



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES
SUPERINTENDÊNCIA DE EXPLORAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA RODOVIÁRIA
GERÊNCIA DE GESTÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DE RODOVIAS

NOTA TÉCNICA SEI Nº 645/2019/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: MGO - Concessionária de Rodovia Minas Gerais Goiás S/A

Referência: Processo nº 50500.001634/2019-35 e nº 50501.356684/2018-66

Assunto: MGO - 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste

Sumário

1 DO OBJETO
2 DA JUSTIFICATIVA
3 DO HISTÓRICO
3.1 Reajuste
3.2 Revisões
3.3 Evolução das tarifas cobradas ao usuário
4 DOS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS APLICÁVEIS A REVISÃO E REAJUSTE
4.1 Reajuste
4.2 Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária
5 DA ANÁLISE
5.1 Apuração do Reajuste pela ANTT
5.2 Eventos inseridos nos Fatores
5.2.1 Fator D
5.2.2 Fator C
5.2.3 Fator Q
5.2.4 Fator X
5.3 Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal
5.3.1 Cálculo da TIR
5.3.2 Inserção do tráfego real nos FCM's
5.3.3 Atualização da curva de tráfego projetado nos FCM's.
5.3.4 Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER
5.4 Efeito final da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária
6 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA
7 TABELA DE TARIFAS
8 CONCLUSÃO

1. DO OBJETO

1. A presente Nota Técnica refere-se à análise econômico-financeira acerca da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária Minas Gerais Goiás S/A (MGO), com vigência prevista para 12/04/2019, em atendimento a Resolução ANTT nº 675, de 04/08/2004, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, e a Resolução nº 3.651, de 07/04/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29/05/2014 e nº 4.727, de 26/05/2015.

2. DA JUSTIFICATIVA

2. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 79, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme a Resolução nº 5.810, de 03/05/2018.

3. DO HISTÓRICO

3. Em 18 de setembro de 2013, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou Leilão para a Concessão do trecho rodoviário da Rodovia BR-050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP.
4. A Tarifa Quilométrica de Pedágio Teto para veículos de rodagem simples e de dois eixos, considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a maio de 2012 e oferecida para o Edital 01/2013, foi de R\$ 0,07870.

5. Para o edital em comento houve a apresentação de 8 (oito) propostas (vide quadro 1). Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da BM&FBOVESPA, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 1: Propostas apresentadas para o Edital 001/2013

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Consórcio Planalto	R\$ 0,04534	42,38%
2	Triunfo Participações e Investimentos S.A	R\$ 0,04959	36,98%
3	Consórcio Verdemar	R\$ 0,05065	35,64%
4	Consórcio Rodovia do Sertão	R\$ 0,05073	35,54%
5	Consórcio Queiróz Galvão S/A	R\$ 0,05149	34,57%
6	Consórcio INVEPAR – Odebrecht – Transport	R\$ 0,05998	23,78%
7	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 0,06800	13,59%
8	Arteris S/A	R\$ 0,07469	5,09%

6. A Comissão de Outorga consagrou vencedora a oferta de R\$ 0,04534 do Consórcio Planalto após a abertura e análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial da Licitante.
7. O resultado do Leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio Planalto, vinculando a empresa ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.
8. Conforme exigência do certame, a empresa Homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada MGO RODOVIAS S/A, à qual, em 03 de dezembro de 2013, por meio da Resolução ANTT nº 4.205, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.
9. Em 05 de dezembro de 2013, a Concessionária MGO RODOVIAS S/A firmou com a União, por intermédio da ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente ao trecho rodoviário da Rodovia BR-050/GO/MG - Entroncamento com a BR-040 (Cristalina/GO) - Divisa MG/SP. O contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Quilométrica Básica de Pedágio (TBP/km) no valor inicial de R\$ 0,04534, referenciada ao mês de maio de 2012, para cada praça de pedágio implantada, ajustada pelo Trecho de Cobertura de Pedágio (TCP). O prazo de vigência da concessão é de 30 anos a contar da data de Assunção do sistema rodoviário, o que ocorreu em 08 de janeiro de 2014.
10. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 12 de abril de 2015, nas praças de pedágio P3 e P5, autorizado pela Resolução nº 4.652/2015, de 1º de abril de 2015. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme autorização da ANTT, por meio da supracitada Resolução. As praças P4, P2, P6 foram autorizadas a operar em 14 de abril, 16 de abril e 18 de abril de 2015, respectivamente. Por fim, a praça P1, autorizada por meio da Resolução nº 4.690/2015, de 6 de maio de 2015, iniciou a cobrança em 16 de maio de 2015.

