03 de setembro de 2009, e visa à exploração da infraestrutura e à 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 da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 2,212, referenciada ao mês de dezembro de 2005.

2.8. O prazo de vigência da concessão é de 25 (vinte e cinco) anos, a contar da data de

assunção, conforme a cláusula 3.1 do Contrato de Concessão, destacando-se que o Termo de Arrolamento e Transferência dos Bens (Termo nº 001/2009) foi assinado em 19 de outubro de 2009, de modo que a data de assunção, conforme cláusulas 4.2.1 e 33.8 do Contrato de Concessão, é 20 de outubro de 2009.

2.9. A Resolução nº 3.606, de 24 de novembro de 2010, autorizou a ViaBahia a iniciar, parcialmente, a arrecadação nas diferentes Praças de Pedágio a serem implantadas nas rodovias BR-324/BA e BR-116/BA, sendo que, para a autorização da cobrança de pedágio, foi feita análise de revisão tarifária (1ª Revisão Extraordinária) e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita na Nota Técnica nº 157/GEROR/SUINF/2010, de 17 de novembro de 2010.

2.10. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 07 de dezembro de 2010 nas Praças de Pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, autorizado pela Resolução nº 3.606/2010, publicada no Diário Oficial da União - D.O.U., Seção 3, de 26 de novembro de 2010.

2.11. As demais Praças de Pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas, segundo autorização constante da Resolução nº 3.606/2010, de modo que, em 27 de dezembro de 2010, a Praça de Pedágio P2 foi autorizada a operar segundo a Resolução nº 3.619, de 15 de dezembro de 2010, publicada no D.O.U., Seção 3, de 17 de dezembro de 2010, e, por fim, em 31 de julho de 2011, a Praça de Pedágio P1 foi autorizada a operar segundo a Resolução nº 3.697, de 20 de julho de 2011, publicada no D.O.U., Seção 3, de 21 de julho de 2011.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Foram realizadas as análises necessárias no âmbito da Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária - SUINF, em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, aprovado pela Resolução nº 5.810, de 03 de maio de 2018.

3.2. Cabe destacar primeiramente o Parecer Técnico nº 181/2018/GEFIR/SUINF, de 31 de agosto de 2018 (fls. 72/79 do Documento SEI nº0014204), por meio do qual a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias - GEFIR promoveu análise e cálculo do Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado na 8ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, apresentando o percentual de 9,41% (nove inteiros e quarenta e um centésimos percentuais).

3.3. Além disso, a Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias - Geref elaborou a Nota Técnica nº 61/2018/GEREF/SUINF, de 28 de setembro de 2018 (fls. 95/114 do Documento SEI nº 0014204), tratando da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ViaBahia.

3.4. Ambas análises foram apresentadas à Concessionária, conforme Ofícios nº 364/2018/SUINF, de 24 de setembro de 2018 (fls. 86/89 do Documento SEI nº0014204), e nº 046/2018/GEREF/SUINF, de 28 de setembro de 2018 (fl. 94 do Documento SEI nº 0014204).

3.5. Por meio do Memorando nº 921/2018/SUINF, de 26 de setembro de 2018 (fl. 115 do Documento SEI nº0014204), a SUINF solicitou a autorização da Diretoria Colegiada da ANTT para aplicação de nova metodologia para calibração de curva de tráfego projetado nos Fluxos de Caixa Marginais - FMCs, tendo, para tanto, apresentado a Nota Técnica nº 59/2018/GEREF/SUINF, de 25 de setembro de 2018 (fls. 123/128 do Documento SEI nº 0014204).

3.6. Na sequência, o Parecer Técnico nº 282/2018/GEFIR/SUINF, de 29 de outubro de 2018 (fls. 194/203 do Documento SEI nº0014204), complementou a análise da aplicação do Desconto de Reequilíbrio na 8ª Revisão Ordinária da TBP, apresentando o percentual atualizado de 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais).

3.7. Consta também dos autos o Ofício SEI nº 841/2019/SUINF/DIR-ANTT, de 28 de março de 2019 (Documento SEI nº0057977), retificando o Ofício nº 364/2018/SUINF, e apresentando à Concessionária os resultados da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da TBP da ViaBahia.

3.8. Em resposta ao Memorando nº 921/2018/SUINF, foi apresentado o Memorando nº 73/2018/GAB, de 02 de outubro de 2018 (Documento SEI nº0063641), relatando que a proposta de aplicação de nova metodologia com vistas à calibração da curva de tráfego projetada no Fluxo de Caixa Marginal - FCM das Concessionárias sob gestão da ANTT foi apreciada pela Diretoria Colegiada na Reunião realizada em 25 de setembro de 2018.

3.9. Diante de todas as análises realizadas, a Geref emitiu a Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03 de abril de 2019 (Documento SEI nº0084185), apresentando análise econômico-financeira acerca da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da TBP da ViaBahia.

3.10. Ressalte-se que foram providenciadas as comunicações ao Ministério da Economia e ao Ministério da Infraestrutura, conforme Ofícios SEI nº 1328/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº0092032) e nº 1329/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº0092215), ambos de 04 de abril de 2019.

3.11. Por meio do Relatório à Diretoria SEI nº 18/2019, de 04 de abril de 2019 (Documento SEI nº0091465), a SUINF esclareceu que as variações da TBP são apresentadas em relação à TBP aprovada pela Resolução nº 5.656, de 25 de janeiro de 2018, de R\$ 2,77557.

3.12. ANÁLISE DO RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 18/2019:

3.12.1. 8ª Revisão Ordinária:

3.12.1.1. Conforme disposto na sub cláusula 16.4 do Contrato de Concessão da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, a Revisão Ordinária é feita anualmente com o objetivo de incorporar a parcela das Receitas Extraordinárias auferidas no ano anterior.

3.12.1.2. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, representando um decréscimo percentual sobre a TBP vigente de 0,05% (cinco centésimos percentuais).

3.12.2. 11ª Revisão Extraordinária

3.12.2.1. A análise da 11ª Revisão Extraordinária considerou os seguintes eventos: correção do Índice de Reajuste Tarifário - IRT, arredondamento e atraso; substituição do tráfego projetado pelo real; eixos suspensos; correção da taxa de crescimento nos FCMs; atraso na abertura das Praças de Pedágio; exclusão da verba de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico - RDT; evasão de pedágio; aumento das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre as receitas financeiras; Desconto de Reequilíbrio aplicado no período de atraso da revisão anterior; Desconto de Reequilíbrio sobre os FCMs; correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio; alterações do Programa de Exploração da Rodovia - PER; prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros; e Impactos da crise econômica no tráfego do Sistema Rodoviário.

3.12.2.2. Os eventos foram considerados no Fluxo de Caixa Original - FCO, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais - FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Impactos relativos na TBP dos itens da 11ª Revisão Extraordinária.

Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Itens revisados	PER	Tipo	Varição %
Arredondamento / IRT + atraso	-		-0,004743%
ISS / PIS / Cofins	-		0,025146%
Tráfego - Ajuste Eixos Suspensos	-		0,429986%
Atraso no início da cobrança nas praças P1 e P6	-		0,147598%
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	-0,000482%
Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	-0,000033%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	-0,045480%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	-0,060896%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	-0,021620%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2	Inv	-0,018126%
Trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	-0,022792%
Trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	-0,009017%
Trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	-0,003415%
Trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	-0,002684%
Trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	-0,026903%
Trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	-0,000770%
Melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	-0,011983%
Melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	-0,031879%
Construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	-0,031879%
Construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	-0,016196%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	-0,083411%
Conservação	8.4.1.3.2	COP	-0,000136%
Operação	8.4.1.3.1	COP	-0,059870%
Reposição e atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	-0,000914%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COP	0,000390%
Correção atraso incidência de Desconto de Reequilíbrio	-		-0,004444%
Correção percentuais aplicados de Desconto de Reequilíbrio	-		-0,395847%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Arredondamento + atraso	-		0,032335%
ISS / PIS / Cofins	-		0,002485%
Tráfego Real	-		0,415348%
Alteração taxa de Crescimento tráfego	-		1,445224%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	-0,011211%
Elementos de Proteção e Segurança das rodovias BA-526 e BA-528	2.2.4	Inv	-0,031698%
Obras-de-arte Especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.4	Inv	-0,061741%
Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes - BA-526 e BA-528	2.4.3	Inv	-0,239668%
Terraplenos e Estruturas de Contenção das rodovias BA-526 e BA-528	2.5.3	Inv	-0,155821%
Eliminação de Ocupações Irregulares	2.6.3	Inv	-0,000016%
Manutenção das rodovias BA-526 e BA-528	3.9	Inv	-0,066223%
Conservação das rodovias BA-526 e BA-528	4.9	COP	-0,083458%
Operação	8.3.8.3.1	COP	-1,281790%
Correção atraso incidência de Desconto de Reequilíbrio	-		0,008579%
Correção percentuais aplicados de Desconto de Reequilíbrio	-		-0,001415%
Exclusão Desconto de Reequilíbrio sobre os FCMs	-		0,158065%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	-1,495216%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Arredondamento + atraso	-		0,002540%
ISS / PIS / Cofins	-		0,000369%
Tráfego Real	-		0,061048%

