



NOTA TÉCNICA Nº 93/GEREF/SUINF/2018

Brasília, 03 de dezembro de 2018.

PROCESSO: Nº 50501.320889/2018-11 e Nº 50501.313478/2018-61.
ASSUNTO: Reajuste, 15ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão
Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP do Polo
Rodoviário de Pelotas/RS.
INTERESSADA: Concessionária ECOSUL S.A.

Sumário

| | |
|--|----|
| 1. OBJETO | 2 |
| 2. JUSTIFICATIVA | 2 |
| 3. HISTÓRICO | 3 |
| 3.1. Reajuste | 6 |
| 3.2. Revisões | 7 |
| 3.3. Evolução das tarifas cobradas do usuário | 16 |
| 4. PRINCIPAIS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS | 17 |
| 4.1. Dispositivos contratuais e normativos aplicáveis à Revisão da TBP .. | 17 |
| 4.2. Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão de reajuste | 22 |
| 5. ANÁLISE | 25 |
| 5.1. Cálculo da TIR | 27 |
| 5.2. Apuração do Reajuste | 29 |
| 5.3. Revisão | 30 |
| 5.3.1. Escalonamento tarifário em função da elevação dos parâmetros de qualidade de pavimento | 31 |
| 5.3.2. 15ª Revisão Ordinária | 31 |
| 5.3.2.1. Arredondamento tarifário | 32 |
| 5.3.2.2. RDT – Recurso para Desenvolvimento Tecnológico | 32 |
| 5.3.2.3. Ajuste do percentual de Eixos Suspensos – Lei nº 13.103/2015 .. | 33 |
| 5.3.2.4. Receitas extraordinárias e custos associados | 34 |
| 5.3.2.5. Substituição do Tráfego projetado pelo Tráfego Real – Fluxo de Caixa Marginal | 35 |
| 5.3.2.6. Indução de tráfego devido incorporação da pista duplicada da rodovia BR-392 | 36 |

| | |
|--|----|
| 5.3.2.7. Inexecuções e reprogramações no Programa de Exploração da Rodovia – PER | 39 |
| 5.3.2.8. Efeito final da 15ª Revisão Ordinária | 40 |
| 5.3.3. 11ª Revisão Extraordinária | 40 |
| 5.3.4. Alterações no PER..... | 40 |
| 5.3.4.1. Efeito Final da 11ª Revisão Extraordinária | 41 |
| 5.3.4.2. Efeito Final das Revisões Ordinária e Extraordinária..... | 41 |
| 5.3.5. Atualização da TBP Revisada..... | 42 |
| 6. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA | 42 |
| 7. TABELA DE TARIFAS..... | 43 |
| 8. CONCLUSÃO | 44 |

1. OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise do reajuste com data de vigência contratual em 1º de janeiro de 2019, e das concomitantes 15ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio – TBP, em atendimento à Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016), à Resolução ANTT nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução nº 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), e à Resolução ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014 e nº 4.727 de 26 de maio de 2015), à Resolução ANTT nº 4.075, de 03 de abril de 2013 (alterada pelas Resoluções nº 4296, de 27 de março de 2014 e nº 4.903, de 21 de outubro de 2015, incluindo os efeitos econômico-financeiros decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 5.810, de 03 de maio de 2018.

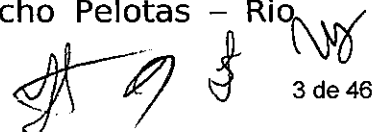


3. HISTÓRICO

3. A Empresa Concessionária de Rodovias do Sul S.A. – ECOSUL, firmou o Contrato nº PJ/CD/215/98 com o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 15 de julho de 1998, por intermédio do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem do Estado do Rio Grande do Sul – DAER/RS, tendo como interveniente a União por intermédio do Ministério dos Transportes e da Secretaria de Estado dos Transportes do Estado do Rio Grande do Sul, para exploração, mediante cobrança de pedágio, do complexo rodoviário denominado Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS, compreendendo a Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã, numa extensão de 124 km, Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, numa extensão de 70,5 km, Rodovia BR-293/RS, Trecho Pelotas – Bagé, numa extensão de 161 km, Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande, numa extensão de 68 km, e Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista, numa extensão de 128 km, totalizando 551,5 km.

4. Por meio do Contrato de Rerratificação e Sub-rogação nº 013/00-MT ao Contrato nº PJ/CD/215/98, de 18 de maio de 2000, celebrado entre a União e a ECOSUL, a União assumiu a condição de contratante, em substituição ao Estado do Rio Grande do Sul.

5. Em 07 de julho de 2000 foi assinado o Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT, com o objetivo de ajustar o contrato inicial às diretrizes gerais da Política de Concessões Rodoviárias adotadas pela Administração Pública Federal, passando a ter as seguintes novas características: Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã, numa extensão de 123,4 km, Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, numa extensão de 137,1 km, Rodovia BR-293/RS, Trecho Pelotas – Bagé, numa extensão de 161,1 km, Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio



3 de 46





*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

Grande, numa extensão de 73,8 km, e Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista, numa extensão de 128,4 km, totalizando 623,8 Km. O Termo Aditivo nº 001/00, estabelece o dia 1º de janeiro como data para o reajuste anual.

6. O início da cobrança do pedágio foi autorizado pela Portaria MT nº 69, de 23 de fevereiro de 2001, publicada no Diário Oficial da União em 28 de fevereiro 2001, a vigorar a partir da zero hora de 1º de março de 2001 nas praças de Retiro e Cristal, localizadas na Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã e na praça de Capão Seco, localizada na Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande.

7. Em 29 de novembro de 2002 foi celebrado o Termo de Transferência e Sub-rogação do Contrato entre o Ministério dos Transportes e a ANTT, com a anuência da ECOSUL, referente ao Contrato nº 013/00-MT (Contrato PJ/CD/215/98), e, em 4 de dezembro de 2002, foi publicado, no Diário Oficial da União, a Resolução da ANTT nº 121, de 6 de novembro de 2002, aprovando a assinatura do citado Termo.

8. Identificamos que, no quadro de Tarifas de Pedágio que passou a vigorar a partir de 1º de março de 2001, publicado no Diário Oficial da União, de 28 de fevereiro de 2001, Portaria MT nº 69, as categorias por tipo de veículos estão divergentes dos quadros constantes dos itens 6.2.6 do Contrato de Concessão e 5.2.1.(b) do Termo Aditivo, mas os valores das tarifas correspondem aos do quadro da Tarifa Básica conforme o item 5.2.2 do Termo Aditivo. Esta diferença é justificada pela adoção, pelo governo Estadual, de uma tabela de categorias diferente da tabela utilizada pela União para as concessões federais, conforme quadro comparativo a seguir.


   

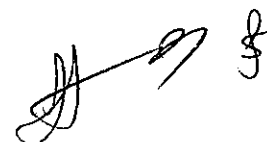
*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

9. Observamos que no quadro de Tarifas de Pedágio, constante da Portaria MT nº 69, publicada no Diário Oficial da União, de 28 de fevereiro de 2001, e que autorizou o início da cobrança de pedágio nas praças de Retiro, Cristal e Capão Seco, a numeração das categorias de veículos diverge dos quadros constantes dos itens 6.2.6 do Contrato de Concessão e 5.2.1.(b) do Termo Aditivo. A divergência ocorreu pois a portaria considerou a numeração de categorias do sistema federal, diferentemente do contrato e termo aditivo. Os valores das tarifas apresentadas na portaria, no entanto, correspondem aos valores do quadro da Tarifa Básica conforme o item 5.2.2 do Termo Aditivo, não havendo qualquer prejuízo ao equilíbrio econômico-financeiro. Coerentemente com o contrato e o termo aditivo, a ANTT dá publicidade às revisões tarifárias e reajustes de acordo com o sistema estadual de categorias.

Quadro 1- Categorias de veículos segundo tabelas estadual e federal

| Tipo de veículo | Nº de eixos | Categoria (Contrato e Termo Aditivo – Estadual) | Categoria Portaria MT nº 69 |
|----------------------------------|-------------|---|-----------------------------|
| Veículo de passeio e utilitários | 2 | 1 | 1 |
| Veículo comercial | 2 | 2 | 2 |
| Veículo comercial | 3 | 3 | 4 |
| Veículo comercial | 4 | 4 | 6 |
| Veículo comercial | 5 | 5 | 7 |
| Veículo comercial | 6 | 6 | 8 |
| Veículo de passeio com reboque | 3 | 7 | 3 |
| Veículo de passeio com reboque | 4 | 8 | 5 |

10. Destaque deve ser dado à redução da relação inicial entre as categorias comercial e de passeio apresentada na Proposta Comercial de 1,67 para 1,25, conforme descrito no Termo Aditivo em relação ao ano de 1999, passando a 1,35 em 2000 até 2005, aumentando e permanecendo até o final do prazo da concessão em 1,38, a partir de dezembro de 2004. 



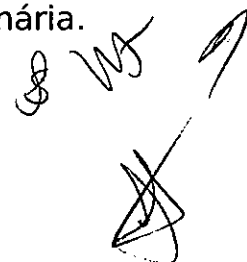
11. Com o objetivo de manter a mesma estrutura tarifária das demais concessões federais, por meio da Resolução nº 4.236/2013, a Diretoria autorizou a alteração da relação entre as categorias comercial e de passeio (fator VP/VL) para 1,7 em 2014, 1,9 em 2015 e 2,0 a partir de 2016 até o final do prazo da concessão.

3.1. Reajuste

12. A primeira atualização monetária coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças de Retiro e Cristal, da Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Camaquã e na praça de Capão Seco, da Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Rio Grande, no dia 1º de março de 2001, e implicou em um aumento de 9,77% sobre a TBP. O reajuste foi autorizado pela portaria citada acima, com base no IRT definitivo no valor de 1,09775, correspondente à variação ponderada dos índices divulgados pela Fundação Getúlio Vargas – FGV do 2º mês anterior à data base (dez/1999) ao 2º mês anterior à data de reajuste (dez/2000), relativos a out/1999 e out/2000, respectivamente, utilizados na aplicação da fórmula paramétrica de cálculo do IRT.

13. O segundo reajuste, calculado de maneira análoga ao primeiro e deste ponto em diante, de maneira repetitiva, corrigiu também as tarifas praticadas nas praças de Pavão da Rodovia BR-116/RS, Trecho Pelotas – Jaguarão, e Glória da Rodovia BR-392/RS, Trecho Pelotas – Santana da Boa Vista.