3.1. Reajuste

11. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio. Inicialmente, em 2015, o Reajuste implicou em um aumento de 20,75% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,20750, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de março de 2012 (IPCAo) e o número índice do IPCA de fevereiro de 2015 (IPCAi).
12. Mediante o critério contratual, a cada ano, no dia 12 de abril, serão realizados os próximos reajustes anuais, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.
13. O Quadro 2 a seguir apresenta a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária.

Quadro 2: Evolução do IRT

Ano	IRT Definitivo	Variação %
2015	1,20750	20,75
2016	1,33255	10,36
2017	1,39596	4,76
2018	1,43568	2,84

3.2. Revisões

14. O Quadro 3 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma das revisões realizadas.

Quadro 3: Histórico das revisões tarifárias

Revisão	Aprovação	Início da vigência	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
Revisão	Aprovação	Início da vigência	Alteração da TBP/km	Alterações principais (resumo)
Proposta	08/01/2014	-	R\$ 0,04534	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	01/04/2015	12/04/2015	R\$ 0,04594 (1,33%)	Inclusão de retornos operacionais em nível. Processo nº 50500.003405/2015-21. Resolução nº 4.652 de 01/04/15
2ª Revisão Extraordinária	08/01/2016	12/01/2016 (autorizado pela Portaria nº 864, de 29/11/2015, Ministério da Fazenda)	R\$ 0,04930 (7,30%); R\$ 0,06106 (23,84% - efeito temporário, de 12/01/2016 a 11/04/2016)	Perda de receita devido à isenção de eixos suspensos (Lei 13.103/15) Processo nº 50500.241490/2015-24. Resolução nº 4.988 de 08/01/16
1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária	06/04/2016	12/04/2016	R\$ 0,04943 (-19,05%)	Arredondamento de tarifa, atraso na abertura de praças de pedágio, variação de alíquota de ISSQN, Receitas extraordinárias, não utilização integral de verbas: RDT, Segurança no trânsito. FCM: arredondamento de tarifa, inserção do tráfego real, variação de alíquota de ISSQN, inexecuções PER, variação de alíquota de PIS, COFINS sobre receita financeira, inserção de custos administrativos, verbas e investimentos. Processo nº 50500.391096/2015-36 Resolução nº 5.067 de 06/04/2016
4ª Revisão Extraordinária	06/04/2016	Não tomou efeito	-	Inclusão de obras de recuperação do subtrecho rodoviário DNIT- km 0+000 ao km 035+400 - rodovia BR-050/MG. Processo nº 50500.391096/2015-36 Resolução nº 5.067 de 06/04/2016
2ª Revisão Ordinária e 5ª Revisão Extraordinária	12/04/2017	14/04/2017	R\$ 0,05323 (7,68%)	Arredondamento; atraso na 2ª RE; variação de alíquota ISSQN; Receitas extraordinárias; verbas de RDT e Segurança no trânsito; efeitos de suspensão em P3 e P4; incidência de IOF em empréstimos BNDES; eixos suspensos; correções de erros materiais. FCM: inserção do tráfego real, variação alíquota de ISSQN, inexecuções PER, inserção de custos administrativos e investimentos (incluindo o aumento do Limite de Peso Bruto Transmitido por Eixo – Lei dos Caminhoneiros). Processo nº 50500.441162/2016-15 Resolução nº 5.321 de 12/04/2017
6ª Revisão Extraordinária	14/07/2017	14/07/2017	R\$ 0,05904 (10,92%)	Transferência de trechos do DNIT para a MGO, inclusão de obras emergenciais e de recuperação do pavimento (para adequar tais trechos aos parâmetros do contrato), e alteração do cronograma de duplicação, cf. decisões judiciais proferidas em 03/05/2017 e 29/06/2017, relativas à Ação Civil Pública nº 0015854-47.2016.4.01.3803 – 1ª Vara Federal do TRF 1ª Região – subseção judiciária de Uberlândia Processo nº 50500.228043/2017-41 Resolução nº 5.381 de 12/07/2017
3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária	10/04/2018	12/04/2018	R\$ 0,05841 (-1,07%)	IRT, Arredondamento; atraso nas 2ª RO e 5ª Re e 6ª RE; variação de alíquota ISSQN; Receitas extraordinárias; verbas de RDT e Segurança no trânsito; incidência de IOF em empréstimos BNDES; eixos suspensos; correção de erro material no cálculo do Fator Q da 1ª RO; correção no valor do Fator D apurado na 2ª RO; ajuste do percentual de acréscimo judicial aplicado na 6ª RE. FCM: inserção do tráfego real, inexecuções PER. Processo nº 50500.617029/2017-19, 50500.617030/2017-43 e 50500.594784/2017-18. Resolução nº 5.801 de 10/04/2018.