Alteração tx. Crescimento tráfego	-		0,214697%
Verba Segurança no Trânsito	13.2		-0,183321%
Operação	8.3.8.3.1		-0,219380%
Correção atraso incidência de Desconto de Reequilíbrio	-		0,001179%
Exclusão Desconto de Reequilíbrio sobre os FCMs	-		0,019268%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Arredondamento + atraso	-		0,078445%
ISS / PIS / Cofins	-		0,001931%
Tráfego Real	-		0,338486%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-		1,215365%
Recuperação e implantação de acostamentos BA-526 e BA-528	2.8	Inv	-0,186603%
Recuperação das rodovias BA-526 e BA-528	15.2.1	COp	-0,096314%
Custos Administrativos	16.2	COp	0,096314%
Link de Internet nos postos de fiscalização e pesagem	8.4.1.3.4	COp	-0,006072%
Custos Administrativos	16.2	COp	-0,036641%
Correção atraso incidência de Desconto de Reequilíbrio	-		0,007781%
Exclusão Desconto de Reequilíbrio sobre os FCMs	-		0,018127%
Rede de Fibra Ótica	8.5.5.1	Inv	-4,466878%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Arredondamento + atraso	-		0,028121%
ISS / PIS / Cofins	-		0,002527%
Tráfego Real	-		0,448090%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-		1,509797%
RDT	17.1	COp	-0,347278%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	-0,001889%
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	-0,149625%
Manutenção de pavimento (Lei 13.103/2015 - Lei dos Caminhoneiros)	3.1.3	Inv	-3,780828%
Custos Administrativos - Resolução nº 3651/2015	16.1	COp	-0,319671%
Correção atraso incidência de Desconto de Reequilíbrio	-		0,010043%
Exclusão Desconto de Reequilíbrio sobre os FCMs	-		0,052028%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	0,075546%
Trechos de Pista Simples - 1 nova, km 446+000 da BR-116/BA - Fazenda Gavião (Antônio Cardoso)	6.1.2.2.3	Inv	0,063489%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA - Amélia Rodrigues	6.1.2.2.4	Inv	0,082805%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA - Santo Estevão	6.1.2.2.5	Inv	0,058239%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA - Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.6	Inv	0,094150%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA - Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.7	Inv	0,068798%
Rede de Fibra Ótica - Interligação CCOs com a sede da ANTT	8.5.5.2.1	Inv	0,001369%
Rede de Fibra Ótica - Interligação CCOs com a sede da ANTT	8.5.5.2.2	COp	0,041876%
Custos Administrativos	16.3	COp	0,149504%
Custos Adm. Item 6.1.2.1.1	16.3	COp	0,041310%
Construção de Ruas Laterais no Contorno Sul de Feira de Santana	6.1.2.1.1	Inv	0,781087%

3.12.2.3. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,61185, correspondendo a um decréscimo percentual de 5,85% (cinco inteiros e oitenta e cinco centésimos percentuais).

3.12.3. Efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária:

3.12.3.1. Os efeitos finais de todos os eventos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 2,77557 para R\$ 2,61185, representando um decréscimo percentual de 5,90% (cinco inteiros e noventa centésimos percentuais).

3.12.4. Desconto de Reequilíbrio:

3.12.4.1. O percentual de Desconto de Reequilíbrio da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária totalizou 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais).

3.12.4.2. O referido percentual foi aplicado sobre a TBP do FCO, conforme Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 16 de janeiro de 2019, que aprovou o Parecer nº 02083/2018/PF-ANTT/PGF/AGU.

3.12.4.3. Ressalte-se que o Desconto de Reequilíbrio não é incorporado de forma definitiva ao valor da TBP, de forma que na próxima revisão tarifária deverá ser considerado o valor da TBP sem a dedução do Desconto de Reequilíbrio.

3.12.5. Reajuste Anual:

3.12.5.1. De acordo com o item (xix) da cláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA é determinada a partir do quociente entre o número índice do IPCA de dois meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio e o número índice do IPCA de outubro de 2005 (2.512,49).

3.12.5.2. Assim, a partir do número índice do IPCA de outubro/2018, de 5.103,69, de caráter definitivo, apurou-se o Índice de Reajuste Tarifário - IRT definitivo de 2,03133.

3.12.5.3. Em relação ao IRT definitivo de 2017 (1,94279), a variação do IRT deste ano foi 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais), correspondente ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa, com vigência no período de 07 de dezembro de 2018 a 06 de dezembro de 2019.

3.12.6. Efeitos Finais:

3.12.6.1. O efeito da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais) e do reajuste de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais) altera os valores das tarifas de pedágio:

- I - De R\$ 2,88842 para R\$ 2,79157, nas Praças P1 e P2, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -3,35% (três inteiros e trinta e cinco centésimos percentuais), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,80, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -3,45% (três inteiros e quarenta e cinco centésimos percentuais); e
- II - De R\$ 5,06740 para R\$ 4,89749, nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -3,35% (três inteiros e trinta e cinco centésimos percentuais), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,90, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -3,92% (três inteiros e noventa e dois centésimos percentuais).

3.13. Após a elaboração do Relatório à Diretoria SEI nº 18/2019, cuja análise foi apresentada acima, os autos foram encaminhados à Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT, para análise jurídica, tendo culminado na elaboração do PARECER Nº 00479/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 09 de abril de 2019 (fls. 01/06 do Documento SEI nº 0129602), cujas principais orientações seguem:

"(...)

10. Outrossim, o Contrato de Concessão assegura a Concessionária o reajuste e a revisão da tarifa de pedágio, de forma a garantir o equilíbrio econômico-financeiro da avença, bem como manter atualizado o valor cobrado a título de tarifa, consoante Cláusulas 16.3. 16.4 e 16.6.

11. Quanto às revisões, observo que a Ordinária destinou-se à incorporação da parcela de receitas alternativas (item 41 da NOTA TÉCNICA N. 363/2019/GEREF/SUINF/DIR); já a Extraordinária considerou os eventos descritos no item 45 da mesma NOTA TÉCNICA com destaque para "Alterações no PER" que, segundo o item 132 da mesma NOTA consistiu na inclusão de novos investimentos e custos no Programa de Exploração da Rodovia - PER.

12. Assim, parece-me que a proposta de inclusão de novos investimentos contraria o disposto no art. 2º-B da Resolução ANTT n. 675/2004, a qual remete tais alterações do PER à Revisão Quinquenal, só se admitindo na Revisão Extraordinária "repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato do príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária." (Art. 2º-A, da mesma Resolução ANTT n. 675/2004). **situações estas que não restaram demonstradas na NOTA TÉCNICA Nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR.**

"(...)"

3.14. Alguns dos pontos levantados no mencionado Parecer foram abordados no DESPACHO DE APROVAÇÃO Nº 00065/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 10 de abril de 2019 (fls. 07/15 do Documento SEI nº 0129602), conforme abaixo:

"(...)

2. Inicialmente, quanto à recomendação constante do item 12 do parecer, cabe esclarecer que o parágrafo 130 da NOTA TÉCNICA SEI Nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR remete à Nota Técnica nº 014/2018/GEINV/SUINF, de 25/09/2018, complementada pela Nota Técnica nº 08/2019/GEFIR/SUINF, de 26/03/2019, nas quais teriam sido apresentadas as justificativas técnicas cabíveis para as alterações do PER fora do âmbito da revisão quinquenal.

3. Em análise dos autos nº 50501.304924/2018-47, nos quais foi elaborada a Nota Técnica nº 08/2019 /GEFIR/SUINF, observa-se que foram apresentadas justificativas para cada um dos novos investimentos propostos na presente revisão. (...)

"(...)

4. Em linhas gerais, invoca a área técnica razões de segurança para justificar o acesso provisório ao aeroporto e as passarelas. Por sua vez, enumera necessidade premente da Agência quanto à interligação da rede de fibra ótica aos CCO, para fins de monitoração da Concessão. Em que pese este órgão jurídico não deter expertise para avaliar a qualidade da justificativa, observa-se sob a ótica jurídico-formal a desnecessidade da recomendação constante do item 12 parecer, **sem prejuízo de que a Diretoria faça essa avaliação dos argumentos apresentados pela SUINF para endossá-los ou não. Ademais, em caso de aprovação das alterações, deve ser providenciado o respectivo termo aditivo.**

"(...)