14. O quadro 2 apresenta, resumidamente, a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.



Quadro 2 - Evolução do IRT

| Ano | IRT definitivo | Varição |
|------|----------------|---------|
| 2001 | 1,09775 | 9,77% |
| 2002 | 1,18612 | 8,05% |
| 2003 | 1,31323 | 10,72% |
| 2004 | 1,51412 | 15,30% |
| 2005 | 1,66741 | 10,12% |
| 2006 | 1,79901 | 7,89% |
| 2007 | 1,85824 | 3,29% |
| 2008 | 1,93539 | 4,15% |
| 2009 | 2,12434 | 9,76% |
| 2010 | 2,15473 | 1,43% |
| 2011 | 2,26500 | 5,12% |
| 2012 | 2,36798 | 4,55% |
| 2013 | 2,47968 | 4,72% |
| 2014 | 2,62145 | 5,72% |
| 2015 | 2,67644 | 4,88% |
| 2016 | 2,93145 | 6,62% |
| 2017 | 3,08206 | 5,14% |
| 2018 | 3,16838 | 2,80% |

3.2. Revisões

15. Nos termos do contrato de concessão, foram realizadas catorze revisões ordinárias e dez revisões extraordinárias.

16. A 1ª Revisão da TB, promovida em 2004 e aprovada pela Resolução 830/ANTT, de 27 de dezembro de 2004 – NT ANTT 118/2004/GEECO/ANTT, de 15 de dezembro de 2004, Processo nº 50500.206629/2004-71, alterou, por conta de atrasos e arredondamentos as tarifas de dez/2000, dez/2001 e dez/2002, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2004, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, resultando na grade tarifária apresentada a seguir, destacando-se a alteração da relação entre a categoria comercial e de passeio prevista para dez/2004 de 1,35 para 1,38, mantendo-se até o final do prazo de concessão.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

Quadro 3 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

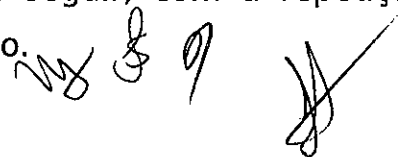
| Mês/Ano | Cat1 | Cat2 | Cat3 | Cat4 | Cat5 | Cat6 | Cat7 | Cat8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2000 | 2,00410 | 2,73286 | 4,09929 | 5,46573 | 6,83216 | 8,19859 | 3,00615 | 4,00820 |
| dez/2001 | 2,05898 | 2,78449 | 4,15121 | 5,56898 | 6,96123 | 8,35347 | 3,08846 | 4,14347 |
| dez/2002 | 2,31156 | 3,06324 | 4,62313 | 6,19282 | 7,69127 | 9,25607 | 3,43418 | 4,56169 |
| dez/2003 | 2,51942 | 3,40122 | 5,10183 | 6,80244 | 8,50306 | 10,20367 | 3,77914 | 5,03885 |
| dez/2004 | 2,72150 | 3,75394 | 5,63091 | 7,50789 | 9,38486 | 11,26183 | 4,08255 | 5,44299 |
| dez/2005 | 2,93922 | 4,05426 | 6,08139 | 8,10852 | 10,13565 | 12,16278 | 4,40883 | 5,87843 |
| dez/2006 | 3,17435 | 4,37860 | 6,56790 | 8,75720 | 10,94650 | 13,13580 | 4,76153 | 6,34871 |
| dez/2007 | 3,17435 | 4,37860 | 6,56790 | 8,75720 | 10,94650 | 13,13580 | 4,76153 | 6,34871 |

17. A 2ª Revisão da TB promovida em 2005 e aprovada pela Resolução 1.244/ANTT, de 21 de dezembro de 2005 – NT ANTT 104/2005/GEECO/ANTT, de 15 de dezembro de 2005, Processo nº 50500.072139/2005-13, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2003, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2005, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, resultando na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2006 até o final da concessão.

Quadro 4 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat1 | Cat2 | Cat3 | Cat4 | Cat5 | Cat6 | Cat7 | Cat8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2000 | 2,00410 | 2,73286 | 4,09929 | 5,46573 | 6,83216 | 8,19859 | 3,00615 | 4,00820 |
| dez/2001 | 2,05898 | 2,78449 | 4,17674 | 5,56898 | 6,96123 | 8,35347 | 3,08846 | 4,11795 |
| dez/2002 | 2,31156 | 3,06324 | 4,62803 | 6,19282 | 7,69127 | 9,25607 | 3,43418 | 4,55679 |
| dez/2003 | 2,50971 | 3,43434 | 5,08546 | 6,80263 | 8,51980 | 10,17092 | 3,76456 | 5,01942 |
| dez/2004 | 2,72150 | 3,75394 | 5,63091 | 7,50789 | 9,38486 | 11,26183 | 4,08255 | 5,44299 |
| dez/2005 | 2,95760 | 4,07961 | 6,11942 | 8,15922 | 10,19903 | 12,23884 | 4,43640 | 5,91519 |
| dez/2006 | 3,19420 | 4,40598 | 6,60897 | 8,81196 | 11,01495 | 13,21794 | 4,79131 | 6,38841 |
| dez/2007 | 3,19420 | 4,40598 | 6,60897 | 8,81196 | 11,01495 | 13,21794 | 4,79131 | 6,38841 |

18. A 3ª Revisão da TB promovida em 2006 e aprovada pela Resolução 1.774/ANTT, de 20 de dezembro de 2006 – NT ANTT 094/2006/GEECO/ANTT, de 13 de dezembro de 2006, Processo nº 50500.069098/2006-51, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2004, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2006, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2006 até o final da concessão.



Quadro 5 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat1 | Cat2 | Cat3 | Cat4 | Cat5 | Cat6 | Cat7 | Cat8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2004 | 2,69880 | 3,77831 | 5,63749 | 7,49666 | 9,35583 | 11,27497 | 4,07818 | 5,45757 |
| dez/2005 | 2,95760 | 4,07961 | 6,11942 | 8,15922 | 10,19903 | 12,23884 | 4,43640 | 5,91519 |
| dez/2006 | 3,19565 | 4,40798 | 6,61196 | 8,81595 | 11,01994 | 13,22393 | 4,79348 | 6,39130 |
| dez/2007 | 3,19565 | 4,40798 | 6,61196 | 8,81595 | 11,01994 | 13,22393 | 4,79348 | 6,39130 |

19. A 4ª Revisão da TB promovida em 2007 e aprovada pela Resolução 2.638/ANTT, de 08 de abril de 2008 – NT ANTT 092/2007/GEECO/ANTT, de 06 de dezembro de 2007, Processo nº 50500.069072/2006-11, alterou, por conta de arredondamento na tarifa de dez/2005, e pelo restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, a partir de dez/2007, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2007 até o final da concessão.

Quadro 6 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat1 | Cat2 | Cat3 | Cat4 | Cat5 | Cat6 | Cat7 | Cat8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2005 | 2,94606 | 4,05779 | 6,11447 | 8,17116 | 10,17226 | 12,22895 | 4,44689 | 5,89213 |
| dez/2006 | 3,19565 | 4,40798 | 6,61196 | 8,81595 | 11,01994 | 13,22393 | 4,79348 | 6,39130 |
| dez/2007 | 3,19649 | 4,40913 | 6,61370 | 8,81826 | 11,02283 | 13,22740 | 4,79473 | 6,39298 |
| dez/2008 | 3,19649 | 4,40913 | 6,61370 | 8,81826 | 11,02283 | 13,22740 | 4,79473 | 6,39298 |

20. A 5ª Revisão da TB promovida em 2008 e aprovada pela Resolução 2.970/ANTT, de 18 de dezembro de 2008 – NT ANTT 096/2008/GEECO/ANTT, de 10 de dezembro de 2008, Processo nº 50500.083863/2008-15, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2007 a 31 de dezembro de 2007 e para o período de 10 de abril de 2008 a 31 de dezembro de 2008, atraso no reajuste de 2007, consideração de receitas alternativas auferidas em 2007 e por alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2008 até o final da concessão.



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

Quadro 7 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2006 | 3,17504 | 4,41277 | 6,61915 | 8,82554 | 11,03192 | 13,23831 | 4,78947 | 6,40390 |
| dez/2007 | 3,16114 | 4,34953 | 6,54308 | 8,73662 | 10,89261 | 13,08615 | 4,74877 | 6,33640 |
| dez/2008 | 3,19005 | 4,40025 | 6,60038 | 8,80051 | 11,00063 | 13,20076 | 4,78508 | 6,38010 |
| dez/2009 | 3,19005 | 4,40025 | 6,60038 | 8,80051 | 11,00063 | 13,20076 | 4,78508 | 6,38010 |

21. A 1ª Revisão Extraordinária da TB promovida em 2009 e aprovada pela Resolução 3.112/ANTT, de 19 de abril de 2009 – NT ANTT 17/2009/GEINV/SUINF, de 16 de abril de 2009, Processo nº 50500.017307/2009-23, alterou, por conta de alterações no Cronograma Financeiro de Investimentos – Quadro 7 do Fluxo de Caixa da Concessionária – necessárias para minimizar os impactos causados pelos fenômenos naturais ocorridos em janeiro de 2009, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2008 até o final da concessão.

Quadro 8 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2006 | 3,17504 | 4,41277 | 6,61915 | 8,82554 | 11,03192 | 13,23831 | 4,78947 | 6,40390 |
| dez/2007 | 3,16114 | 4,34953 | 6,54308 | 8,73662 | 10,89261 | 13,08615 | 4,74877 | 6,33640 |
| dez/2008 | 3,23297 | 4,45945 | 6,68917 | 8,91890 | 11,14862 | 13,37835 | 4,84945 | 6,46594 |
| dez/2009 | 3,23297 | 4,45945 | 6,68917 | 8,91890 | 11,14862 | 13,37835 | 4,84945 | 6,46594 |

22. A 6ª Revisão da TB promovida em 2009 e aprovada pela Resolução ANTT 3.361/2009, de 17 de dezembro de 2009, Processo nº 50500.056529/2009-61, alterou, por conta de consideração da 1ª Revisão Extraordinária das TB, de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2009 a 31 de dezembro de 2009, de receitas alternativas auferidas em 2008 e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2009 até o final da concessão.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias


Quadro 9 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2007 | 3,16114 | 4,34953 | 6,54308 | 8,73662 | 10,89261 | 13,08615 | 4,74877 | 6,33640 |
| dez/2008 | 3,20099 | 4,37783 | 6,59028 | 8,80273 | 11,01518 | 13,18056 | 4,80149 | 6,40199 |
| dez/2009 | 3,35447 | 4,62705 | 6,94057 | 9,25409 | 11,56761 | 13,88114 | 5,03171 | 6,70894 |
| dez/2010 | 3,35447 | 4,62705 | 6,94057 | 9,25409 | 11,56761 | 13,88114 | 5,03171 | 6,70894 |

23. A 7ª Revisão da TB promovida em 2010 e aprovada pela Resolução ANTT 3.621/2010, de 15 de dezembro de 2010, processos nº 50500.018802/2010-93 e nº 50500.117399/2010-84, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2010 a 31 de dezembro de 2010, de receitas alternativas auferidas em 2009, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 2ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2010 até o final da concessão.

Quadro 10 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2008 | 3,20099 | 4,37783 | 6,59028 | 8,80273 | 11,01518 | 13,18056 | 4,80149 | 6,40199 |
| dez/2009 | 3,34149 | 4,64096 | 6,96143 | 9,23550 | 11,55598 | 13,87646 | 5,01223 | 6,72939 |
| dez/2010 | 3,45368 | 4,76389 | 7,14584 | 9,52779 | 11,90974 | 14,29168 | 5,18052 | 6,90736 |
| dez/2011 | 3,45368 | 4,76389 | 7,14584 | 9,52779 | 11,90974 | 14,29168 | 5,18052 | 6,90736 |

24. A 3ª Revisão Extraordinária da TB promovida em 2011 e aprovada pela Resolução ANTT nº 3.742, de 25 de novembro de 2011, processos nº 50500.072049/2011-62 e nº 50500.023948/2011-31, alterou, por conta de inclusão, via Fluxo de Caixa Marginal, de investimentos no item G.3, referentes a obras-de-arte especiais, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2011 até o final da concessão. 