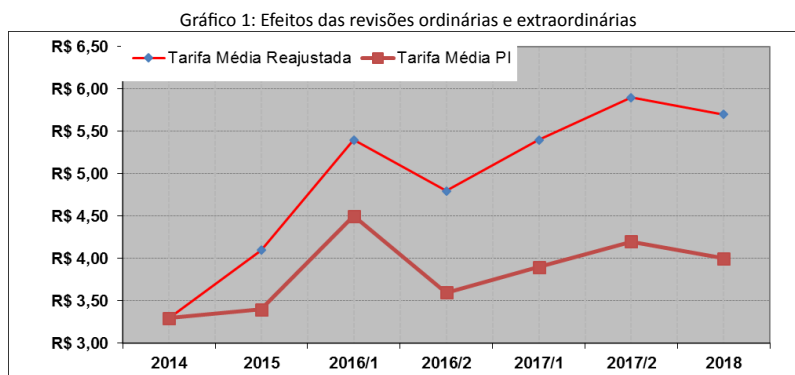
3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

15. O Quadro 4 apresenta a evolução da tarifa média[1] cobrada nas praças de pedágio, em decorrência da combinação das revisões, aplicação dos fatores D, Q, C e X, reajuste, e aplicação do critério de arredondamento, para a categoria 1 de veículos.

Quadro 4: Evolução da tarifa cobrada ao usuário (em R\$)

Evento	Data	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	Tarifa média (R\$)	Variação %
Proposta de Tarifa	08/01/2014	-	-	-	-	3,30	-
1ª Rev. Extraordinária Reajuste 2015	12/04/2015	-	-	-	-	4,10	24,24
2ª Rev. Extraordinária	12/01/2016	-	-	-	-	5,40	31,71
1ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária Reajuste 2016	12/04/2016	0,1362	0,02650	-	-	4,80	-11,11
2ª Rev. Ordinária 5ª Rev. Extraordinária Reajuste 2017	14/04/2017	1,1860	0,01234	-	-	5,40	12,50
6ª Rev. Extraordinária	14/07/2017	1,1860	0,01234	-	-	5,90	9,26
3ª Rev. Ordinária 7ª Rev. Extraordinária Reajuste 2018	12/04/2018	6,3290	-0,02157	-	-	5,70	-3,39

16. Os efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias, expressos em termos de tarifa média a preços iniciais (sem considerar o IRT) e tarifa média reajustada (média das tarifas praticadas nas praças) estão ilustrados no gráfico seguinte.



4. DOS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS E NORMATIVOS APLICÁVEIS A REVISÃO E REAJUSTE

17. O valor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) deverá ser alterado pelas regras de reajuste e revisão previstas na legislação, no edital, no contrato de concessão e na regulamentação da ANTT, para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos da concessionária e a retribuição dos usuários da rodovia, com a finalidade de manter o equilíbrio econômico-financeiro inicial.
18. Os aspectos da revisão são também abordados no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233/2001 e nas Resoluções ANTT nº 675/2004, nº 1.187/2005, nº 3.651/2011 e nº 4.075/2013, essas duas últimas para o caso da inserção de novos investimentos e serviços não previstos no PER.

4.1. Reajuste

19. Vale transcrever o que dispõe a subcláusula 18.3 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

“18.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

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

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

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

Onde:

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

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

Multiplicadores por praça conforme Trecho de Cobertura da Praça	
TCP ₁	72,34
TCP ₂	99,00
TCP ₃	99,49
TCP ₄	100,49
TCP ₅	111,47
TCP ₆	86,24
TCP ₇	84,40
TCP ₈	110,63
TCP ₉	83,15

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

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

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

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

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

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

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

18.3.4 A Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real e será obtida mediante a aplicação do seguinte critério de arredondamento:

(i) quando a segunda casa decimal for menor do que cinco, arredonda-se para baixo esta casa;

(ii) quando a segunda casa decimal for igual ou superior a cinco, arredonda-se a primeira casa decimal para o valor imediatamente superior.

18.3.5 Os efeitos econômicos decorrentes do arredondamento serão considerados na revisão ordinária subsequente, mediante aplicação da metodologia do **Fator C**.