7. Por fim, não foi objeto de análise no parecer a nova metodologia de projeção de tráfego que a SUINF pretende implementar na presente revisão. Acerca do tema, vale rememorar a orientação desta Procuradoria nos autos nº 50501.345815/2018-80, mais especificamente no DESPACHO DE APROVAÇÃO PARCIAL n. 00028/2019/PF-ANTT/PGF/AGU:

Não se ignora, porém, que já existe procedimento participativo aberto sobre o tema, tendo em vista a proposição de alterações, por minuta de resolução, na metodologia utilizada pela SUINF, como bem ressaltou o Parecer ora aprovado parcialmente. No entanto, tal circunstância não tem o condão de obstar a maior publicização da atual metodologia por meio de portaria. Obviamente, a eventual edição da portaria também não deve obstar, por si só, o trâmite do procedimento participatório deflagrado, já que ali se visa justamente o aperfeiçoamento da metodologia atual.

Por outro lado, a Diretoria Colegiada da Agência pode, ante tais circunstâncias, entender mais conveniente que se aguarde a conclusão do procedimento participativo já instaurado. Trata-se, vale ressaltar, de juízo de oportunidade e conveniência, intrinsecamente ligado ao mérito administrativo, no qual esta Procuradoria Federal não deve se imiscuir.

8. Diante de tais orientações, **recomenda-se que a Diretoria se pronuncie especificamente se: (i) pretende já começar aplicar a nova metodologia, antes de findo o procedimento de participação e controle social, situação na qual o reajuste/revisão já poderia ser aprovado; ou (ii) pretende**

aguardar a finalização da participação social, sendo que, nessa última hipótese, os cálculos precisariam ser refeitos pela área técnica com base na metodologia antiga. Como a orientação deste órgão jurídico foi no sentido de se tratar de uma avaliação de conveniência, é importante deixar claro que qualquer das duas decisões seriam juridicamente válidas, embora devam ser fundamentadas.

9. Em síntese, abstraídas questões de ordem técnica, bem como de conveniência e oportunidade, em especial aquelas levantadas nos parágrafos 4 e 8 acima, não se vislumbram óbices jurídicos ao reajuste e às revisões propostas."

3.15. Dadas as recomendações da PF/ANTT, os autos retornaram à SUINF, que se manifestou por meio do Despacho GEREf nº 0146051, de 15 de abril de 2019, nos seguintes termos:

"(...)

6. Diante do exposto no Despacho de aprovação da PF-ANTT, faz-se mister esclarecer que no que tange à nova projeção de tráfego do Fluxo de Caixa Marginal, apesar de a mesma constar da minuta de Resolução, objeto da Audiência Pública nº 001/2019, por meio do Memorando nº 920/2018/SUINF, de 25/09/2018 (fl. 45 do processo nº 50500.598031/2018-62), foi formulada consulta à Diretoria sobre a autorização da aplicação da metodologia proposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, de 25/09/2018 (fl. 46-48 do processo nº 50500.598031/2018-62).

7. Em resposta à consulta formulada, a Diretoria, por meio do Memorando nº 073/2018/GAB, de 02/10/2018 (fl. 49 do processo nº 50500.598031/2018-62) informou à SUINF que a Diretoria Colegiada da ANTT, na Reunião ocorrida em 25/09/2018, deu anuência para aplicação da metodologia proposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF em todas as concessionárias que mostraram impactos tarifários relevantes (superior ou igual a 0,5%) quando da substituição do tráfego atualmente projetado pelo tráfego real.

8. É importante também relatar que a metodologia proposta na revisão da ViaBahia já foi aplicada na revisão tarifária da Autopista Planalto Sul, aprovada por meio da Deliberação nº 1.057, de 20/12/2018, e que os processos de revisões encaminhados recentemente à Diretoria para Deliberação, relativos às revisões tarifárias da Transbrasiliana e da Autopista Fluminense também consideram a nova projeção de tráfego no FCM.

9. Assim, caso a Diretoria da ANTT julgue conveniente não aplicar, na presente revisão tarifária, a nova projeção de tráfego do Fluxo de Caixa Marginal, esta área técnica elaborará Nota Técnica complementar, e os demais documentos pertinentes (Ofício aos Ministérios da Economia e da Infraestrutura, e à concessionária, e Relatório à Diretoria) com os novos valores de tarifa."

3.16. Distribuídos os autos à Diretoria Weber Ciloni - DWE, foi elaborado o Despacho DWE nº 0169652, de 18 de abril de 2019, pedindo que a SUINF avaliasse a conformidade da análise realizada com a Portaria/DG nº 127, de 17 de abril de 2019, em que o Diretor Geral da ANTT dispôs sobre a implementação de melhorias em práticas específicas relativas à SUINF, tendo em vista que o Relatório à Diretoria SEI nº 18/2019 fora elaborado antes do mencionado normativo.

3.17. Na mesma esteira, a SUINF solicitou à GEREf, por meio do Despacho SUINF nº 0173448, de 18 de abril de 2014, que retificasse a Nota Técnica referente à 8ª Revisão Ordinária e à 11ª Revisão Extraordinária, no sentido de excluir os itens referentes à implantação de rede de fibra óptica e Circuito Fechado de Televisão - CFTV, bem como de reavaliar os itens propostos no Fluxo de Caixa Marginal 5 - FCM5.

3.18. Com isso, a GEREf elaborou a Nota Técnica SEI nº 986/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0242307), complementando a Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, da qual se destaca o que segue:

"(...)

4. Conforme exposto na Nota Técnica SEI nº 925/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 29/04/2019, a Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária (SUINF), por meio do Despacho SUINF 0173448 (SEI), de 18/04/2019, solicitou à Gerência de Investimentos e Fiscalização de Rodovias (GEFIR) a exclusão dos investimentos referentes à implantação de uma rede integrada de fibra óptica e à Implantação de Equipamentos e Sistemas (CFTV) do Cronograma Financeiro da Concessionária ViaBahia, bem como a reavaliação dos investimentos propostos no Fluxo de Caixa Marginal 5.

(...)

10. Conforme o item 5.4 da Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, de 03/04/2019, o percentual de Desconto de Reequilíbrio calculado para a 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária foi de 9,61%, a ser aplicado sobre o valor da TBP correspondente ao Fluxo de Caixa Original (FCO).

11. No que tange à dissociação do impacto do Desconto de Reequilíbrio na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais, foi feita consulta à Diretoria da ANTT - baseada no conteúdo da Nota Técnica nº 001/2018/SUINF, que demonstrava que a incidência do Desconto de Reequilíbrio na TBP do Fluxo de Caixa Marginal desequilibra este Fluxo. Embora a Diretoria da ANTT não tenha se manifestado sobre o assunto até o momento, a Procuradoria Geral da ANTT, conforme o Despacho de Aprovação nº 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 16/01/2019, que aprovou o Parecer n. 02083/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, opinou pela possibilidade jurídica da incidência de desconto de reequilíbrio apenas no FCO de forma retroativa, observada a prescrição quinquenal prevista nos artigos 1º a 5º do Decreto nº 20.910/1932.

12. Ressaltamos que no cálculo tarifário apresentado, conforme já tinha sido aprovado pela Diretoria na revisão do ano anterior, considerou-se a incidência do Fator D somente na tarifa do Fluxo de Caixa Original, entretanto, caso a Diretoria não delibere favoravelmente, ou prefira aguardar a publicação da Resolução sobre o tema, os cálculos apresentados para a tarifa de pedágio, deverão ser revistos.

13. Salientamos que este tema também consta da minuta de Resolução objeto da Audiência Pública 001/2019 (Processo nº 50500.202870/2016-24), que se encontra na fase de análise das contribuições recebidas entre 25/02/2019 e 12/04/2019, com previsão encaminhamento à Diretoria da ANTT em 11/06/2019.

"...)"

3.19. Mais uma vez os resultados, com as alterações solicitadas, foram apresentados à ViaBahia, conforme Ofício SEI nº 2993/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 03 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0242100), bem como foram feitas novas comunicações ao Ministério da Economia e ao Ministério da Infraestrutura, conforme Ofícios SEI nº 3021/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº 0244094) e nº 3031/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (Documento SEI nº 0244308), ambos de 03 de maio de 2019.

3.20. E devido às alterações, foi apresentado à DWE o Relatório à Diretoria SEI nº 218/2019, de 03 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0244367).