Quadro 11 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2009 | 3,34149 | 4,64096 | 6,96143 | 9,23550 | 11,55598 | 13,87646 | 5,01223 | 6,72939 |
| dez/2010 | 3,45368 | 4,76389 | 7,14584 | 9,52779 | 11,90974 | 14,29168 | 5,18052 | 6,90736 |
| dez/2011 | 3,49929 | 4,82681 | 7,24021 | 9,65361 | 12,06701 | 14,48042 | 5,24894 | 6,99858 |
| dez/2012 | 3,49929 | 4,82681 | 7,24021 | 9,65361 | 12,06701 | 14,48042 | 5,24894 | 6,99858 |

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

25. A 8ª Revisão da TB promovida em 2011 e aprovada pela Resolução ANTT 3.754/2011, de 20 de dezembro de 2011, processos nº 50500.098376/2011-44 e nº 50500.090485/2011-13, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2011 a 31 de dezembro de 2011, de receitas alternativas auferidas em 2010, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 4ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2011 até o final da concessão.

Quadro 12 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

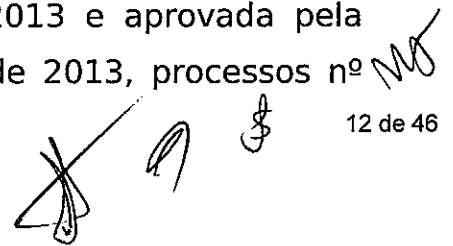
| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2009 | 3,34149 | 4,64096 | 6,96143 | 9,23550 | 11,55598 | 13,87646 | 5,01223 | 6,72939 |
| dez/2010 | 3,44371 | 4,76821 | 7,15232 | 9,53642 | 11,92053 | 14,30463 | 5,16556 | 6,88741 |
| dez/2011 | 3,56759 | 4,92101 | 7,38152 | 9,84203 | 12,30254 | 14,76304 | 5,35138 | 7,13518 |
| dez/2012 | 3,56759 | 4,92101 | 7,38152 | 9,84203 | 12,30254 | 14,76304 | 5,35138 | 7,13518 |

26. A 9ª Revisão da TB promovida em 2012 e aprovada pela Resolução ANTT 3.961/2012, de 19 de dezembro de 2012, processos nº 50500.100156/2012-79 e nº 50500.100649/2012-17, alterou, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2012 a 31 de dezembro de 2012, de receitas alternativas auferidas em 2011, correção de alíquota de ISSQN e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, além da 5ª Revisão Extraordinária das TB, o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir, com a repetição dos valores de dez/2012 até o final da concessão.

Quadro 13 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2010 | 3,44371 | 4,76821 | 7,15232 | 9,53642 | 11,92053 | 14,30463 | 5,16556 | 6,88741 |
| dez/2011 | 3,54733 | 4,89307 | 7,33961 | 9,78614 | 12,23268 | 14,67921 | 5,32100 | 7,09466 |
| dez/2012 | 3,64966 | 5,03422 | 7,55133 | 10,06844 | 12,58555 | 15,10266 | 5,47449 | 7,29932 |
| dez/2013 | 3,64966 | 5,03422 | 7,55133 | 10,06844 | 12,58555 | 15,10266 | 5,47449 | 7,29932 |

27. A 10ª Revisão da TB promovida em 2013 e aprovada pela Resolução ANTT 4.236/2013, de 19 de dezembro de 2013, processos nº




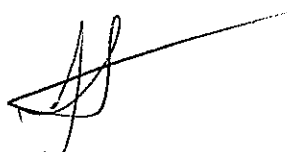
*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

50500.171122/2013-40, 50500.166433/2013-97, 50500.114673/2013-14 e 50500.195204/2013-80, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2013, de receitas alternativas auferidas em 2012, de inexecuções e de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF, além da 6ª Revisão Extraordinária das TB, que incorporou pista duplicada da BR-392, retirou trecho Pelotas – Bagé e acesso aos Molhes e alterou os multiplicadores tarifários, alterou o quadro de tarifas constante do item 5.2.2 do Termo Aditivo nº 001/00, e resultou na grade tarifária apresentada a seguir.

Quadro 14 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Mês/Ano | Cat 1 | Cat 2 | Cat 3 | Cat 4 | Cat 5 | Cat 6 | Cat 7 | Cat 8 |
|----------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|---------|---------|
| dez/2012 | 3,64966 | 5,03422 | 7,55133 | 10,06844 | 12,58555 | 15,10266 | 5,47449 | 7,29932 |
| dez/2013 | 2,68433 | 4,56336 | 6,84504 | 9,12672 | 11,40840 | 13,69009 | 4,02650 | 5,36866 |

28. A 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2014 e aprovada pela Resolução ANTT 4.515/2014, de 19 de dezembro de 2014, e retificada pela Resolução nº 4.620, de 25 de fevereiro de 2015. A análise consta nos processos nº 50500.027542/2014-71, nº 50500.150830/2014-28, nº 50500.178534/2014-91, nº 50500.162542/2014-16, nº 50500.162590/2014-12 e nº 50500.162589/2014-80. A 11ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2013 a 31 de dezembro de 2014, de receitas alternativas auferidas em 2013, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 7ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos com a finalidade de elevar os parâmetros de qualidade de pavimento do contrato, os impactos foram escalonados em 7 anos e resultou nas grades tarifária apresentadas a seguir.



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

Quadro 15 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Categorias | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Dez/14 | 2,67644 | 5,08524 | 7,62786 | 10,17048 | 12,71310 | 15,25572 | 4,01466 | 5,35289 |
| Dez/15 | 2,74253 | 5,48507 | 8,22760 | 10,97014 | 13,71267 | 16,45521 | 4,11380 | 5,48507 |
| Dez/16 | 2,79517 | 5,59034 | 8,38551 | 11,18068 | 13,97585 | 16,77103 | 4,19276 | 5,59034 |
| Dez/17 | 2,85134 | 5,70268 | 8,55402 | 11,40536 | 14,25670 | 17,10804 | 4,27701 | 5,70268 |
| Dez/18 | 2,90913 | 5,81827 | 8,72740 | 11,63653 | 14,54567 | 17,45480 | 4,36370 | 5,81827 |
| Dez/19 | 2,96959 | 5,93918 | 8,90877 | 11,87836 | 14,84795 | 17,81754 | 4,45438 | 5,93918 |
| Dez/20 | 3,02579 | 6,05157 | 9,07736 | 12,10315 | 15,12894 | 18,15472 | 4,53868 | 6,05157 |

29. A 12ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2015 e aprovada pela Resolução ANTT 4.976/2015, de 22 de dezembro de 2015. A análise consta nos processos nº 50500.132327/2015-71 e nº 50500.273602/2015-14. A 12ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2014 a 31 de dezembro de 2014, de receitas alternativas auferidas em 2014, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 8ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos. Os impactos resultaram nas grades tarifária apresentadas a seguir.

Quadro 16 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Categorias | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Dez/15 | 3,29207 | 6,58415 | 9,87622 | 13,16830 | 16,46037 | 19,75245 | 4,93811 | 6,58415 |
| Dez/16 | 3,35526 | 6,71053 | 10,06579 | 13,42105 | 16,77631 | 20,13158 | 5,03289 | 6,71053 |
| Dez/17 | 3,42269 | 6,84538 | 10,26806 | 13,69075 | 17,11344 | 20,53613 | 5,13403 | 6,84538 |
| Dez/18 | 3,49206 | 6,98412 | 10,47617 | 13,96823 | 17,46029 | 20,95235 | 5,23809 | 6,98412 |
| Dez/19 | 3,56463 | 7,12927 | 10,69390 | 14,25853 | 17,82316 | 21,38780 | 5,34695 | 7,12927 |
| Dez/20 | 3,63209 | 7,26419 | 10,89628 | 14,52838 | 18,16047 | 21,79256 | 5,44814 | 7,26419 |

30. A 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2016 e aprovada pela Resolução ANTT 5.252/2016, de 21 de dezembro de 2016. A análise consta nos processos nº 50500.323785/2016-07 e nº 50500.337544/2016-37. A 13ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015, de receitas alternativas auferidas em 2015, de inexecuções, de

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 9ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos. Os impactos resultaram nas grades tarifária apresentadas a seguir.

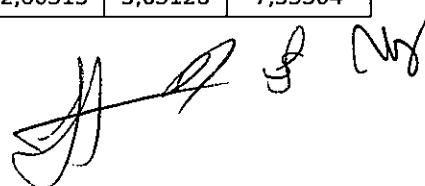
Quadro 17 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Categorias | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Dez/16 | 3,46638 | 6,93276 | 10,39914 | 13,86552 | 17,33190 | 20,79829 | 5,19957 | 6,93276 |
| Dez/17 | 3,52255 | 7,04510 | 10,56765 | 14,09020 | 17,61275 | 21,13530 | 5,28382 | 7,04510 |
| Dez/18 | 3,58034 | 7,16069 | 10,74103 | 14,32137 | 17,90172 | 21,48206 | 5,37051 | 7,16069 |
| Dez/19 | 3,64080 | 7,28160 | 10,92240 | 14,56320 | 18,20400 | 21,84480 | 5,46119 | 7,28160 |
| Dez/20 | 3,69700 | 7,39400 | 11,09099 | 14,78799 | 18,48499 | 22,18198 | 5,54549 | 7,39400 |

31. A 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária da TBP foi promovida em 2017 e aprovada pela Resolução ANTT 5.630/2017, de 27 de dezembro de 2017. A análise consta nos processos nº 50500.460499/2016-13 e nº 50500.401260/2017-92. A 14ª Revisão Ordinária ocorreu, principalmente, por conta de arredondamento da tarifa cobrada ao usuário no período de 1º de janeiro de 2016 a 31 de dezembro de 2016, de receitas alternativas auferidas em 2016, de inexecuções, de alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER, da não utilização de parte da verba da PRF e atualização do tráfego real no fluxo de caixa marginal. A 10ª Revisão Extraordinária das TBP, além de alterações como postergações e inclusões, incorporou investimentos. Os impactos resultaram nas grades tarifária apresentadas a seguir.