18.3.6 O valor da **Tarifa de Pedágio** será autorizado mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**.

18.3.7 A partir do 5º (quinto) dia a contar da data-base do reajuste, fica a **Concessionária** autorizada a praticar a **Tarifa de Pedágio** reajustada caso não seja comunicada pela **ANTT** dos motivos para não concessão do reajuste.

18.3.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir. Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado. Caso as Partes não cheguem a um acordo em até 45 (quarenta e cinco) dias após a extinção do referido índice de reajuste, a **ANTT** deverá determinar o novo índice de reajuste."

20. 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. 4º trata da metodologia de cálculo para a apuração de índices de preços provisórios, utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário caso não esteja disponível o índice necessário.

"Art. 4º Os índices de preços setoriais provisórios a serem utilizados no cálculo do índice de reajuste tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos 3 (três) últimos números índices publicados." (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

4.2. Revisão Ordinária e Revisão Extraordinária

21. Vale transcrever o que dispõe a cláusula contratual 18.4, quanto à revisão tarifária:

"18.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.4.1 É a revisão anual da **Tarifa Básica de Pedágio**, realizada pela **ANTT** previamente ao reajuste, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos neste Contrato, mediante aplicação do **Fator Q**, **Fator C**, **Fator D** e **Fator X**.

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

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

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

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

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

18.5 Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

18.5.1 É a revisão da **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da **Concessão** em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 21.2, quando cabíveis.

18.6 Efeito do Reajuste, da Revisão e dos Fatores

18.6.1 O efeito na **Tarifa Básica de Pedágio** decorrente de suas revisões e da aplicação dos **Fatores** será aplicado na mesma data-base do reajuste da **Tarifa de Pedágio**.

18.6.2 A **Tarifa de Pedágio** a ser praticada será autorizada mediante publicação de resolução específica da **ANTT** no **DOU**."

22. Conforme disposto no Anexo 6 – Fator C:

"1.3 O **Fator C** é aplicável para fins de reequilíbrio do **Contrato**, quando verificada a ampliação ou redução de receitas ou a não utilização das verbas da **Concessionária** decorrentes dos seguintes eventos (rol exemplificativo):

1.3.1 Não utilização da totalidade das verbas anuais destinadas para Segurança no Trânsito, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.2 Não utilização da totalidade das verbas com Recursos para **Desenvolvimento Tecnológico –RDT**, conforme previsto no **Contrato**;

1.3.3 Alteração de receitas com o arredondamento da **Tarifa de Pedágio** na forma prevista no **Contrato**;

- 1.3.4 Alteração de receitas decorrentes do atraso na aplicação do reajuste da **Tarifa de Pedágio** no período anterior;
- 1.3.5 Alteração de receitas decorrente da redução ou aumento da alíquota do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN e da alíquota do PIS e COFINS;
- 1.3.6 Alteração de receitas decorrente de decisão judicial que impossibilite a cobrança parcial ou total da **Tarifa de Pedágio**;
- 1.3.7 Alteração de receitas decorrentes da ausência de aplicação integral do **Fator Q**, no montante a ser informado pela **ANTT**;
- 1.3.8 Aplicação das **Receitas Extraordinárias** na modicidade tarifária.
- 1.3.9 Eventual saldo de eventos de anos anteriores não revertido para a **Tarifa de Pedágio**.”

23. Ressalta-se, ainda, a Resolução nº 675, de 04 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 no art. 2º-A dos eventos de revisões extraordinárias.

“Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior: (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

- 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;
- 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. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o do 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 (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)

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. (Acrescentado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)”

5. DA ANÁLISE

24. Para análise da 4ª Revisão Ordinária, da 8ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.001634/2019-35 (GEREF)