3.21. **ANÁLISE DO RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 218/2019:**

3.21.1. **8ª Revisão Ordinária:**

3.21.1.1. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, representando um decréscimo percentual sobre a TBP vigente de 0,05% (cinco centésimos percentuais).

3.21.2. **11ª Revisão Extraordinária:**

3.21.2.1. Os eventos foram considerados no Fluxo de Caixa Original - FCO, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais - FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Impactos relativos na TBP dos itens da 11ª Revisão Extraordinária.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Arredondamento / IRT	-	-	0,004743%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,025146%
Tráfego	-	-	0,429986%
Atraso no início da cobrança nas praças P1 e P6	-	-	0,147598%
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	0,000482%
Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	0,000033%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	0,045480%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	0,060896%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	0,021620%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	0,018126%
trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	0,022792%
trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	0,009017%
trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	0,003415%
trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	0,002684%
trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	0,026903%
trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	0,000770%
melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	0,011983%
melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	0,031879%
construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	0,031879%
construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	0,016196%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	0,083411%
Conservação	8.4.1.3.2	COp	0,000136%
Operação	8.4.1.3.1	COp	0,059870%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	0,000914%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COp	0,000390%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,004444%
Correção DR	-	-	0,395847%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Arredondamento	-	-	0,032335%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,002485%
Tráfego Real	-	-	0,415348%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,445224%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	0,011211%
Elementos de Proteção e Segurança das rodovias BA-526 e BA-528	2.2.4	Inv	0,031698%
Obras de arte Especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.4	Inv	-

Obras de arte especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.7	Inv	0,061741%
Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes - BA-526 e BA-528	2.4.3	Inv	0,239668%
Terraplenos e Estruturas de Contenção das rodovias BA-526 e BA-528	2.5.3	Inv	0,155821%
Eliminação de Ocupações Irregulares	2.6.3	Inv	0,000016%
Manutenção das rodovias BA-526 e BA-528	3.9	Inv	0,066223%
Conservação das rodovias BA-526 e BA-528	4.9	COP	0,083458%
Operação	8.3.8.3.1	COP	1,281790%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,008579%
Correção DR	-	-	0,001415%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,158065%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	2,093448%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Arredondamento	-	-	0,002540%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,000369%
Tráfego Real	-	-	0,061048%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	0,214697%
Verba Segurança no Trânsito	13.2		0,183321%
Operação	8.3.8.3.1		0,219380%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,001179%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,019268%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Arredondamento	-	-	0,078445%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,001931%
Tráfego Real	-	-	0,338486%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,215365%
Recuperação e implantação de acostamentos BA-526 e BA-528	2.8	Inv	0,186603%
Recuperação das rodovias BA-526 e BA-528	15.2.1	COP	0,096314%
Custos Administrativos	16.2	COP	0,096314%
Link de Internet nos postos de fiscalização e pesagem	8.4.1.3.4	COP	0,006072%
Custos Administrativos	16.2	COP	0,036641%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,007781%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,018127%
Obra de posto da PRF em Milagres	8.10	Inv	0,100785%
Rede de Fibra Ótica	8.5.5.1	Inv	7,355271%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Arredondamento	-	-	0,028121%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,002527%
Tráfego Real	-	-	0,448090%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,509797%
RDT	17.1	COP	0,347278%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	0,001889%
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	0,149625%
Manutenção de pavimento (Lei 13.103/2015 - Lei dos Caminhoneiros)	3.1.3	Inv	3,780828%
Custos Administrativos - Resolução nº 3651/2015	16.1	COP	0,319671%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,010043%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,052028%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	0,075546%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA - Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	0,082805%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA - Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	0,058239%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA - Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	0,094150%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA - Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	0,068798%
Custos Administrativos	16.3	COP	0,143634%

3.21.2.2. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,48633, correspondendo a um decréscimo percentual de 10,37% (dez inteiros e trinta e sete centésimos percentuais).

3.21.3. Efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária:

3.21.3.1. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 2,77557 para R\$ 2,48633, correspondendo a um decréscimo percentual de 10,42% (dez inteiros e quarenta e dois centésimos percentuais).

3.21.4. Efeitos Finais da Revisão:

3.21.4.1. Não houve alterações em relação aos dados referentes ao Desconto de Reequilíbrio e ao Reajuste Anual.

3.21.4.2. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais) e do reajuste de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais) alteram os valores das tarifas de pedágio da seguinte forma:

I - Praças P1 e P2: de R\$ 2,88842 para R\$ 2,64623, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,38% (oito inteiros e trinta e oito centésimos percentuais), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -10,34% (dez inteiros e trinta e quatro centésimos percentuais); e

II - Praças P3, P4, P5, P6 e P7: de R\$ 5,06740 para R\$ 4,64251, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,38% (oito inteiros e trinta e oito centésimos percentuais), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -9,80% (nove inteiros e noventa e oitenta centésimos percentuais).

3.22. Baseado no Relatório à Diretoria SEI nº 218/2019, foi emanado o Voto DWE 175/2019, de 08 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0278519), propondo à Diretoria Colegiada a aprovação da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste Anual da TBP da ViaBahia, e a matéria foi incluída na pauta da 810ª Reunião de Diretoria, realizada em 14 de maio de 2019.

3.23. Entretanto, a Diretoria Elisabeth Braga - DEB solicitou vista ao processo, de modo que, tendo recebido os autos, os encaminhou em diligência à SUINF mediante o Despacho DEB nº 0328090, de 15 de maio de 2019, solicitando a elaboração de cenário alternativo do impacto na tarifa, conforme orientações a seguir transcritas:

"(...)

1. Reformulação do cálculo do Desconto de Reequilíbrio, de modo que o percentual incida sobre o Fluxo de Caixa Original mais os Fluxos de Caixa Marginais, em função dos recentes posicionamentos do Tribunal de Contas da União sobre a matéria, externados no âmbito do TC 010.680/2018-7:

* Na Representação inicial, formulada pela equipe de Auditoria, questionou-se, além de outros itens propostos na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da VIABAHIA, justamente o cálculo do Desconto de Reequilíbrio, propondo-se que fosse recalculado, de modo que o percentual incidisse sobre o Fluxo de Caixa Original mais os Fluxos de Caixa Marginais;

* Respondida essa primeira instrução pela ANTT, após a efetivação da respectiva oitiva, houve nova manifestação da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil, datada de 17 de janeiro de 2019, propondo-se, nesta oportunidade, a **determinação de medida cautelar**, a respeito de possíveis irregularidades ocorridas na Agência Nacional de Transportes Terrestres relacionadas à revisão da tarifa de pedágio do contrato de concessão das rodovias BR-116/BA e BA-526/528, **dentre as quais, a aplicação incorreta do desconto de reequilíbrio**, Item c.3.

* A SUINF informou na Nota Técnica SEI nº 986/2019/GEREF/SUINF/DIR que este tema também consta da minuta de Resolução, objeto da Audiência Pública 001/2019, que se encontra em fase de análise das contribuições recebidas entre 25/02/2019 e 12/04/2019, com previsão de encaminhamento à Diretoria da ANTT em 11/06/2019: (...)

Assim, nada obstante ainda caiba a discussão do mérito da questão no âmbito do TCU, ante o risco do deferimento da medida cautelar recomendada pela SEINFRA, e já estando a matéria em vias de regulamentação pela ANTT, mostra-se mais seguro, do ponto de vista jurídico, aguardar o resultado da referida audiência pública.

2. Manutenção da Curva de Tráfego Original nos FCMS

A matéria em questão não está regulamentada pela ANTT, sendo objeto da mesma Audiência Pública nº 001/2019, cujo tema é justamente colher sugestões e contribuições à minuta de Resolução que estabelece os procedimentos a serem observados pela ANTT para reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão de Rodovias, prevendo neste sentido, dentre outras disposições, no seu artigo 3º, § 4º, a Regulamentação do ajuste da Curva de Tráfego: (...)

(...)

Nada obstante o contido no Memorando nº 073/2018/GAB, não houve até o momento a aprovação formal da Diretoria Colegiada para aplicação da metodologia proposta na Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF, vez que, para tanto, necessário seria a observância dos trâmites regimentais em matéria de tamanha densidade regulatória, tanto que é objeto de Processo de Participação e Controle Social. Assim, no mesmo sentido da questão envolvendo a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, mais seguro será aguardar o resultado do referido processo.

(...)"

3.24. Atendendo à solicitação da DEB, a GEREFE elaborou o Relatório à Diretoria SEI nº 303/2019, de 17 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0337622), com a inclusão do cenário alternativo do impacto na tarifa, tendo reformulado o cálculo do Desconto de Reequilíbrio, de modo que o percentual incida sobre o FCO mais os FCMS, em função de recentes posicionamentos do Tribunal de Contas da União - TCU sobre a matéria, externados no âmbito do TC 010.680/2018-7, bem como mantido a curva de tráfego original nos FCMS.