Quadro 18 – Quadro de Tarifa Básica (TB)

| Categorias | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|------------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Dez/16 | 3,46638 | 6,93276 | 10,39914 | 13,86552 | 17,33190 | 20,79829 | 5,19957 | 6,93276 |
| Dez/17 | 3,59307 | 7,18615 | 10,77922 | 14,37230 | 17,96537 | 21,55845 | 5,38961 | 7,18615 |
| Dez/18 | 3,65086 | 7,30174 | 10,95260 | 14,60347 | 18,25434 | 21,90521 | 5,47630 | 7,30174 |
| Dez/19 | 3,71132 | 7,42265 | 11,13397 | 14,84530 | 18,55662 | 22,26795 | 5,56698 | 7,42265 |
| Dez/20 | 3,76752 | 7,53504 | 11,30257 | 15,07009 | 18,83761 | 22,60513 | 5,65128 | 7,53504 |



3.3. Evolução das tarifas cobradas do usuário

32. O quadro 19 apresenta a evolução da tarifa cobrada pela concessionária aos seus usuários em decorrência da combinação das revisões com o reajuste e a aplicação do critério de arredondamento:

Quadro 19 – Histórico das tarifas cobradas nas praças de pedágio

| Evento | DATA | Valor P1 a P5 | Variação |
|--|------------|---------------|----------|
| Termo Aditivo nº 001/00 | 07/07/2000 | 2,00 | - |
| 1º Reajuste | 01/03/2001 | 2,20 | 10,00% |
| 2º Reajuste | 25/05/2002 | 2,60 | 18,18% |
| 3º Reajuste | 17/02/2003 | 3,10 | 19,23% |
| 4º Reajuste | 01/01/2004 | 3,80 | 22,58% |
| 5º Reajuste e 1ª Revisão Ordinária | 01/01/2005 | 4,50 | 18,42% |
| 6º Reajuste e 2ª Revisão Ordinária | 01/01/2006 | 5,30 | 17,78% |
| 7º Reajuste e 3ª Revisão Ordinária | 01/01/2007 | 5,90 | 11,32% |
| 8º Reajuste e 4ª Revisão Ordinária | 10/04/2008 | 6,20 | 5,08% |
| 9º Reajuste e 5ª Revisão Ordinária | 01/01/2009 | 6,80 | 9,68% |
| 10º Reajuste e 6ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária | 01/01/2010 | 7,20 | 5,88% |
| 11º Reajuste, 7ª Revisão Ordinária e 2ª Revisão Extraordinária | 01/01/2011 | 7,80 | 8,33% |
| 12º Reajuste, 8ª Revisão Ordinária, 3ª e 4ª Revisões Extraordinárias | 01/01/2012 | 8,40 | 7,69% |
| 13º Reajuste, 9ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária | 01/01/2013 | 9,00 | 7,14% |
| 14º Reajuste, 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária | 01/01/2014 | 7,00 | -22,22% |
| 15º Reajuste, 11ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária | 01/01/2015 | 7,40 | 5,71% |
| 16º Reajuste, 12ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária | 01/01/2016 | 9,70 | 31,08% |
| 17º Reajuste, 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária | 01/01/2017 | 10,70 | 10,31% |
| 18º Reajuste, 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária | 01/01/2018 | 11,40 | 6,54% |

33. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias realizadas estão ilustrados no Gráfico 1, juntamente com a tarifa praticada em função do reajuste contratual.

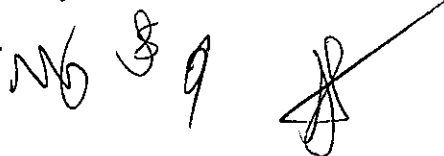
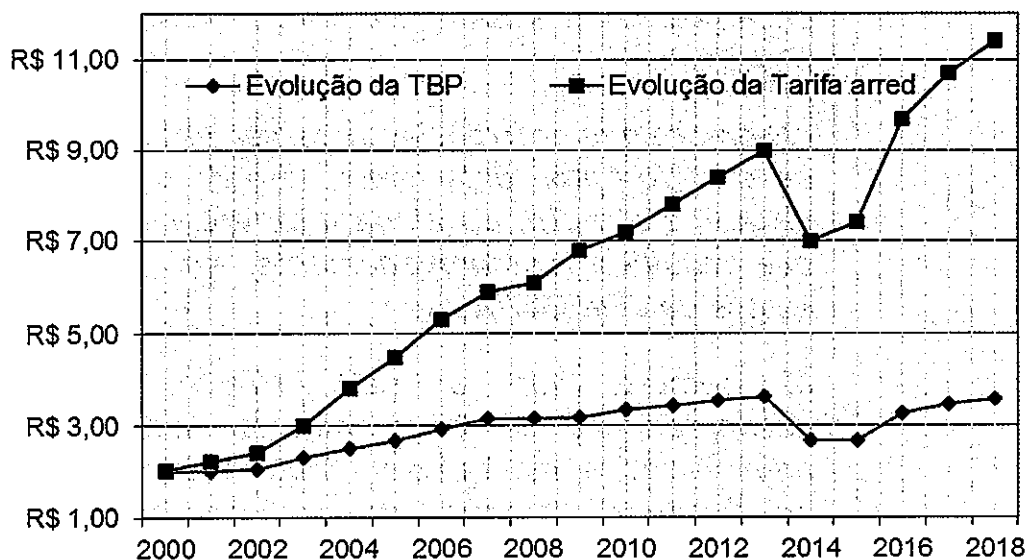


Gráfico 1: Evolução da TBP e da Tarifa arredondada



4. PRINCIPAIS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS

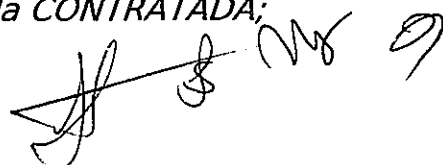
4.1. Dispositivos contratuais e normativos aplicáveis à Revisão da TBP

34. Vale transcrever o que dispõe a cláusula sétima do Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98), quanto à revisão tarifária:

“7.1. O CONTRATO será revisto para restabelecer a relação original entre encargos da CONTRATADA e receita da Concessão, visando a manutenção de seu equilíbrio econômico-financeiro.

7.2. Sem prejuízos de outras hipóteses, a revisão da tarifa básica dar-se-á nos seguintes casos:

a) ressalvados os impostos sobre a renda, sempre que forem criados, alterados ou extintos outros tributos ou sobrevierem disposições legais, quando ocorridas após a data de assinatura do presente ADITIVO e que repercutam nos custos da CONTRATADA;



b) sempre que houver acréscimo ou supressão de encargos no PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (P.E.R);

c) sempre que ocorrências supervenientes, decorrentes de caso fortuito, força maior, fato do príncipe ou fato da Administração, ou ainda interferências Imprevistas que resultem, comprovadamente, em acréscimo dos custos da CONTRATADA;

d) sempre que a CONTRATADA promover a desapropriação de bens imóveis, instituir servidão administrativa ou impuser limitações administrativas ao direito de propriedade, suportando os encargos respectivos;

e) sempre que alteração unilateral do CONTRATO modificar os encargos da CONTRATADA;

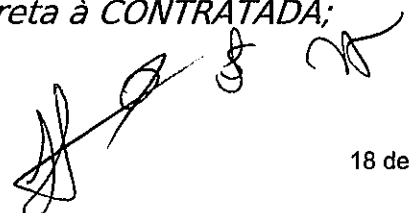
f) sempre que forem constatadas modificações estruturais nos preços relativos dos fatores de produção ou modificações substanciais nos preços dos insumos relativos aos principais componentes de custos considerados pela CONTRATADA na definição dos encargos, desde que imprevisíveis e não atendidas ou cobertos pelos reajustes tarifários previstos no CONTRATO, para mais ou para menos, conforme o caso, observados os preceitos legais pertinentes.

7.3. Sempre que houver, lugar para a revisão da TARIFA, CONTRATANTE (ou DNER) e CONTRATADA poderão acordar, complementar ou alternativamente ao aumenta do valor da TARIFA:

a) alteração do prazo da Concessão;

b) alteração dos trechos que integram o PÓLO DE CONCESSÃO RODOVIÁRIA PELOTAS/RS;

c) atribuição de compensação direta à CONTRATADA;





*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

d) adequação do PROGRAMA DE EXPLORAÇÃO DA RODOVIA (PER);

e) combinação das alternativas anteriores;

f) outras formas autorizadas por Lei.

7.4. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO terá início:

a) mediante requerimento dirigido pela CONTRATADA ao Diretor Geral do DNER, acompanhado de "Relatório Técnico" ou "Laudo Pericial" que demonstre o impacto ou a repercussão de qualquer das ocorrências acima referidas sobre as componentes de custos consideradas pela CONTRATADA ou, ainda, sobre suas receitas;

b) de ofício, pelo Diretor-Geral do DNER.

7.5. O Diretor-Geral da DNER terá o prazo de 10 (dez) dias úteis para decidir sobre o requerimento a que alude o subitem "a" do item anterior, contado da data da sua apresentação.

7.6. Caso não haja decisão no prazo estabelecido, os autos serão imediatamente submetidos à deliberação do Ministério dos Transportes.

7.7. Se o requerimento não for aprovado, a revisão poderá ser submetida ao "Processo Amigável de Solução das Divergências Contratuais" previsto no CONTRATO.

7.8. Aprovado o requerimento ou expedido o laudo de arbitragem, com a definição da nova equação contratual, o Diretor Geral do DNER autorizará no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, que a nova equação - acompanhada da nova TARIFA - seja praticada pela CONTRATADA.

7.9. A revisão do CONTRATO, com a recomposição do seu equilíbrio econômico-financeiro inicial, será

relativamente ao evento ou fato que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período da Concessão.

7.10. O processo de revisão do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO não poderá prescindir da análise das alterações sofridas na economia interna do contrato quanto a taxa interna de retorno, payback, exposição máxima do caixa anual, valor presente líquido do resultado, variação do valor total do contrato e demais indicadores econômico-financeiros passíveis de aferição.

7.11. O procedimento de revisão das tarifas será concluído num prazo máximo de 120 (cento e vinte) dias, ressalvada a hipótese de necessidade de instrução, quando o prazo poderá ser prorrogado.”

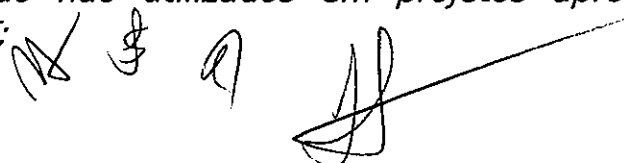
35. Ressalta-se ainda a Resolução nº 675, de 4 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias e nos arts. 2º-A e 2º-C daqueles relativos às revisões extraordinárias:

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;

b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;

d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o reajuste do ano anterior e do presente, decorrentes de:

a) aplicação, quando da concessão do reajuste anterior, do índice de reajuste tarifário provisório e do índice definitivo;

b) arredondamento da tarifa do reajuste anterior, conforme previsão contratual;

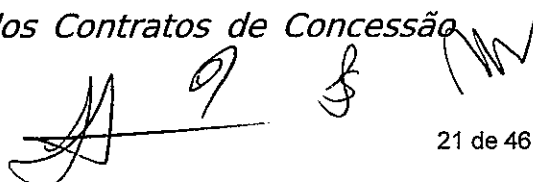
c) defasagem decorrente de eventual concessão de reajuste tarifário em data posterior ao contrato;

III – as repercussões decorrentes de: inexecuções, antecipações e postergações de obras e serviços previstos nos cronogramas anuais do Programa de Exploração da Rodovia.

Art. 2º-A Nas revisões extraordinárias serão consideradas as repercussões, decorrentes, única e exclusivamente, de fato de força maior, ocorrência superveniente, caso fortuito, fato da Administração, alteração unilateral do contrato, ou fato de príncipe que resultem, comprovadamente, em alteração dos encargos da concessionária.

(...)