- i. Carta MGO-ADC-0018-2019, de 18/01/2019: encaminha a proposta de Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio (n. SEI 0013338, fl. 34) – CD Anexo (n. SEI 0013286);
- ii. Memorando nº 005/2019/GEFIR/SUINF (n. SEI 0013338, fl.02) de 04/01/2019: Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) – 4º ano de Concessão;
- iii. Parecer Técnico nº 004/2019/GEFIR/SUINF (n. SEI 0013338, fl. 04) de 04/01/2019: Análise de Discordância da Concessionária MGO - Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) - 4º ano de Concessão;
- iv. Carta MGO-ADC-0315-2018 (n. SEI 0013338, fl. 26) de 18/12/2018: Suspensão da Aplicação do Fator D do 4º ano concessão;
- v. Memorando nº 008 /2019/GEREF/SUINF, de 11/01/2019 (n. SEI 0013338, fl. 30): solicita à GEFIR informar se existe descumprimento por parte da Concessionária de alguma cláusula técnica-operacional do Contrato e se existe algum óbice para aprovação do pleito;
- vi. Memorando nº 017/2019/GEFIR/SUINF, de 16/01/2019 (n. SEI 0013338, fl. 31): a GEFIR informa que não existe óbice para aprovação da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária da TBP;
- vii. Memorando nº 011/2019/GEREF/SUINF, de 22/01/2019, (n. SEI 0013338, fl. 32): solicita apresentação do Fator D relativo à meta do 5º ano concessão.
- viii. Memorando nº 014/2019/GEREF/SUINF, de 22/01/2019, à GEFIR (n. SEI 0013338, fl. 33): solicita Apuração do Fator Q;
- ix. Nota Técnica nº 005 /2019/GEREF/SUINF, de 30/01/2019 (n. SEI 0013338, fl. 61): análise dos itens rotineiros e pleitos apresentados pela Concessionária no que tange às atribuições da GREF.
- x. Ofício nº 027/2019/SUINF, de 30/01/2019 (n. SEI 0013338, fl. 79): informa à MGO resultados preliminares da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Extraordinária;
- xi. Nota Técnica SEI Nº 50/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR, de 15/03/2019, à GREF: Prestação de Contas de RDT referente ao 5º ano concessão;
- xii. Nota Técnica nº 018/2019/GEREF/SUINF, de 01/03/2019 (n. SEI 0048155): avalia as Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária, e os custos diretamente associados a essas receitas, ao longo do 5º ano concessão;
- xiii. Parecer 142/2019/GEFIR/SUINF, de 11/03/2019 (n. SEI 0125867): Aferição dos Indicadores de Qualidade (Fator Q) das concessionárias da 3ª Etapa de Concessões;
- xiv. Parecer Técnico nº 010/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 22/03/2019 (n. SEI 0138878): Análise de Discordância da Concessionária MGO - Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) - 5º ano de Concessão;
- xv. Despacho GEFIR, de 17/04/2019 (n. SEI 0172618): Cálculo consolidado do Desconto de Reequilíbrio (Fator D) e do Acréscimo de Reequilíbrio (Fator A) - Concessionária MGO 5º ano Concessão;
- xvi. Atestado de Regularidade e Relatório Consolidado de Fiscalização (nº SEI 0125954): Atestado de regularidade quanto aos aspectos econômico-financeiros;
- xvii. Despacho da GREG (n. SEI 0155004): Apuração do Fator X;
- xviii. Memorando nº 087/2018/GEREF/SUINF, de 01/10/2018 (n. SEI 0164670): Consulta sobre a aplicação do Desconto de Reequilíbrio, previsto nos contratos de concessão da 2ª etapa-Fase II e da 3ª Etapa do PROCROFE;
- xix. Despacho de Aprovação n. 00001/2019/PF-ANTT/PGF/AGU (n. SEI 0164670): manifestação da PF-ANTT sobre a incidência do desconto de reequilíbrio apenas na tarifa de contrato;
- xx. Memorando nº 109/2019/SUINF e Memorando nº 125/2019/SUINF, de 21/02/2019 (n. SEI 0164711): Consulta sobre o montante da Conta C a ser aplicado nas revisões tarifárias de 2019 dos contratos de concessão da 3ª Etapa do PROCROFE;

- xxi. Nota Técnica nº 001/2019/GEFIR/SUINF, de 17/01/2019 (n. SEI 0010447, fl. 105): Nota Técnica da GEFIR com proposta da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária;
- xxii. Nota Técnica SEI Nº 145/2019/GEFIR/SUINF/DIR, de 22/03/2019: Nota Técnica Complementar da GEFIR com proposta da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária - complementar.

25. A proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da concessionária foi apresentada por meio das cartas MGO-ADC-0305-2018, de 04/12/2018, e MGO-ADC-0018-2019, de 18/01/2019.
26. Após a análise preliminar dessa proposta, a ANTT comunicou à concessionária por meio do Ofício nº 027/2019/SUINF, de 30/01/2019.
27. A Concessionária, utilizando o direito de manifestação previsto no inciso II do art. 5º da Resolução nº 675, de 04/08/2004, se manifestou por meio da Carta 0034-2019, de 15/02/2019. Com base nessa proposta e manifestação da concessionária, passa-se à apuração do reajuste e das revisões tarifárias.