3.25. ANÁLISE DO RELATÓRIO À DIRETORIA SEI N° 303/2019:

3.25.1. 8ª Revisão Ordinária:

3.25.1.1. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, representado um decréscimo percentual sobre a TBP vigente de 0,05% (cinco centésimos percentuais).

3.25.2. 11ª Revisão Extraordinária:

3.25.2.1. A análise da 11ª Revisão Extraordinária considerou os eventos passíveis de reequilíbrio no Fluxo de Caixa Original - FCO, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais - FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Impactos relativos na TBP dos itens da 11ª Revisão Extraordinária.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Arredondamento / IRT	-	-	0,004743%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,025146%
Tráfego	-	-	0,429986%
Atraso no início da cobrança nas praças P1 e P6	-	-	0,147598%
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	0,000482%
Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	0,000033%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	0,045480%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	0,060896%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	0,021620%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	0,018126%
trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	0,022792%
trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	0,009017%
trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	0,003415%
trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	0,002684%
trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	0,026903%
trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	0,000770%
melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	0,011983%
melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	0,031879%
construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	0,031879%
construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	0,016196%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	0,083411%
Conservação	8.4.1.3.2	COp	0,000136%
Operação	8.4.1.3.1	COp	0,059870%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	0,000914%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COp	0,000390%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,004444%
Correção DR	-	-	0,395847%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Arredondamento	-	-	0,032335%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,002485%
Tráfego Real	-	-	0,415348%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,445224%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	0,011211%
Elementos de Proteção e Segurança das rodovias BA-526 e BA-528	2.2.4	Inv	0,031698%
Obras-de-arte Especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.4	Inv	0,061741%
Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes - BA-526 e BA-528	2.4.3	Inv	-

Sistema de drenagem e obras de arte contêntes - BA-526 e BA-528	2.5.3	Inv	0,239668%
Terraplenos e Estruturas de Contenção das rodovias BA-526 e BA-528	2.5.3	Inv	0,155821%
Eliminação de Ocupações Irregulares	2.6.3	Inv	0,000016%
Manutenção das rodovias BA-526 e BA-528	3.9	Inv	0,066223%
Conservação das rodovias BA-526 e BA-528	4.9	COp	0,083458%
Operação	8.3.8.3.1	COp	1,281790%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,008579%
Correção DR	-	-	0,001415%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,158065%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	2,093448%
Exclusão DR sobre os FCMs - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	0,158065%
Alteração tx. Crescimento tráfego - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	1,445224%
Impacto sobre os demais itens em função da alteração tx. crescimento tráfego	-	-	0,576621%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Arredondamento	-	-	0,002540%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,000369%
Tráfego Real	-	-	0,061048%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	0,214697%
Verba Segurança no Trânsito	13.2		0,183321%
Operação	8.3.8.3.1		0,219380%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,001179%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,019268%
Exclusão DR sobre os FCMs - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	0,019268%
Alteração tx. Crescimento tráfego - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	0,214697%
Impacto sobre os demais itens em função da alteração tx. crescimento tráfego	-	-	0,058405%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Arredondamento	-	-	0,078445%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,001931%
Tráfego Real	-	-	0,338486%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,215365%
Recuperação e implantação de acostamentos BA-526 e BA-528	2.8	Inv	0,186603%
Recuperação das rodovias BA-526 e BA-528	15.2.1	COp	0,096314%
Custos Administrativos	16.2	COp	0,096314%
Link de Internet nos postos de fiscalização e pesagem	8.4.1.3.4	COp	0,006072%
Custos Administrativos	16.2	COp	0,036641%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,007781%
Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,018127%
Obra de posto da PRF em Milagres	8.10	Inv	0,100785%
Rede de Fibra Ótica	8.5.5.1	Inv	7,355271%
Exclusão DR sobre os FCMs - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	0,018127%
Alteração tx. Crescimento tráfego - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	1,215365%
Impacto sobre os demais itens em função da alteração tx. crescimento tráfego	-	-	1,087070%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Arredondamento	-	-	0,028121%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,002527%
Tráfego Real	-	-	0,448090%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,509797%
RDT	17.1	COp	0,347278%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	0,001889%
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	0,149625%
Manutenção de pavimento (Lei 13.103/2015 - Lei dos Caminhoneiros)	3.1.3	Inv	3,780828%
Custos Administrativos - Resolução nº 3651/2015	16.1	COp	0,319671%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,010043%

Exclusão DR sobre os FCMs	-	-	0,052028%
Exclusão DR sobre os FCMs - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	0,052028%
Alteração tx. Crescimento tráfego - Exclusão (Despacho DEB 0328090)	-	-	1,509797%
Impacto sobre os demais itens em função da alteração tx. crescimento tráfego	-	-	0,655427%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	0,075546%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA - Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	0,082805%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA - Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	0,058239%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA - Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	0,094150%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA - Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	0,068798%
Custos Administrativos	16.3	COp	0,143634%
Impacto sobre os demais itens em função da alteração tx. crescimento tráfego (Despacho DEB 0328090)*	-	-	0,073771%

*O tráfego do Fluxo de Caixa Marginal 5 foi criado na presente revisão já considerando a taxa de crescimento proposta.

3.25.2.2. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,42141, correspondendo a um decréscimo percentual de 12,71% (doze inteiros e setenta e um centésimos percentuais).

3.25.3. Efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária:

3.25.3.1. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 2,77557 para R\$ 2,42141, correspondendo a um decréscimo percentual de 12,76% (doze inteiros e setenta e seis centésimos percentuais).

3.25.4. Desconto de Reequilíbrio:

3.25.4.1. O percentual de Desconto de Reequilíbrio da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária totalizou 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais), e foi aplicado sobre a TBP total (FCO + FCM), conforme solicitado no Despacho DEB nº 0328090.

3.25.5. Efeitos Finais da Revisão:

3.25.5.1. Não houve alterações em relação aos dados referentes ao Reajuste Anual.

3.25.5.2. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais) e do reajuste de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais) alteram os valores das tarifas de pedágio da seguinte forma:

I - Praças P1 e P2: de R\$ 2,88842 para R\$ 2,53422, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -12,26% (doze inteiros e vinte e seis centésimos percentuais), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,50, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -13,79% (treze inteiros e setenta e nove centésimos percentuais); e

II - Praças P3, P4, P5, P6 e P7: de R\$ 5,06740 para R\$ 4,44601, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -12,26% (doze inteiros e vinte e seis centésimos percentuais), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,40, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -13,73% (treze inteiros e setenta e três centésimos percentuais).

3.26. Fundamentado no Relatório à Diretoria SEI nº 303/2019, o Voto-Vista DEB 001/2019, de 21 de maio de 2019 (Documento SEI nº 0360240), propôs a aprovação da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste Anual da TBP da ViaBahia, tendo sido a matéria incluída na pauta da 811ª Reunião de Diretoria, realizada em 21 de maio de 2019, oportunidade em que a Diretoria Marcelo Vinaud - DMV solicitou vista dos autos.

3.27. Analisando-se a Nota Técnica SEI nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR, observa-se que, nos eventos da 8ª Revisão Ordinária, está incluída a "substituição do tráfego projetado pelo tráfego real", fundamentada no artigo 4º da Resolução nº 3.651, de 07 de abril de 2011, transcrito a seguir:

"Art. 4º Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais, em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado, em etapas distintas, o procedimento a seguir:

I - no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o cálculo inicial a ser utilizado, para fins de dimensionamento da referida recomposição, considerará o tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo da concessão; e

II - anualmente, por ocasião da revisão ordinária, o cálculo referido no inciso I deste artigo será revisado com vistas a substituir o tráfego projetado pelo volume real de tráfego verificado no ano anterior."

3.28. Sobre esse assunto, tem-se que, nos autos do processo nº 50500.598031/2018-62, referente à proposta de aprovação da 11ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária Autopista Fluminense S/A, a Procuradoria Federal junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres - PF/ANTT se manifestou por meio do DESPACHO DE APROVAÇÃO N. 00062/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 09 de abril de 2019 (fls. 08/10 do Documento SEI nº 122882), conforme transcrição a seguir:

"(...)