Art. 2º-C A inclusão de obras ou serviços não previstos no PER, será efetuada conforme a Metodologia de Reequilíbrio Econômico-Financeiro dos novos investimentos e serviços dos Contratos de Concessão



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

*de Rodovias Federais, aprovada pela Resolução nº
3.651, de 7 de abril de 2011.”*

4.2. Dispositivos contratuais aplicáveis à concessão de reajuste

36. O item 7.2.1 do Contrato de Concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98), sofreu alteração por meio do Termo Aditivo nº 005/2016, de 19 de dezembro de 2016. As Notas Técnicas nº 176/2016/GEROR/SUINF, de 23 de setembro de 2016, nº 212/2016/GEROR/SUINF, de 28 de novembro de 2016, e nº 223/2016/GEROR/SUINF, de 13 de dezembro de 2016, ofereceram os elementos para a alteração da fórmula paramétrica do IRT.

37. Considera-se a nova fórmula de IRT neste procedimento de reajuste:

“7.2.1. O valor de cada TARIFA BÁSICA deverá ser reajustado, utilizando-se a fórmula explicitada a seguir:

$$TB_R = TB \times \left\{ 0,10 \frac{(IT_i - IT_0)}{IT_0} + 0,180107 \frac{(IP_i - IP_0)}{IP_0} + 0,019893 \frac{(ILB_i - ILB_0)}{ILB_0} + 0,20 \frac{(IOAE_i - IOAE_0)}{IOAE_0} + 0,10 \frac{(INCC_i - INCC_0)}{INCC_0} + 0,30 \frac{(IC_i - IC_0)}{IC_0} + 0,10 \frac{(IGPM_i - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right\}$$

Onde:

TBR – é o valor de cada Tarifa Básica reajustada;

TB – é o valor de cada Tarifa Básica referente à data base;

IT₀ – é o índice de Terraplanagem, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

IT_i – é o índice de Terraplanagem, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

IP₀ – é o índice de Pavimentação, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

IP_i – é o índice de Pavimentação, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

IOAE₀ – é o índice de Obras de Artes Especiais, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

IOAE_i – é o índice de Obras de Artes Especiais, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

INCC₀ – é o índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

INCC_i – é o índice Nacional do Custo da Construção, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

IC₀ – é o índice de Serviços de Consultoria, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

IC_i – é o índice de Serviços de Consultoria, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

IGPM₀ – é o índice Geral de Preços de Mercado, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

IGPM_i – é o índice de Geral de Preços de Mercado, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

ILB₀ – é o índice de Ligantes Betuminosos, relativo ao 2º mês anterior ao da data-base, calculado pela FGV;

ILB_i – é o índice de Ligantes Betuminosos, relativo ao 2º mês anterior ao da data de reajuste, calculado pela FGV;

0,10; 0,180107; 0,019893; 0,20; 0,10; 0,30 e 0,10 – parâmetros cuja soma é igual a 1 (um)."

38. O Termo Aditivo nº 004/14 ao contrato de concessão nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) suprimiu o disposto na subcláusula 5.1 do Termo Aditivo nº 001/00 e alterou a subcláusula 5.2 e seus itens do Termo Aditivo nº 001/00, que passou a ter a seguinte redação:

"5.2. Fica estabelecido, a partir de 01 de janeiro de 2014, o seguinte quadro de Tarifa Básica de Pedágio (TBP), mediante cobrança bidirecional em todas as praças de pedágio do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS."

QUADRO DE TARIFA BÁSICA (TB)

| ANO | VEÍCULO DE PASSEIO | | | VEÍCULO COMERCIAL | | | | |
|--------|---------------------------|---------|---------|---------------------------|---------|---------|----------|----------|
| | CAT. P/ CONTRATO ESTADUAL | | | CAT. P/ CONTRATO ESTADUAL | | | | |
| | 1 | 7 | 8 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | CAT. P/ CONTRATO FEDERAL | | | CAT. P/ CONTRATO FEDERAL | | | | |
| | 1 | 3 | 5 | 2 | 4 | 6 | 7 | 8 |
| dez-00 | 2,00410 | 3,00615 | 4,00820 | 2,73286 | 4,09929 | 5,46573 | 6,83216 | 8,19859 |
| dez-01 | 2,05898 | 3,08846 | 4,11795 | 2,78449 | 4,17674 | 5,56898 | 6,96123 | 8,35347 |
| dez-02 | 2,31156 | 3,43418 | 4,55679 | 3,06324 | 4,62803 | 6,19282 | 7,69127 | 9,25607 |
| dez-03 | 2,50971 | 3,76456 | 5,01942 | 3,43434 | 5,08546 | 6,80263 | 8,51980 | 10,17092 |
| dez-04 | 2,69880 | 4,07818 | 5,45757 | 3,77831 | 5,63749 | 7,49666 | 9,35583 | 11,27497 |
| dez-05 | 2,94606 | 4,44689 | 5,89213 | 4,05779 | 6,11447 | 8,17116 | 10,17226 | 12,22895 |
| dez-06 | 3,17504 | 4,78947 | 6,40390 | 4,41277 | 6,61915 | 8,82554 | 11,03192 | 13,23831 |
| dez-07 | 3,16114 | 4,74877 | 6,33640 | 4,34953 | 6,54308 | 8,73662 | 10,89261 | 13,08615 |

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

| | | | | | | | | |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|
| dez-08 | 3,20099 | 4,80149 | 6,40199 | 4,37783 | 6,59028 | 8,80273 | 11,01518 | 13,18056 |
| dez-09 | 3,34149 | 5,01223 | 6,72939 | 4,64096 | 6,96143 | 9,23550 | 11,55598 | 13,87646 |
| dez-10 | 3,44371 | 5,16556 | 6,88741 | 4,76821 | 7,15232 | 9,53642 | 11,92053 | 14,30463 |
| dez-11 | 3,54733 | 5,36323 | 7,13689 | 4,94093 | 7,39027 | 9,83962 | 12,28897 | 14,78055 |
| dez-12 | 3,62951 | 5,48459 | 7,29934 | 5,04098 | 7,54131 | 10,08196 | 12,58229 | 15,08262 |
| dez-13 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 4,56336 | 6,84504 | 9,12672 | 11,40840 | 13,69009 |
| dez-14 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,10023 | 7,65034 | 10,20046 | 12,75057 | 15,30068 |
| dez-15 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-16 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-17 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-18 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-19 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-20 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-21 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-22 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-23 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-24 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |
| dez-25 | 2,68433 | 4,02650 | 5,36866 | 5,36866 | 8,05299 | 10,73732 | 13,42165 | 16,10598 |

39. Os itens 6.1 a 6.6, do Termo Aditivo nº 001/00, estabelecem:

“6.1. O valor da TARIFA de pedágio será reajustado anualmente, sem prejuízo do disposto no caput e no § 5º do art. 28 e no § 1º do art. 70 da Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995.

6.2. Para aplicação do reajustamento tarifário periódico anual, a TARIFA BÁSICA (TB) será a constante do Quadro do item 5.2.2.

6.3. O primeiro reajuste contratual dar-se-á no mês de dezembro de 2000, tomando como base de cálculo os valores de TARIFA BÁSICA indicados no Quadro do item 5.2.2 da CLÁUSULA QUINTA do presente ADITIVO, sobre os quais incidirá a variação obtida através da aplicação da fórmula paramétrica prevista no CONTRATO de Concessão (itens 7.2.1), entre a data-base (dezembro de 1999) e a data de seu cálculo (dezembro de 2000), sendo que os valores resultantes vigorarão a partir do primeiro dia do mês de janeiro de 2001.

6.4. Os reajustes posteriores ocorrerão a cada 12 (doze) meses, sempre no mês de Dezembro, de acordo com a TARIFA BÁSICA estabelecida no Quadro do item 5.2.2, e Cláusula 7.2.1 do Contrato de Concessão PJ/CD/215/98, sub-rogado e rerratificado sob o nº 013/00-MT.

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

6.5. O cálculo do reajuste do valor da TARIFA será feito pela CONTRATADA e previamente submetido ao CONTRATANTE para verificação de sua correção. O CONTRATANTE terá o prazo máximo de 30 (trinta) dias corridos para verificar e, se correto, homologar o reajuste da tarifa. Decorrido esse prazo e não havendo manifestação do DNER, considerar-se-á o cálculo como tacitamente aprovado e a nova tarifa apta a ser praticada pela CONTRATADA.

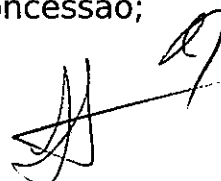
6.6. Homologado o reajuste da tarifa pelo CONTRATANTE e ouvido, em sendo o caso, o Ministério da Fazenda, a CONTRATADA, fica autorizada a praticar o reajuste."

5. ANÁLISE

40. Tecidas as considerações preliminares, cujo escopo era o de apresentar informações gerais a respeito da evolução tarifária ao longo do período da concessão, passa-se ao exame do objeto da presente nota técnica.

41. A seguir são listados os principais documentos considerados nesta análise (constantes do processo nº 50501.320889/2018-11):

- i. Carta Ofício nº Carta CE nº 696/2018-DS, de 24/08/2018, (fls. 03 a 61): encaminha proposta de revisão da concessionária;
- ii. Memorando nº 920/2018/SUINF, de 25/09/2018 (fl. 63): proposta de metodologia para calibração da curva de tráfego projetada no Fluxo de Caixa Marginal;
- iii. Memorando nº 73/2018/SUINF, de 02/10/2018 (fl. 65): Nova Metodologia para calibração da curva de tráfego projetada no Fluxo de Caixa Marginal;
- iv. Memorando nº 043/2018/GEREG/SUINF, de 05/10/2018 (fl. 66): comunica que não houve a utilização de recursos de RDT referente ao 20º ano de concessão;

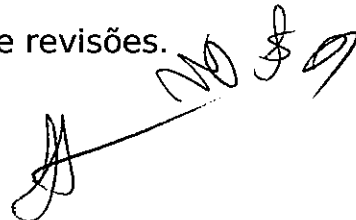


*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

- v. Nota Técnica nº 67/2018/GEREF/SUINF, de 08/10/2018 (fls. 71 a 73): Análise de pleitos ordinários da Carta Ofício nº Carta CE nº 696/2018-DS
- vi. Nota Técnica nº 68/2018/GEREF/SUINF, de 08/10/2018 (fls. 75 a 77): avalia receitas extraordinárias da ECOSUL, exercício 2017;
- vii. Carta Ofício nº 916/2018, de 05/11/2018 (fls. 78 a 87): manifestação da concessionária quanto a proposta de revisão;
- viii. Atestado de Regularidade – aspectos econômico-financeiros (fl.90) e Relatório Consolidado de Fiscalização (fls. 91 a 104): atesta que a CRO se encontra “regular”; válido até 28/03/2019;
- ix. Memorando nº 520/2018/GEFIR/SUINF, de 01/10/2018 (fl. 108): informa que não existe, por parte da ECOSUL, descumprimento de cláusula técnico-operacional que a inabilite no processo de revisão;
- x. Nota Técnica nº 80/2018/GEREF/SUINF, de 29/10/2018 (fls. 109 a 130): análise da Indução de tráfego devido incorporação da pista duplicada da rodovia BR-392– Termo Aditivo nº 04/2014 ao contrato PJ/CD/215/98.

42. A concessionária ECOSUL apresentou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta CE nº 696/2018-DS, de 24 de agosto de 2018, conforme disposto na Resolução da ANTT nº 675/04 (alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016).