5.1. Apuração do Reajuste pela ANTT

28. Conforme já explicitado nesta Nota Técnica, a primeira atualização monetária da TBP ocorreu na data de início da cobrança de pedágio, em 12 de abril de 2015.
29. Considerando o início da cobrança de pedágio, e de acordo com o que dispõe a cláusula 18.3.2 do Contrato de Concessão, para o cálculo do Índice de Reajuste Tarifário – IRT é necessária a apuração da variação do IPCA entre os meses de março de 2012 e fevereiro de 2019, representado pelo quociente entre o número índice do IPCA de fevereiro de 2019 (5.138,93), pelo número índice do IPCA de março de 2012 (3.445,41).
30. Apresenta-se no Quadro 5 a síntese dos números-índice e variações entre períodos.

Quadro 5: Cálculo de IRT e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
Mar/12 (apurado)	3.445,41
Fev/18 (apurado)	4.946,50
Fev/19 (apurado)	5.138,93
Variação, últimos 12 meses (%)	3,89%

31. A partir dos números-índice do IPCA de fevereiro de 2019 e de março de 2012, apurou-se o valor do IRT definitivo de 2019, conforme fórmula a seguir:
32. O IRT calculado, incidirá no período compreendido entre 12/04/19 e 11/04/2020, em caso de atraso na concessão do reajuste e da revisão, na próxima revisão tarifária serão feitas as devidas correções, via o Fator C.
33. Adicionalmente, o Parecer Nº 6.013/2015/PF-ANTT/PGF/AGU, de 15/06/2015, sustenta que os contratos da 3ª Etapa do Programa de Concessões de Rodovias devem ter suas verbas contratuais (Segurança no trânsito, fiscalização, RDT, etc.) reajustadas com data-base na data de assunção do sistema rodoviário. Apresenta-se no Quadro 6 síntese dos números-índice e variações entre períodos.

Quadro 6: Cálculo de IRT-verbas e variação inflação (%)

MÊS	IPCA
Nov/13 (divulgado)	3780,61
Nov/16 (divulgado)	4761,42
Nov/17 (divulgado)	4894,92
Variação, últimos 12 meses (%)	2,80%

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{4894,92}{3.780,61} = 1,294$$

34. A partir dos números-índice do IPCA de novembro de 2013 e de novembro de 2018, apurou-se o valor do IRT-verbas para os valores do 5º ano concessão, conforme fórmula a seguir:
35. Para tanto utiliza-se o IRT-verbas calculado para esta revisão no valor de 1,29474.

5.2. Eventos inseridos nos Fatores

36. A análise econômico-financeira da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária foi realizada com base na TBP quilométrica (TBP/km) aprovada na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária pela Resolução nº 5.801, de 10/04/2018, no valor de R\$ 0,05841.
37. Cumpre ressaltar que esse valor é composto de duas parcelas, quais sejam: 1) Tarifa de contrato, no valor de R\$ 0,04862[2]; e 2) Tarifa do FCM, no valor de R\$ 0,00979.

38. A análise considerou a incidência dos fatores de reequilíbrio X, Q, C e D sobre o valor da tarifa de pedágio, além dos impactos relativos às obras e serviços incluídos no Contrato de Concessão por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

5.2.1. Fator D

39. Item de revisão ordinária, correspondente à avaliação do atendimento das obrigações relativas à Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER (1ª Parte), e dos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção (2ª Parte), atestado pela Gerência de Fiscalização e Investimento de Rodovias - GEFIR/SUINF.
40. A componente do Fator D referente às obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade e Melhorias e Manutenção do Nível de Serviço do PER, com aferição de competência da GEFIR/SUINF, somente tem efeito a partir da revisão ordinária imediatamente subsequente à avaliação do recebimento de cada parcela anual das obras de duplicação pela ANTT, conforme item 3.2 do Anexo 5 do Contrato. O marco inicial de contagem de 12 meses para cada meta anual de duplicação ocorreu um ano após o início da concessão da Concessionária de Rodovias Minas Gerais Goiás S.A.
41. Este período de avaliação e a aplicação automática do Fator D segue os termos do Contrato e do PER, assim como o disposto no Parecer nº 02425/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25 de novembro de 2016. Esse parecer apresenta o entendimento de que o descumprimento das metas de ampliação deve ser apurado um ano após a data de assunção do trecho rodoviário, considerando que as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independente de atraso na obtenção:

“36. Assim, em resposta à consulta da SUINF, em respeito às disposições contratuais, compartilhando o entendimento defendido na Nota nº 04155/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, concluímos que, para pleito de aplicação de desconto de reequilíbrio em razão do descumprimento das metas anuais de ampliação de capacidade da rodovia, o marco inicial deve ser a partir de doze meses a contar da data de assunção do trecho, independentemente da obtenção da licença de instalação, em respeito ao disposto na subcláusula 10.3.2, c. Segundo nossa leitura do Contrato, deve-se portanto, apurar os eventuais descumprimentos anuais e fazer incidir desconto de reequilíbrio como se as licenças de instalação tivessem sido disponibilizadas na data prevista de doze meses, contados da assunção do trecho.”