5. Por fim, não foi objeto de análise no parecer a nova metodologia de projeção de tráfego que a

SUINF pretende implementar na presente revisão. Acerca do tema, vale rememorar a orientação desta Procuradoria nos autos nº 50501.345815/2018-80, mais especificamente no DESPACHO DE APROVAÇÃO PARCIAL n. 00028/2019/PFANTT/PGF/AGU:

Não se ignora, porém, que já existe procedimento participativo aberto sobre o tema, tendo em vista a proposição de alterações, por minuta de resolução, na metodologia utilizada pela SUINF, como bem ressaltou o Parecer ora aprovado parcialmente. No entanto, tal circunstância não tem o condão de obstar a maior publicização da atual metodologia por meio de portaria. Obviamente, a eventual edição da portaria também não deve obstar, por si só, o trâmite do procedimento participatório deflagrado, já que ali se visa justamente o aperfeiçoamento da metodologia atual.

Por outro lado, a Diretoria Colegiada da Agência pode, ante tais circunstâncias, entender mais conveniente que se aguarde a conclusão do procedimento participativo já instaurado. Trata-se, vale ressaltar, de juízo de oportunidade e conveniência, intrinsecamente ligado ao mérito administrativo, no qual esta Procuradoria Federal não deve se imiscuir.

6. Diante de tais orientações, **recomenda-se que a Diretoria se pronuncie especificamente se: (i) pretende já começar aplicar a nova metodologia, antes de findo o procedimento de participação social, situação na qual o reajuste/revisão já poderia ser aprovado; ou (ii) pretende aguardar a finalização da participação social, sendo que, nessa última hipótese, os cálculos precisariam ser refeitos pela área técnica com base na metodologia antiga.** Como a orientação deste órgão jurídico foi no sentido de se tratar de uma avaliação de conveniência, é importante deixar claro que qualquer das duas decisões seriam juridicamente válidas, embora devam ser fundamentadas."

3.29. Conforme mencionado pela PF/ANTT no Despacho de Aprovação acima, a nova metodologia de projeção de tráfego utilizada pela SUINF nos cálculos do processo em questão estava sendo discutida no âmbito da Audiência Pública nº 001/2019, cujo objetivo foi colher contribuições à minuta de Resolução destinada a estabelecer os procedimentos a serem observados pela ANTT para reequilíbrio econômico-financeiro dos Contratos de Concessão de Rodovias, prevendo, dentre outras disposições, a regulamentação do ajuste da curva de tráfego.

3.30. Destaque-se a esse respeito que a SUINF promoveu uma explanação sobre a nova metodologia na 782ª Reunião de Diretoria Colegiada, realizada em 25 de setembro de 2018, na oportunidade em que a área técnica recebeu consentimento para avaliar a possibilidade de aplicação em cada revisão/reajuste das tarifas de pedágio a serem submetidas posteriormente à aprovação da Diretoria Colegiada.

3.31. Muito embora a utilização da nova metodologia nos cálculos do presente processo tenha se fundado no supracitado consentimento, é importante frisar a publicação da Deliberação nº 747, de 16 de julho de 2019, no Diário Oficial da União de 17 de julho de 2019, por meio da qual foi aprovado o Relatório da Audiência Pública nº 001/2019, bem como, em consequência, a publicação da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, também no Diário Oficial da União de 17 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0804797), que estabeleceu os procedimentos para reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias.

3.32. O novo normativo publicado trouxe a previsão da substituição do tráfego projetado pelo tráfego real no § 4º do artigo 3º, conforme a seguir:

"Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

§ 4º A projeção de tráfego deverá ser revista sempre que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.

(...)"

3.33. Ainda a esse respeito, cabe citar o PARECER N. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0804820), exarado nos autos do processo nº 50500.202870/2016-24, que tratou da Audiência Pública em comento, cujos aspectos mais relevantes seguem:

"(...)

21. Por fim, quanto à recomendação feita no parágrafo 35 do Parecer nº 00753/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (já expressamente afastada nos Despachos que o seguiram) *permissa venia*, não vislumbramos, de igual forma, razão para excluir o § 4º do art. 3º da minuta de resolução, cuja proposição não implicaria 'ganho' indevido ao concessionário. Na verdade, do que consta, ganharia o usuário que deixaria de experimentar um impacto significativo na tarifa se adotada aquela metodologia de revisão da projeção de tráfego. De toda forma, compete à Agência, também em cumprimento aos art. 4º e 5º da Resolução nº 3.651/11, a cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais com vistas a ajustar os dados da projeção de tráfego aos dados reais.

22. E mais, em sendo seu dever adotar as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego, a definição de parâmetros que lhe auxilie e tenha aplicabilidade a todas as contratações parece bem vinda. Além disso, segundo informado pela GEREf nos autos em que se debateu tal questão (50501.305558/2018-43), a proposta de revisão da projeção do tráfego futuro sempre que oportuno viria sendo usada nos novos projetos de concessão, pois se busca que a relação entre os tráfegos projetados e os tráfegos reais, a maior ou a menor, seja sempre a mais próxima possível, de forma a não haver impactos tarifários significativos quando da efetiva substituição do tráfego projetado pelo real nas revisões tarifárias.

(...)

- Há amparo legal, regulamentar e contratual para a implementação da nova metodologia contida no parágrafo 4º do artigo 3º da minuta de Resolução?

26. Sim, nos termos do art. 5º da Resolução ANTT nº 3.651/2011. A nova metodologia que permite a revisão do tráfego futuro sempre que oportuno busca que a relação entre os tráfegos projetados e os tráfegos reais, a maior ou a menor, seja sempre a mais próxima possível. Segundo esclarecimentos prestados pela SUINF, especialmente no Memorando nº 125/2018/GEREF/SUINF (50501.305558/2018-43), tal proposição decorre da aplicação daquele dispositivo, para quem a projeção de tráfego "considerará o tráfego real verificado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do prazo da concessão" e de forma a evitar impactos tarifários significativos quando da substituição do tráfego projetado pelo real nas revisões tarifárias.

- A nova metodologia proposta está em desacordo (ou em harmonia) com dispositivos da

Resolução ANTT n. 3.651/11? Quais?

27. Os novos artigos da minuta de resolução parecem sim harmônicos em relação aos termos da Resolução 3.651/2011 (muito embora a nosso ver teria sido mais proveitoso que a matéria fosse disciplinada em uma única resolução). Se porventura se vier a constatar algum desacordo, a norma mais recente, ao revogar a anterior que seja com ela incompatível, haverá de prevalecer (art. 2º, § 1º da Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro).

(...)

- Tratando-se de NOVA metodologia, somente poderia ser aplicada aos novos fluxos de caixa marginais constituídos após a vigência da norma instituidora?

29. Não. Se a partir do início da vigência da resolução, a SUINF constatar que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs possua intervalo de, para mais ou para menos, 0,5%, poderá revisar a projeção de tráfego quando da substituição anual do tráfego projetado pelo real.

(...)"

3.34. Prosseguindo na análise do supracitado Parecer, conforme transcrição a seguir, destacam-se também aspectos relativos à incidência do desconto de reequilíbrio, ou "fator D", que na proposta ora em apreço integra os eventos da 11ª Revisão Extraordinária:

"(...)

9. De início, insistimos que a questão envolve sim discussões de ordem técnica não alcançadas por esta Procuradoria; a nosso ver, o dispositivo contratual[1] que trata do desconto de reequilíbrio não foi suficientemente claro e capaz de fazer a Administração adotar inafastavelmente uma única interpretação.

10. Se é verdade que a cláusula contratual não indica que o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal - FCM, é também certo que a sua leitura deve-se dar de forma harmônica e coerente com a razão de ser daquele fator.

11. A Agência sempre sustentou, desde a instituição do Fator D, que ele se presta a promover o reequilíbrio de forma automática em razão do atraso ou não cumprimento de obrigação; não possui, portanto, caráter sancionador, mesmo porque a sua incidência independe de imputação de culpa do concessionário.

12. Nessa toada, é preciso reconhecer que parece sim razoável e lógico o argumento - técnico - segundo o qual a incidência do desconto sobre ambos FCO e FCM importaria em desequilíbrio indevido do FCM, conforme defendido na Nota Técnica nº 001/2018/SUINF (em anexo).

13. Segundo o dispositivo contratual é incontestado que a ANTT deve promover a avaliação do desempenho da Concessão, considerando o descumprimento dos indicadores, bem como o atraso e a inexecução de obras de ampliação de capacidade, condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório; além disso, é sabido que a consideração de eventual inexecução de novos investimentos inseridos via Fluxo de Caixa Marginal é feita dentro do próprio fluxo, da mesma forma com que os investimentos obrigatórios são dentro do Fluxo de Caixa Original, que por sua vez não fazem parte da apuração do percentual de desconto de Reequilíbrio.