43. Por meio do Ofício nº 391/2018/SUINF, de 05 de outubro de 2018 (fl. 67), retificado por meio do Ofício nº 398/2018/SUINF, de 10 de outubro de 2018 (fl. 69), a ANTT comunicou a concessionária sobre o resultado da análise preliminar do reajuste e revisões.



44. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675/2004, manifestou-se por meio da Carta CE 916/2018– DS, 05 de novembro de 2018 (fl. 78).

45. Por meio dos Ofícios nº 478/2018/SUINF, de 28/11/2018 (fl. 127 e 128), e nº 479/2018/SUINF, de 28/11/2018 (fl. 129), o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o Ministério da Fazenda, respectivamente, foram informados sobre os efeitos de reajuste e revisão da TBP da Concessionária.

46. Adicionalmente, por meio do Memorando Circular nº 100/2018/SUINF, de 03/12/2018, a Diretoria Colegiada da ANTT foi informada sobre os efeitos de reajuste e revisão da TBP da Concessionária (fls. 131 a 132).

47. Além disso, foram consideradas as análises da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovia (GEFIR), referente às obras, serviços e obrigações estabelecidas no PER (Programa de Exploração da Rodovia) da Concessão, conforme os documentos descritos a seguir, constantes no Processo nº 50501.313478/2018-61:

xi. Nota Técnica nº 18/2018/GEFIR/SUINF (fl. 194 a 222): apresenta análise da GEFIR acerca da proposta de revisão da concessionária no que tange às obras, serviços e obrigações do PER;

xii. Nota Técnica nº 21/2018/GEFIR/SUINF (fl. 345 a 363): apresenta análise complementar da GEFIR acerca da proposta de revisão da concessionária no que tange às obras, serviços e obrigações do PER.

5.1. Cálculo da TIR

48. Para os lançamentos realizados no FCM foram utilizados os seguintes fluxos de caixa marginais:



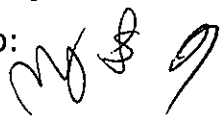

- FCM 1: aberto em 2012, com TIR de 8,01%;
- FCM 2: aberto na 12ª Revisão Ordinária e na 8ª Revisão Extraordinária, em 2015, com TIR de 9,95%, conforme a seguir se apresenta.

49. Considerando as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pela Resolução nº 4.339/2014, de 29/05/2014, e nº 4.727, de 26/05/2015, que aprova a metodologia de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão de rodovias federais concedidas em decorrência de novas obras e serviços, e a Resolução nº 4.075, de 03/04/2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296/2014, de 27/03/2014, e nº 4.903/2015, de 21/10/2015, que dispõe sobre a metodologia de cálculo da taxa de desconto e de suas variáveis, nos termos do parágrafo único do art. 8º da Resolução 3.651/11, definiu-se que a TIR (Taxa Interna de Retorno) que será utilizada para inclusões nesta 11ª Revisão Extraordinária seguirá a do Fluxo de Caixa Marginal 2 (FCM) existente.

50. Conforme previsto no art. 8º da Resolução 3.651/11, a taxa de desconto (Taxa Interna de Retorno) a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o Custo Médio Ponderado de Capital – WACC (Weighted Average Cost of Capital).

51. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, a TIR a ser utilizada nos fluxos dos dispêndios e das receitas marginais para efeito de equilíbrio terá como base o “Estágio de Maturação” da concessão.

52. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza, como critério, o tempo de concessão:



Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

QUADRO 20 - Critério de enquadramento conforme o estágio de maturação da concessão

| Prazo da concessão | 1º Estágio | 2º Estágio | 3º Estágio |
|--------------------|--------------|---------------|----------------|
| 20 anos | 1º ao 6º ano | 7º ao 14º ano | 15º ao 20º ano |
| 25 anos | 1º ao 5º ano | 6º ao 16º ano | 17º ao 25º ano |
| 30 anos | 1º ao 5º ano | 6º ao 21º ano | 22º ao 30º ano |

Fonte: Resoluções nº 4.075/2013 e 4.296/2014

53. Atualmente, o contrato da ECOSUL encontra-se no 22º ano de concessão, e de acordo com o quadro acima, a Concessionária se enquadra no 3º Estágio.

54. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução 4.075/2013, cuja atualização ocorreu por força da Resolução nº 4.903/2015, de 21/10/2015, e replicado no Quadro seguinte:

QUADRO 21 - WACC PARA CADA ESTÁGIO DA CONCESSÃO

| Custo Médio Ponderado de Capital - WACC | | |
|---|------------|------------|
| 1º Estágio | 2º Estágio | 3º Estágio |
| 9,43% | 9,77% | 9,95% |

Fonte: Nota Técnica nº 013/SUEXE/2015 (Anexo V da Resolução 4.075/13 alterada pela Resolução nº 4.903/2015)

55. Assim, considerando as premissas anteriores, mantém-se o uso do FCM2, com TIR igual a 9,95%.

5.2. Apuração do Reajuste

56. Para o cálculo do reajuste tarifário a vigorar no ano de 2019, foram identificados os índices necessários à aplicação da fórmula paramétrica mencionada no novo item 7.2.1 do Contrato de Concessão 013/00-MT (PJ/CD/215/98), divulgado pela Fundação Getúlio Vargas – FGV para o 2º mês anterior ao da data-base (dez/1999) e para o 2º mês anterior ao da data de reajuste (dez/2018), que correspondem aos meses de outubro de 1999 e outubro de 2018 respectivamente, conforme apresentado no quadro a seguir:



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

QUADRO 22 – ÍNDICES DIVULGADOS PELA FGV

| Índice da FGV | Out/1999 | Out/2017 | Out/2018 |
|-----------------------|----------|----------|----------|
| IT - Terraplenagem | 93,214 | 294,814 | 317,982 |
| IP – Pavimentação | 87,718 | 314,657 | 311,642 |
| IOAE – O.A.Especiais | 92,157 | 286,967 | 336,435 |
| INCC - Média | 178,574 | 715,527 | 224,273 |
| IC - Consultoria | 91,635 | 217,651 | 743,866 |
| IGPM | 170,861 | 648,672 | 718,684 |
| ILB – IOR – Lig Betum | 87,718 | 398,431 | 586,981 |

57. Substituindo-se os componentes na fórmula paramétrica contratual:

$$TB_R = TB \times \left\{ 0,10 \frac{(IT_t - IT_0)}{IT_0} + 0,180107 \frac{(IP_t - IP_0)}{IP_0} + 0,019893 \frac{(ILB_t - ILB_0)}{ILB_0} + 0,20 \frac{(IOAE_t - IOAE_0)}{IOAE_0} + 0,10 \frac{(INCC_t - INCC_0)}{INCC_0} \right. \\ \left. + 0,30 \frac{(IC_t - IC_0)}{IC_0} + 0,10 \frac{(IGPM_t - IGPM_0)}{IGPM_0} + 1 \right\}$$

$$TB_R = TB \times \left\{ \left[0,10 \left(\frac{318,0 - 93,214}{93,214} \right) + 0,180107 \left(\frac{311,6 - 87,718}{87,718} \right) + 0,019893 \left(\frac{587,0 - 87,718}{87,718} \right) + 0,20 \left(\frac{336,4 - 92,157}{92,157} \right) \right. \right. \\ \left. \left. + 0,10 \left(\frac{224,3 - 178,574}{178,574} \right) + 0,30 \left(\frac{743,9 - 91,635}{91,635} \right) + 0,10 \left(\frac{718,7 - 170,861}{170,861} \right) + 1 \right] \right\}$$

$TB_R = TB \times 3,41278$

58. O componente da fórmula paramétrica que multiplica a TB (Tarifa Básica – Out/99) é o índice de reajuste tarifário (IRT), neste caso de 3,41278, correspondente à variação ponderada dos principais componentes de custos desde a data base de dez/1999 a dez/2018. O percentual de 7,71% (sete inteiros e setenta e um centésimos por cento) representa a variação para o período incorrido de um ano, apurado sobre o IRT anterior $\{[(3,41278/3,16838) \times 100] - 100\}$.

5.3. Revisão

59. A cláusula sétima do Termo Aditivo nº 001/00 ao Contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215/98) dispõe sobre a forma de restabelecimento da relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

Concessionária e a retribuição dos usuários da Rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.

60. As variações de TBP apresentadas nessa revisão são em relação à TBP aprovada pela Resolução Nº 5.630/2017, de 27/12/2017, de R\$ 3,59307.

5.3.1. Escalonamento tarifário em função da elevação dos parâmetros de qualidade de pavimento

61. A 7ª Revisão Extraordinária das TBP, aprovada através da Resolução nº 4.515, de 23/12/2014 (retificada pela Resolução nº 4.620, de 27/02/2015), incorporou investimentos com a finalidade de elevar os parâmetros de qualidade de pavimento do contrato, e os impactos foram escalonados nos anos de 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021.

62. A Resolução Nº 5.630/2017, de 27/12/2017, que aprovou a 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, aprovou além da tarifa de R\$ 3,59307 para vigor a partir de 1º de janeiro de 2018, a tarifa de R\$ 3,65086 que tem vigência para 1º de janeiro de 2019, em função do escalonamento de 2019.

63. Logo, esta revisão considera o incremento tarifário de 1,61% referente ao escalonamento tarifário de 2019.

5.3.2. 15ª Revisão Ordinária

64. A seguir, serão apresentados os eventos inseridos no Fluxo de Caixa Original (FCO) e aqueles inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2).



5.3.2.1. Arredondamento tarifário

65. O reequilíbrio do arredondamento tarifário é item de revisão ordinária, incluído no pleito da concessionária, correspondente à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados de 01 de janeiro a 31 de dezembro de 2018, compensando as perdas ou ganhos por arredondamento.

66. Este ajuste implicou em um decréscimo da TBP de -0,01428% no FCO, um decréscimo da TBP de -0,00085% no FCM1 e um decréscimo da TBP de -0,00061% no FCM2.

5.3.2.2. RDT – Recurso para Desenvolvimento Tecnológico

67. Através do sexto Termo Aditivo ao contrato nº 013/00-MT (PJ/CD/215298), foi incluída verba de RDT destinada a projetos e estudos que visem o desenvolvimento tecnológico, no valor anual de R\$ 154.762,62 (a preços de dezembro de 1999).

68. Através da 13ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, a verba foi inserida entre os anos concessão 20 a 29.

69. Conforme informado por meio do Memorando nº 043/2018/GEREG/SUINF, no 20º ano concessão não houve aprovação de projeto de RDT, assim, a verba de RDT não foi utilizada, devendo ser revertida à modicidade Tarifária.

70. Diante disso, a reversão à modicidade da verba de RDT não utilizada no ano 20 no FCM2 da Concessão, resultou no impacto percentual negativo de -0,03379%.



5.3.2.3. Ajuste do percentual de Eixos Suspensos – Lei nº 13.103/2015

71. A Lei nº 13.103, de 17/04/2015, prevê em seu art.17 que “os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos.” Ao regulamentar esta lei, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, dispõe, no art. 2º §2º, “...consideram-se vazios os veículos de transporte de carga que transpuserem as praças de pedágio com um ou mais eixos que mantiverem suspensos...”.

72. Diante disso, fez-se necessário promover, junto à 15ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária, o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato em razão da perda de receita decorrente da isenção tarifária de eixos suspensos estabelecida na referida Lei.