42. A GEREFE encaminhou à GEFIR o Memorando nº 011/2019/GEREF/SUINF, de 22/01/2019, por meio do qual solicita a apresentação do “Fator D” e/ou “Fator A”, relativos à meta do 5º ano concessão (entre 08/01/2018 e 07/01/2019).
43. Em resposta, a GEFIR encaminhou por meio de Despacho (n. SEI 0121899 que retificou o 0033175) o Parecer Nº 10/2019/GEFIR/SUINF/DIR, que informa que a Concessionária MGO fica sujeita ao desconto de reequilíbrio (FATOR D) referente ao 5º ano concessão (1ª Parte), de 8,07971%.
44. O Fator D relativo ao 4º ano concessão, apresentado por meio do Memorando nº 005/2019/GEFIR/SUINF, de 04/01/2019, foi utilizado na apuração da receita a ser reequilibrada via Fator C em função da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, que foi relativo à meta do 3º ano concessão quando deveria ter sido do 4º ano concessão.
45. A concessionária solicitou, através das Carta MGO-ADC-0315-2018, 12/12/2018, a suspensão da aplicação do Fator D referente a Meta Ano 3 (4º Ano Concessão, já que o tema está sendo discutido no âmbito de procedimento arbitral e que a Agência apresentou minuta de Portaria para estabelecer procedimentos para o reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos concessão de rodovias.
46. Porém, reforçamos que a aplicação automática do Fator D segue os termos do Contrato e do PER, assim como o disposto no Parecer nº 02425/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, de 25 de novembro de 2016.
47. No que tange à aplicação da 2ª parte do Fator D relativo ao 5º ano de concessão (parâmetros de desempenho), que demanda um tempo maior para a aferição, o mesmo será considerado na próxima revisão tarifária (via Fator C).
48. A partir da presente revisão, sempre será aplicado o Fator A/D na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão. Caso algum item (parte do Fator A/D) esteja ainda em apuração (caso da 2ª parte do Fator D da MGO - parâmetros de desempenho), o mesmo será corrigido, via Fator C (perda ou ganho de receita), na revisão ordinária subsequente à sua apuração.

5.2.2. Fator Q

49. O Fator Q é um redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação de desconto por não atendimento aos indicadores de qualidade previstos no Anexo 7 do contrato de concessão ou, conforme o caso, como acréscimo em razão do atendimento desses mesmos indicadores.
50. Segundo o Anexo 7, item 1.5, do Contrato de Concessão, o indicador relativo ao nível de acidentes com vítimas já deveria ter sido aplicado na revisão de 2018[3], tendo em vista que o início da cobrança de pedágio ocorreu em 12/04/2015. Contudo, conforme consta no Memorando nº 017/2018/GEFOR/SUINF, de 24/01/2018 (em resposta ao Memorando nº 014/2018/GEROR/SUINF), a GEFOR explicitou naquela ocasião que “*não há como fornecer, no momento, a informação sobre o valor do Fator Q da MGO com a garantia de que ela represente com fidedignidade a realidade da variação de acidentes do trecho concedido ao longo do tempo, e em comparação a outros trechos concedidos*”.
51. Para ser considerado na presente revisão tarifária a GEFIR apresentou, por meio do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF, de 11/03/2019, os valores consolidados dos resultados obtidos de Fator Q para as concessões da 3ª Etapa:

Figura 1: Tabela 14 do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF

Concessão	2016 - 2017			2017 - 2018		
	IA	ID	Fator Q = IA + ID	IA	ID	Fator Q = IA + ID
MGO	0	0	0	0	0	0
Ecoponte	0	0	0	0	0	0
Concebra	-0,045	0	-0,045	-0,06	0	-0,06
VIA-040	-0,025	0	-0,025	-0,01	0	-0,01
Rota do Oeste	0	0	0	0	0	0
MSVIA	-0,040	0	-0,040	0	0	0

52. Cabe ressaltar que, tendo em vista o lapso temporal de 155 dias entre o início da cobrança de pedágio da concessionária MGO, a primeira a iniciar a cobrança, com relação à MSVIA, última a iniciar a cobrança, adotou-se a apuração efetiva do Indicador do Nível de Acidentes com vítimas na rodovia (IA) para todas as concessionárias a partir de 01/01/2016, havendo averiguação anual dos seus valores, de acordo com o seguinte regramento:

Figura 2: Tabela 14 do Parecer Técnico nº 142/2019/GEFIR/SUINF

n	Período de avaliação	Ano 0	Ano 1
1	01/01/2016 a 31/12/2017	2016	2017
2	01/01/2017 a 31/12/2018	2017	2018

53. Pelo exposto, no caso da MGO, o primeiro e o segundo Fator Q apurados são iguais a 0 (zero), não cabendo, portanto, correção da não aplicação do mesmo na 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária.