14. Isso porque, conforme atesta a área técnica, os percentuais de desconto de reequilíbrio previstos pelo não cumprimento da cada obrigação contratual, conforme o Anexo 5 do contrato, teriam sido definidos conforme os valores de investimentos previstos no Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA e o contrato não preveria a alteração desses percentuais em razão da inserção de novos investimentos via Fluxo de Caixa Marginal.

15. Ou seja, caso verificado não atendimento dos parâmetros de desempenho de conservação e manutenção do pavimento, sinalização horizontal e vertical (obras de caráter não obrigatório) e atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego (já previstas em contrato), a concessionária fica sujeita ao desconto, que tem a função de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato, por presumir que o concessionário deixou de realizar os investimentos necessários naquele momento.

16. Afirma então a área técnica que os eventos capazes de fazer incidir o desconto não coincidem com aqueles tratados no fluxo de caixa marginal. Em outras palavras, o atraso no cumprimento de obrigações assumidas enquanto investimento novo não é causa de apuração de desconto; seu inadimplemento já é tratado no próprio fluxo de caixa marginal. Seguindo esse raciocínio, se os eventos acionadores do Fator D não se confundem com aqueles objeto de novos investimentos tratados no FCM, não faria sentido que o desconto incidisse sobre a tarifa desse mesmo fluxo.

17. Em que pese essa argumentação - bastante plausível, a nosso ver, a instrução técnica do TCU cingisse à interpretação literal, gramatical do dispositivo. Ocorre que a interpretação literal é, sem desmerecê-la, apenas o primeiro estágio hermenêutico, a partir do qual o intérprete há de valer-se também da interpretação lógico-sistemática na busca do sentido estrutural e proposicional da regra contratual de forma a compatibilizar seus designios aos demais comandos do contrato.

18. Parece-nos que foi isso o que a SUINF fez; avançou no processo interpretativo, reconhecendo falho se restringir à mera literalidade do dispositivo, para adotar nova forma de cálculo do desconto de reequilíbrio; nesse momento, pretende fazê-lo por meio de norma geral e abstrata, disciplinada em resolução, previamente submetida ao controle e participação popular, objeto destes autos.

19. É preciso dizer ainda que quando asseveramos que a questão aqui debatida é técnica - muito embora envolva interpretação e alcance de cláusula contratual, o que seria de fato função atribuída a este órgão de assessoramento jurídico - é porque as consequências e efeitos práticos de sua aplicação, a preservação da lógica da metodologia e o efetivo atingimento da finalidade do instituto do Fator D pressupõem elementos, constatações, cálculos e aferição de ordem sim estritamente técnica.

20. Se esta PF/ANTT julgou prudente alertar, por mais de uma vez, que se ponderasse sobre o fato de o alcance da incidência do desconto de reequilíbrio vir sendo enfrentado no TCU, foi para que SUINF, mesmo conhecedora do posicionamento defendido na Instrução Técnica daquela Corte, se certificasse do acerto do entendimento que propunha, o que acabou se concretizando ao permanecer firme na sua convicção de que a forma de incidência do desconto se limite à tarifa básica de pedágio do fluxo de caixa original, como interpretação condizente com a razão de ser daquele instrumento de reequilíbrio.

(...)

- À luz das disposições contratuais vigentes (seja do contrato da VIABAHIA, ECO 101 e os demais da Terceira Etapa das Concessões Rodoviárias) há amparo legal ou contratual para a incidência do desconto de reequilíbrio ou Fator "D" apenas sobre uma parcela da TBP, conforme preconizado nestes autos?

24. Sim. Como dito acima, a interpretação dada pela SUINF aos dispositivos contratuais parece-nos sim condizente com a lógica com que foi instituído o desconto de reequilíbrio.

- Por outro lado, tratando-se de nova interpretação, poderá ser aplicada retroativamente ou

apenas para os eventos ocorridos após a publicação da norma que abrigará a interpretação inovadora?

25. Não é possível imprimir efeito retroativo a nova interpretação, nos termos do inciso XIII do § único do art. 2º da Lei nº 9.784/1999. A Agência haverá de dar ao dispositivo a interpretação - agora normatizada na resolução a ser editada - a partir da sua entrada em vigor. Estando vigente a resolução, os atrasos/inadimplementos atribuíveis ao concessionário, mesmo ocorridos anteriormente, haverá de compor o índice de desconto no próximo momento em que a área técnica tiver de apurá-los.

(...)"

3.35. Cabe aqui transcrever também os dispositivos da Resolução nº 5.850/2019 que tratam da aplicação do desconto de reequilíbrio:

"(...)

Art. 2º Para os contratos em que a entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, foi exigência do certame, os impactos econômico-financeiros serão calculados dentro do próprio FCO, conforme disposto no Anexo I, exceto para as obrigações em que há previsão contratual de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

Art. 3º O impacto tarifário da inclusão de obras ou serviços, não previstos no Programa de Exploração da Rodovia (PER), será efetuado por meio do FCM, exceto para as obrigações em que há previsão de aplicação do Desconto de Reequilíbrio na TBP.

(...)

Art. 4º O Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio, quando previsto contratualmente, terá incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.

§ 1º Para os contratos em que não houve exigência no certame da entrega do FCO, referente ao plano de negócios vencedor do leilão, a exclusão de obrigações contratuais previstas no PER será realizada com aplicação do Fator D contínuo, da seguinte forma:

I - Haverá previsão de incidência do Coeficiente de Ajuste Temporal (CAT), conforme Anexo II, com objetivo de adequar o equilíbrio entre receitas e despesas no tempo;

II - Em caso de ausência de Fator D parametrizado para obrigações previstas no contrato original, poderão ser estabelecidos novos descontos adotando como referência os mesmos valores levados a leilão de forma a preservar as condições originais do certame.

(...)"

3.36. Diante das informações mencionadas, tendo em vista que a proposta de Revisão e Reajuste ora em análise fora elaborada antes da publicação da Resolução nº 5.850/2019, a DMV solicitou, por meio do Despacho DMV nº 0804296, de 18 de julho de 2019, a manifestação da SUINF, no sentido de atestar que a referida proposta está em acordo com os novos procedimentos estabelecidos pelo citado normativo.

3.37. Em atendimento ao supracitado Despacho, a GREF elaborou a Nota Técnica SEI nº 2271/2019/GREF/SUINF/DIR, de 19 de julho de 2019 (Documento SEI nº 0817165), retificando a análise econômico-financeira acerca da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da Aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da TBP da ViaBahia, em razão da publicação da Resolução nº 5.850/2019, cabendo destacar o que segue:

"(...)

4. Em face disso, cumpre dizer que a proposta da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária está de acordo com todos os termos da Resolução nº 5.850/2019 e com as manifestações da PF/ANTT exaradas por meio do Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, exceto no tocante à incidência retroativa do Desconto de Reequilíbrio apenas sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Original (FCO).

5. Há que se ressaltar o disposto no Art 4º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que definiu que os Descontos e Acréscimos de Reequilíbrio terão incidência exclusiva sobre a TBP do FCO, não incidindo sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Marginal (FCM).

(...)

6. Diante da dubiedade acerca da interpretação da fórmula de cálculo tarifário constante no contrato da VIABAHIA - que não indica se o Desconto de Reequilíbrio deva incidir separadamente ou em conjunto sobre as Tarifas Básicas de Pedágio apuradas com base no Fluxo de Caixa Original - FCO e no Fluxo de Caixa Marginal - FCM - a Resolução citada veio para pacificar este ponto.

(...)

8. Pelo exposto, resta claro que na presente revisão o cálculo tarifário será ajustado, considerando a aplicação do Desconto de Reequilíbrio apenas sobre a tarifa do FCO. Entretanto, a nova interpretação não caberá ser aplicada retroativamente, conforme exposto no Parecer n. 00959/2019/PF-ANTT/PGF/AGU, de 05/07/2019, que trata da análise da Resolução ANTT nº 5.850/2019 (...).

9. Desse modo, cabe retificação do reequilíbrio tarifário considerado nos itens 5.2.10 - **Desconto de Reequilíbrio sobre os Fluxos de Caixa Marginais (FCMs)** e 5.2.11 - **Correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio**, da Nota Técnica SEI nº 363/2019/GREF/SUINF/DIR (0084185).

10. Não sendo possível imprimir retroatividade à nova interpretação da incidência do Desconto de Reequilíbrio, cabe desconsiderar os impactos apresentados no item 5.2.10 e complementar os impactos apresentados no item 5.2.11 - tendo em vista os percentuais de Desconto de Reequilíbrio apresentados no Quadro 19 daquela Nota Técnica.

(...)

14. Importante ressaltar que os demais itens apresentados nas Notas Técnicas citadas permanecem sem alteração.

(...)"