73. A adoção do tráfego real no FCM adequou o tráfego projetado à perda de tráfego devido à isenção por eixos suspensos, não cabendo, portanto, a aplicação do percentual de perda de receita devido a essa isenção sobre o valor da TBP no FCM para considerar os efeitos dos eixos suspensos.

74. A projeção de perda de receita por eixos suspensos da 14ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária para o Ano 20 (01/01/2017 a 31/12/2017) de 13,3% foi substituída, no Fluxo de Caixa Original, pelo valor real apurado, de 12,6%.

75. O impacto devido ao ajuste de perda de receita por eixos suspensos isentos de pagamento de tarifa é de um decréscimo de 1,01229% no FCO.



5.3.2.4. Receitas extraordinárias e custos associados

76. Item de revisão ordinária (preconizado na Resolução ANTT nº 675/2004) e também integrante do pleito da concessionária. O repasse à modicidade das receitas extraordinárias foi regulamentado em 2008, pela Resolução ANTT nº. 2552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, onde ficou estabelecido o que segue:

“Art. 4º Será revertida à modicidade tarifária a receita extraordinária líquida após deduzidos os valores relativos a tributos, custos diretamente associados ao CRE e o montante equivalente a 15% (quinze por cento) da receita bruta.”

(...)

§3º O valor mínimo a ser revertido à modicidade tarifária deverá ser de 10% (dez por cento) da receita extraordinária bruta, sob pena de redução da alíquota de 15% (quinze por cento) de que trata este artigo.

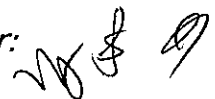
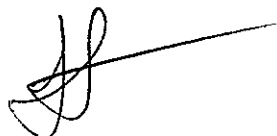
(...)

Art. 9º Os demonstrativos da composição das receitas extraordinárias, dos tributos incidentes e dos custos associados do exercício anual anterior da concessão, apurados pelo regime de competência, deverão ser discriminados individualmente e encaminhados à ANTT conforme disposto na Resolução ANTT nº 675, de 2004.”

77. Transcrevendo o que dispõe sobre o assunto, na Resolução ANTT nº 675, de 04 de agosto de 2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, tem-se:

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:



a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;

(...)

Art. 3º As concessionárias deverão encaminhar à ANTT as informações referentes ao inciso I do art. 2º em até 90 (noventa) dias após o encerramento do exercício anual da concessão, e as informações relativas ao inciso III do mesmo artigo até 140 dias antes da data da revisão .”

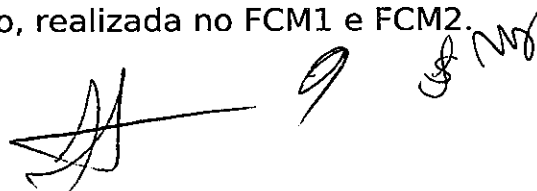
78. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas em 2017, após deduzidos os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos a título de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a Resolução nº 2.552/2008.

79. As receitas auferidas que foram aprovadas para 2017 constam da Nota Técnica nº 68/2018/GEREF/SUINF, de 08/10/2018.

80. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida resultou em um decréscimo da TBP de -0,03685%.

5.3.2.5. Substituição do Tráfego projetado pelo Tráfego Real – Fluxo de Caixa Marginal

81. Os artigos 4º e 5º da Resolução nº 3.651/11 tratam das correções dos valores de tráfego lançados nos FCM. Conforme dispõe a Resolução citada, o tráfego projetado será anualmente substituído pelo tráfego real. Assim, procedeu-se à atualização do tráfego real para o ano de 2017, em todas as praças de pedágio, realizada no FCM1 e FCM2.



82. O resultado da alteração dos valores de tráfego no FCM1 resultou em um acréscimo de 0,19084% na TBP e no FCM2 resultou em um acréscimo de 0,10477% na TBP .

5.3.2.6. Indução de tráfego devido incorporação da pista duplicada da rodovia BR-392

83. Conforme previsto no Termo Aditivo nº 04/2014 ao contrato PJ/CD/215/98, é necessária a verificação da indução de tráfego decorrente da incorporação, no contrato de concessão, da pista duplicada da rodovia BR-392.

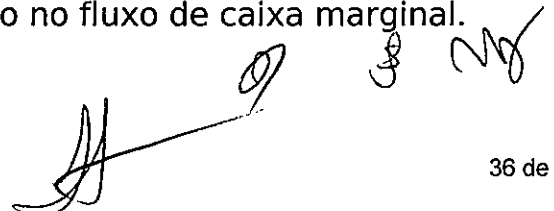
84. O Termo Aditivo nº 04/2014, de 18 de fevereiro de 2014, apresenta o seguinte:

"2.2.2 Passa a integrar o sistema rodoviário do Polo de Concessão Rodoviária Pelotas/RS uma nova pista de 51,844 km na BR 392, compreendida entre Pelotas e Rio Grande, decorrente da obra de ampliação da capacidade da rodovia realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes – DNIT.

(...)

8. Será considerada, nos fluxos de caixa original (FCO) e marginal (FCM), indução de tráfego decorrente da incorporação da nova pista de 51,844 km, conforme metodologia detalhada no Anexo I."

85. Ressalta-se que na 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, aprovada pela Resolução nº 4.236, de 19 de novembro de 2013, foi considerada, previamente, uma indução de tráfego no valor de 4,0%, tanto no fluxo de caixa original quanto no fluxo de caixa marginal.



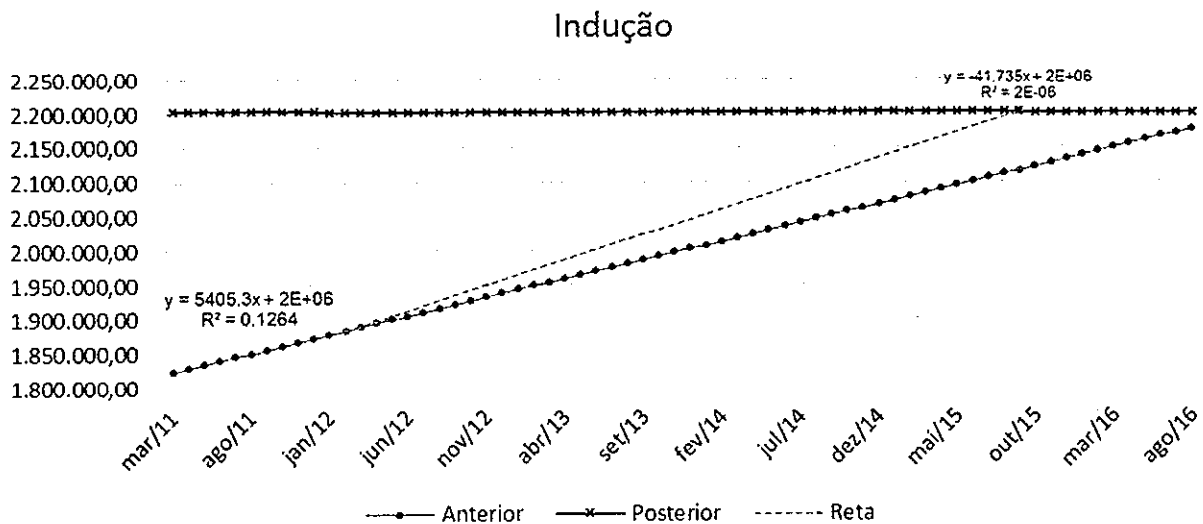
Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

86. Esse percentual foi obtido através dos estudos realizados pelo CENTRAN, em razão de um convênio firmado entre a ANTT e o Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro – DEC, do Ministério da Defesa, para a realização de estudo visando a projeção de tráfego e estimativa da indução de tráfego decorrente da incorporação da nova pista.

87. Na Nota Técnica nº 269/2017/GEROR/SUINF, de 22/12/2017, foi feita a análise da indução seguindo todas as premissas da metodologia prevista no 4ª Termo Aditivo, e considerando os dados de tráfego reais disponíveis após as liberações da pista duplicada ao tráfego.

88. No Gráfico a seguir, é apresentado o resultado da análise da indução, que obteve o percentual de indução de 4,02%:

Gráfico 2: Indução de tráfego 4º TA ECOSUL



89. Entretanto, o percentual calculado não foi aplicado na última Revisão Tarifária, pois julgou-se não se tratar de um resultado confiável, tendo em vista que a correlação (R^2) obtida foi de 12,64%, para a curva antes da duplicação, e de 2E-04%, para a curva depois da duplicação,

optando-se, portanto, por aguardar um período maior de dados para uma nova análise.


90. No presente ano, por meio da Nota Técnica nº 080/2018/GEREF/SUINF, de 29/10/2018, a GEREF/SUINF deu continuidade à análise da indução de tráfego na ECOSUL devido a incorporação da pista duplicada da Rodovia BR-392/RS.

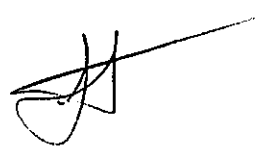
91. Foram apresentados os novos cálculos das curvas de tendência, utilizando uma maior base de dados de tráfego posterior ao evento, alterando, dessa forma, a metodologia proposta no 4º Termo Aditivo, visando a obtenção de resultados mais confiáveis, com uma correlação (R^2) adequada.

92. Os resultados das análises apresentadas na Nota Técnica nº 080/2018/GEREF/SUINF, mostraram que ao se pegar um maior número de dados após o evento, as curvas obtidas apresentam uma correlação um pouco melhor do que a calculada na análise feita em 2017 pela GEROR, mas ainda insatisfatória. De qualquer forma, os novos percentuais de indução calculados ficaram próximos ao percentual considerado no fluxo de caixa (4%), o qual foi determinado pelo 4º Termo Aditivo.

93. Sendo assim, considerando:

- O término do evento em agosto/2015;
- Que o 4º Termo Aditivo tratou o percentual de indução de 4% como preliminar;
- Que a alteração da metodologia definida no Anexo I do 4º Termo Aditivo, apesar de melhorar a correlação, continuou baixa;

94. Foi proposto adotar como valor definitivo para a indução de tráfego na ECOSUL, em função da inclusão da nova pista de 51,844 km, 



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

decorrente da obra de ampliação de capacidade realizada pelo DNIT, o valor de 4,02%, conforme apresentado na Nota Técnica nº 269/2017/GEROR/SUINF, que seguiu a metodologia de cálculo definida no 4º Termo Aditivo.

95. Sabendo que na 10ª Revisão Ordinária e 6ª Revisão Extraordinária, foi considerada, previamente, uma indução de tráfego no valor de 4,00%, tanto no fluxo de caixa original quanto no fluxo de caixa marginal e o percentual definitivo apurado foi de 4,02%, procedemos nessa revisão o reequilíbrio dessa diferença.

96. A substituição de percentual de 4,00% por 4,02% de indução, foi feita somente no tráfego do Fluxo de Caixa Original, desde o Ano 17 até o Ano 29, resultando em um impacto negativo de 0,039% (trinta e nove milésimos por cento) na tarifa.

97. Observamos que, conforme os artigos 4º e 5º da Resolução nº 3.651/11, o tráfego projetado é anualmente substituído pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais. Assim não é necessário proceder o ajuste nos Fluxos de Caixa Marginais 1 e 2, que estão com o tráfego real atualizado até o 20º ano concessão.