3.38. Foi então apresentado o Relatório à Diretoria SEI nº 218/2019 (Documento SEI nº 0831500), cuja análise se apresenta na sequência.

3.39. **ANÁLISE DO RELATÓRIO À DIRETORIA SEI Nº 218/2019:**

3.39.1. **8ª Revisão Ordinária:**

3.39.1.1. O efeito da 8ª Revisão Ordinária altera a TBP de R\$ 2,77557 para R\$ 2,77413, representado um decréscimo percentual sobre a TBP vigente de 0,05% (cinco centésimos

percentuais).

3.39.2. 11ª Revisão Extraordinária:

3.39.2.1. A análise da 11ª Revisão Extraordinária considerou os seguintes eventos: correção do Índice de Reajuste Tarifário - IRT, arredondamento e atraso; substituição do tráfego projetado pelo real; eixos suspensos; correção da taxa de crescimento nos Fluxos de Caixa Marginais - FCMs; atraso na abertura das praças de pedágio; exclusão da verba de Recursos de Desenvolvimento Tecnológico - RDT; evasão de pedágio; aumento das alíquotas de PIS/PASEP e COFINS sobre as receitas financeiras; Desconto de Reequilíbrio aplicado no período de atraso da revisão anterior; correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio; e alterações do PER.

3.39.2.2. Os efeitos foram considerados no Fluxo de Caixa Original - FCO, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais - FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5 da Concessão, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1 - Impactos relativos na TBP dos itens da 11ª Revisão Extraordinária.

Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Arredondamento / IRT	-	-	- 0,004743%
ISS / PIS / Cofins	-	-	- 0,025146%
Tráfego	-	-	- 0,429986%
Atraso no início da cobrança nas praças P1 e P6	-	-	- 0,147598%
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	- 0,000482%
Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	- 0,000033%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	- 0,045480%
Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	- 0,060896%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	- 0,021620%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	- 0,018126%
trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	- 0,022792%
trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	- 0,009017%
trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	- 0,003415%
trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	- 0,002684%
trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	- 0,026903%
trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	- 0,000770%
melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	- 0,011983%
melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	- 0,031879%
construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	- 0,031879%
construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	- 0,016196%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	- 0,083411%
Conservação	8.4.1.3.2	COP	- 0,000136%
Operação	8.4.1.3.1	COP	- 0,059870%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	- 0,000914%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COP	- 0,000390%
Correção atraso incidência DR	-	-	- 0,004444%
Correção DR	-	-	- 0,395847%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Arredondamento	-	-	- 0,032335%
ISS / PIS / Cofins	-	-	- 0,002485%
Tráfego Real	-	-	- 0,415348%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	- 1,445224%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	- 0,011211%
Elementos de Proteção e Segurança das rodovias BA-526 e BA-528	2.2.4	Inv	- 0,031698%
Obras-de-arte Especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.4	Inv	-

Obras de arte especiais das rodovias BA-526 e BA-528	2.3.7	Inv	0,061741%
Sistema de drenagem e obras-de-arte correntes - BA-526 e BA-528	2.4.3	Inv	0,239668%
Terraplenos e Estruturas de Contenção das rodovias BA-526 e BA-528	2.5.3	Inv	0,155821%
Eliminação de Ocupações Irregulares	2.6.3	Inv	0,000016%
Manutenção das rodovias BA-526 e BA-528	3.9	Inv	0,066223%
Conservação das rodovias BA-526 e BA-528	4.9	COP	0,083458%
Operação	8.3.8.3.1	COP	1,281790%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,008579%
Correção DR	-	-	0,025008%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	2,093448%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Arredondamento	-	-	0,002540%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,000369%
Tráfego Real	-	-	0,061048%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	0,214697%
Verba Segurança no Trânsito	13.2		0,183321%
Operação	8.3.8.3.1		0,219380%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,001179%
Correção DR	-	-	0,003095%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Arredondamento	-	-	0,078445%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,001931%
Tráfego Real	-	-	0,338486%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,215365%
Recuperação e implantação de acostamentos BA-526 e BA-528	2.8	Inv	0,186603%
Recuperação das rodovias BA-526 e BA-528	15.2.1	COP	0,096314%
Custos Administrativos	16.2	COP	0,059673%
Link de Internet nos postos de fiscalização e pesagem	8.4.1.3.4	COP	0,006072%
Correção DR	-	-	0,002335%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,100785%
Obra de posto da PRF em Milagres	8.10	Inv	0,100785%
Rede de Fibra Ótica	8.5.5.1	Inv	7,355271%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Arredondamento	-	-	0,028121%
ISS / PIS / Cofins	-	-	0,002527%
Tráfego Real	-	-	0,448090%
Alteração tx. Crescimento tráfego	-	-	1,509797%
RDT	17.1	COP	0,347278%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	0,001889%
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	0,149625%
Manutenção de pavimento (Lei 13.103/2015 - Lei dos Caminhoneiros)	3.1.3	Inv	3,780828%
Custos Administrativos - Resolução n° 3651/2015	16.1	COP	0,319671%
Correção atraso incidência DR	-	-	0,010043%
Correção DR	-	-	0,001281%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	0,075546%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA - Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	0,082805%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA - Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	0,058239%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA - Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	0,094150%
Trechos de Pista Dupla - 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA - Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	0,068798%
Custos Administrativos	16.3	COP	0,143634%

3.39.2.3. O efeito da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária de R\$ 2,77413 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de 10,64% (dez inteiros e sessenta e quatro centésimos percentuais).

3.39.3. Efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária:

3.39.3.1. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente de R\$ 2,77557 para R\$ 2,47875, correspondendo a um decréscimo percentual de 10,69% (dez inteiros e sessenta e nove centésimos percentuais).

3.39.4. Desconto de Reequilíbrio:

3.39.4.1. O percentual de Desconto de Reequilíbrio da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária totalizou 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais), e foi aplicado sobre a TBP do Fluxo de Caixa Original - FCO, conforme preconizado na Resolução nº 5.850/2019.

3.39.4.2. Ressalte-se que o Desconto de Reequilíbrio não é incorporado de forma definitiva ao valor da TBP, de forma que na próxima revisão tarifária deverá ser considerado o valor da TBP sem a dedução do Desconto de Reequilíbrio.

3.39.5. Reajuste Anual:

3.39.5.1. De acordo com o item (xix) da cláusula 1.1.1 do Contrato de Concessão, a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA é determinada a partir do quociente entre número índice do IPCA de 02 (dois) meses anteriores à data-base de reajuste da Tarifa de Pedágio e o número-índice do IPCA de outubro de 2005 (2.512,49).

3.39.5.2. Assim, a partir do número-índice do IPCA de outubro de 2018, de 5.103,69, de caráter definitivo, apurou-se o Índice de Reajuste Tarifário - IRT definitivo de 2,03133.

3.39.5.3. Em relação ao IRT definitivo de 2017 (1,94279), a variação do IRT deste ano foi 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais), correspondente ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa, com vigência no período de 07 de dezembro de 2018 a 06 de dezembro de 2019.

3.39.6. Efeitos Finais da Revisão:

3.39.6.1. Os efeitos da 8ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 9,61% (nove inteiros e sessenta e um centésimos percentuais) e do reajuste de 4,56% (quatro inteiros e cinquenta e seis centésimos percentuais) alteram os valores das tarifas de pedágio da seguinte forma:

I - Praças P1 e P2: de R\$ 2,88842 para R\$ 2,63745, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos percentuais), e de R\$ 2,90 para R\$ 2,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -10,34% (dez inteiros e trinta e quatro centésimos percentuais); e

II - Praças P3, P4, P5, P6 e P7: de R\$ 5,06740 para R\$ 4,62711, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -8,69% (oito inteiros e sessenta e nove centésimos percentuais), e de R\$ 5,10 para R\$ 4,60, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -9,80% (nove inteiros e oitenta centésimos percentuais).

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Isto posto, proponho ao Colegiado desta Casa que aprove a 8ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste Anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S/A, nos termos da Minuta de Deliberação apresentada no Documento SEI nº 1040257.

Brasília, 14 de agosto de 2019.

MARCELO VINAUD PRADO
Diretor

À **Secretaria Geral**, para prosseguimento.

JULIANA LOPES NUNES
Assessora



Documento assinado eletronicamente por **JULIANA LOPES NUNES, Assessor(a)**, em 15/08/2019, às 10:52, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **MARCELO VINAUD PRADO, Diretor**, em 15/08/2019, às 15:25, 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 **1039935** e o código CRC **3DEAF5DE**.

Referência: Processo nº 50500.973615/2018-21

SEI nº 1039935

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