5.3.2.7. Inexecuções e reprogramações no Programa de Exploração da Rodovia – PER

98. Em função de análise procedida pela GEFIR, levando em consideração o pleito da concessionária, conforme as Notas Técnicas nº 18/2018/GEFIR/SUINF e nº 21/2018/GEFIR/SUINF (Processo nº 50501.313478/2018-61), foram consideradas inexecuções no cronograma de obras e serviços da ECOSUL.



99. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro dessas alterações resulta nos impactos relativos de cada item do PER, conforme demonstrado no quadro a seguir:

QUADRO 23 – R.O. – IMPACTO RELATIVO NA TBP DE CADA ITEM DO PER

| REVISÃO | PER | VALOR |
|---|-------|------------|
| Revisões Ordinárias | | |
| Fluxo de Caixa Original | | |
| Sistemas de Operação | B.7 | -0,008476% |
| Edificações e equip. da administração | E.1 | -0,006048% |
| Meio-Ambiente | G.7 | -0,004545% |
| Obras de Arte Especiais | A.2.3 | -0,484209% |
| Fluxo de Caixa Marginal 1 | | |
| Drenagem e Obras de Arte Corrente | A.2.6 | -0,000352% |
| APARELHAMENTO DA POLÍCIA RODOVIÁRIA FEDERAL | 7.2 | -0,000623% |
| Obras de Arte Especiais | A.2.3 | -0,002779% |
| Fluxo de Caixa Marginal 2 | | |
| Sistema de Atend. Ao Usuário | E.5 | -0,000563% |

5.3.2.8. Efeito final da 15ª Revisão Ordinária

100. Considerando todos os itens da revisão ordinária, a TBP é alterada de R\$ 3,65087 para R\$ 3,60235, representando uma variação negativa de 1,33% (um inteiro e trinta e três centésimos por cento) na TBP.

5.3.3.11ª Revisão Extraordinária

101. Para a 11ª Revisão Extraordinária foram consideradas as alterações do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

5.3.4. Alterações no PER

102. Em função de análise procedida pela GEFIR, foram consideradas alterações no cronograma de obras e serviços da ECOSUL, as quais ensejaram necessidade de reequilíbrio no fluxo de caixa da concessionária. A transferência para o equilíbrio econômico-financeiro

*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

destas alterações, nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1 e FCM2), resulta nos impactos relativos de cada item do PER conforme o quadro a seguir:

QUADRO 24- RE - IMPACTO RELATIVO DE CADA ITEM DO PER NA TBP


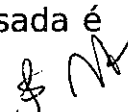
| Revisões Extraordinárias | | |
|-------------------------------------|--------|------------|
| Fluxo de Caixa Original | | |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS | F.3.17 | 0,479347% |
| Fluxo de Caixa Marginal 1 | | |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS | F.3.17 | 0,017640% |
| Fluxo de Caixa Marginal 2 | | |
| CONSERV. TRECHOS OBRIGATÓRIOS | D.1 | -0,048071% |
| CONSULTORIAS | B.12 | -0,005205% |
| MÃO-DE-OBRA OPERAÇÃO | F.1.1 | -0,034564% |
| MANUT. VEÍCULOS E COMBUSTÍVEIS | F.1.2 | -0,003844% |
| DESPESAS DE VIAGEM (TRANSP+ALIM) | F.3.7 | -0,030991% |
| MATERIAL DE COPA/COZINHA/HIG E | F.3.13 | -0,001561% |
| MÃO-DE-OBRA | F.3.1 | -0,001434% |
| ÁGUA/ENERGIA/TELEFONE/FAX/INTI | F.3.3 | -0,006464% |
| SERVIÇOS DE AMBULÂNCIA | F.2.1 | -0,005720% |
| SERVIÇOS DE GUINCHO | F.2.2 | -0,006969% |
| Realocação e Adequação das BSOs e S | G.8 | -0,005947% |
| PSIU (MO) | F.2.4 | -0,013025% |
| CUSTOS ADMINISTRATIVOS | F.3.17 | -0,000311% |
| ENERGIA / ÁGUA / TELEFONE / FAX | F.1.4 | 0,017209% |

5.3.4.1. Efeito Final da 11ª Revisão Extraordinária

103. A consideração dos itens de alterações do PER da 11ª Revisão Extraordinária altera a TBP proposta na 15ª Revisão Ordinária de R\$ 3,60235 para R\$ 3,61493, correspondendo a um acréscimo de 0,35% (trinta e cinco centésimos por cento).

5.3.4.2. Efeito Final das Revisões Ordinária e Extraordinária

104. Considerando a TBP atualmente em vigor de R\$ 3,59307, o impacto conjunto do escalonamento previsto para vigor em 2019, da 15ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária é um acréscimo na TBP de 0,61% (sessenta e um centésimos por cento). Assim, a TBP revisada é de R\$ 3,61493.

5.3.5. Atualização da TBP Revisada

105. Considerando o IRT de 3,41278 e a nova TBP de R\$ 3,61493, identificam-se os novos valores para a tarifa como sendo de:

* R\$ 12,33695, representando uma variação positiva de 8,37% (oito inteiros e trinta e sete centésimos por cento) sobre a tarifa vigente em dezembro de 2018 (R\$ 11,38422), antes da aplicação do critério de arredondamento; e,

* R\$ 12,30, representando uma variação positiva de 7,89% (sete inteiros e oitenta e nove centésimos por cento) sobre a tarifa vigente em dezembro de 2018 (R\$ 11,40), após a aplicação do critério de arredondamento.

6. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

106. Em atendimento ao Memorando nº 77/2018/GEREF/SUINF, de 13/09/2018, a Gerência de Fiscalização e Investimentos em Rodovias (GEFIR) manifestou-se por meio do Memorando nº 520/2018/GEFIR/SUINF, de 01/10/2018, informando que não existe descumprimento, por parte da concessionária, de cláusula técnico-operacional do seu Contrato de Concessão e que não existe objeção, por parte daquela Gerência, para a aprovação do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio. Também informou a existência de um total de 62 (sessenta e dois) Processos Administrativos Simplificados.

107. Em relação ao Atestado de Regularidade Contratual e ao Relatório de Fiscalização: Aspectos Econômicos e Financeiros, verifica-se que a Concessionária apresenta status de regular em todos os tópicos abordados no Relatório. Quanto ao Atestado de Regularidade Contratual, verifica-se que o documento apresenta validade até 28/03/2019 e atesta



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

que a Concessionária está regular com as suas obrigações Econômico-Financeiras.

108. Cumpre informar que em 28/11/2018 foi encaminhado o Ofício nº 478/2018/SUINF ao Ministério da Fazenda, em atendimento à Portaria MF nº 150, de 12/04/2018, comunicando os efeitos preliminares de reajuste e revisão da TBP do Contrato de Concessão da Concessionária.

109. Além disso, de acordo com a Portaria da ANTT nº 314, de 21/08/2018, que determina que os reajustes e revisões das tarifas dos serviços públicos regulados por esta Agência sejam comunicados ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil com antecedência mínima de 5 dias, em 28/11/2018 foi encaminhado ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil o Ofício nº 479/2018/SUINF, comunicando os efeitos desta revisão tarifária.

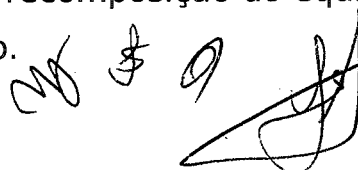
7. TABELA DE TARIFAS

110. Considerando as Tarifas de Pedágio por praça resultantes da 15ª Revisão Ordinária, da 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste anual, assim como o arredondamento tarifário, obteve-se os valores das tarifas a serem praticadas nas praças de pedágio:

| Categoria de Veículo | Tipo de Veículo | Número de Eixos | Rodagem | Valores a serem Praticados (R\$) |
|----------------------|--|-----------------|---------|----------------------------------|
| 1 | Automóvel, caminhonete e furgão | 2 | Simples | 12,30 |
| 2 | Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão | 2 | Dupla | 24,70 |
| 3 | Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus | 3 | Dupla | 37,00 |
| 4 | Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque | 4 | Dupla | 49,30 |
| 5 | Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque | 5 | Dupla | 61,70 |
| 6 | Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque | 6 | Dupla | 74,00 |
| 7 | Automóvel e caminhonete com semi-reboque | 3 | Simples | 18,50 |
| 8 | Automóvel e caminhonete com reboque | 4 | Simples | 24,70 |

8. CONCLUSÃO

111. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 15ª Revisão Ordinária e a 11ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da ECOSUL S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

112. Todos os percentuais de variação da TBP, citadas ao longo desta Nota Técnica, se referem à TBP aprovada pela Resolução Nº 5.630/2017, de 27/12/2017, de R\$ 3,59307.

113. Conforme a referida resolução, no início desta revisão, deve-se considerar a tarifa R\$ 3,65087, que representa um incremento tarifário de 1,61%, devido ao efeito do escalonamento em 2019.

114. O processo de reajuste indicou o percentual de 7,71% (sete inteiros e setenta e um centésimos por cento), correspondente à variação ponderada dos principais componentes dos custos da concessionária, segundo fórmula paramétrica contratual.

115. Concomitante ao processo de reajuste, os efeitos da 15ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 3,65087 para R\$ 3,60235, representando uma variação negativa de 1,33% (um inteiro e trinta e três centésimos por cento).

116. Os efeitos da 11ª Revisão Extraordinária aumentam a Tarifa Básica de Pedágio de R\$ 3,60235, obtida na 15ª Revisão Ordinária, para R\$ 3,61493, representando um acréscimo de 0,35% (trinta e cinco centésimos por cento).

117. Os efeitos combinados do escalonamento, do reajuste e das revisões resultam no acréscimo da tarifa de pedágio em 8,37% (oito inteiros e trinta e sete centésimos por cento) antes do arredondamento, e em 7,89% (sete inteiros e oitenta e nove centésimos por cento) após o arredondamento, que é o efeito a ser repassado para o usuário.

118. Os efeitos combinados do reajuste e das revisões alteraram a tarifa de R\$ 11,40 (onze reais e quarenta centavos) para de R\$ 12,30 (doze reais e trinta centavos), nas praças de pedágio, com vigência a

Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

partir de 1º de janeiro 2019.

119. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 15ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a ECOSUL - Concessionária de Rodovias do Sul S/A.


NELÍCIA MURARI BORGES

Especialista em Regulação de Transportes Terrestres

De acordo, em 03/12/2018.

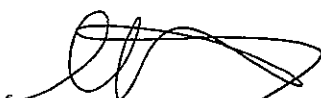


ISABELA SOARES MACHADO REICHERT

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminha-se à SUINF.

Em 03/12/2018.

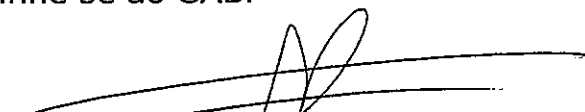


MIRIAN RAMOS QUEBAUD

Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo. Encaminhe-se ao GAB.

Em 03/12/2018.


FÁBIO LUIZ LIMA DE FREITAS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária



*Superintendência de Exploração da Infraestrutura Rodoviária
Gerência de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias*

partir de 1º de janeiro 2019.

119. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 15ª Revisão Ordinária e da 11ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a ECOSUL - Concessionária de Rodovias do Sul S/A.