5.2.3. Fator X

54. É um Fator redutor do reajuste da Tarifa de Pedágio - calculado na forma da subcláusula 18.3.3 do contrato de concessão, e revisto na forma da subcláusula 18.4.5 - referente ao compartilhamento, com os usuários do Sistema Rodoviário, dos ganhos de produtividade obtidos pela Concessionária.
55. Segundo o item contratual 18.4.5, o Fator X será igual a 0 (zero) até o final do 5º (quinto) ano do prazo de concessão, a partir desta data seus valores serão revistos. Considerando que o sexto ano de concessão iniciou em 08/01/2019, na presente revisão tarifária o Fator X apurado deve ser aplicado.
56. Cabe informar que os estudos acerca do Fator X estão em andamento no âmbito da Agenda Regulatória 2019-2020, eixo temático 2 - Exploração da Infraestrutura Rodoviária Federal, com base no processo 50500.115516/2015-80. A Gerência de Regulação e Outorga – GREG se manifestou no Despacho 0155004 informando que o cálculo realizado com a aplicação da metodologia em desenvolvimento, que será encaminhada em breve para Audiência Pública, resultou em valores negativos de incremento de produtividade no setor, ou seja, de queda na produtividade.
57. Desse modo, sugeri a aplicação provisória do percentual de 0% (zero por cento) até que sobrevenha a publicação da resolução e a divulgação dos percentuais aplicáveis de compartilhamento de ganhos de produtividade para fins de aplicação do Fator X.
58. Assim, informamos que o valor de Fator X a ser aplicado, de caráter provisório, será zero. Caso haja diferença entre este valor provisório e o definitivo, serão feitas as devidas adequações na próxima revisão tarifária (via Fator C).

5.2.4. Fator C

59. Por meio do Fator C se revisa a TBP/km visando reequilibrar os impactos negativos ou positivos sobre as receitas da concessionária ocorridos no ano concessão imediatamente anterior à data de revisão. A metodologia completa do Fator C encontra-se no Anexo 6 do Contrato de Concessão.
60. Todos os valores de entrada na Conta C, seguindo a metodologia, são a preços correntes do ano concessão de referência para a revisão em curso. No presente caso, os valores que já não estiverem a preços correntes no 5º ano concessão terão seus valores devidamente atualizados.
61. Nos itens seguintes são apresentados os eventos cujo impacto nas receitas da concessionária será acumulado na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

5.2.4.1. IRT provisório e arredondamento

62. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados até 07 de janeiro de 2019, compensando desta forma as perdas ou ganhos por arredondamento e utilização do IRT provisório no ano anterior.
63. Como o IRT apurado para reajustar a tarifa da 3ª RO e 7ª RE (vigentes no 4º ano concessão), foi provisório, houve a necessidade de se substituir pelo IRT definitivo.
64. A compensação do arredondamento na aplicação do reajuste realiza-se por meio do procedimento de cálculo de diferença (i) da receita efetiva obtida a partir da tarifa praticada por praça e (ii) da receita que seria obtida utilizando-se a tarifa não arredondada. O valor do arredondamento foi calculado para os seguintes períodos, de acordo com as tarifas praticadas por praça de pedágio ao longo do 5º ano-concessão:

Quadro 7: Tarifas vigentes no 5º ano concessão

	Período 1: 08/01/2018 a 11/04/2018 (6ª RE) 94 dias		Período 2: 12/04/2018 a 07/01/2019 (3ª RO e 7ª RE)	
	Tarifa arred.	sem Tarifa arred.	Tarifa arred.	sem Tarifa arred.
P1	7,04036	7,00	6,75990	6,80
P2	7,59414	7,60	7,29425	7,30
P3	5,76180	5,80	5,52619	5,50
P4	4,44252	4,40	4,25319	4,30
P5	6,27485	6,30	6,02125	6,00
P6	4,51581	4,50	4,32391	4,30

65. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de - R\$ R\$ 62.383,70 a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

5.2.4.2. Compensação de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN)

66. A Carta MGO-ADC-0018-2019 apresentou quadro de alíquotas de ISSQN vigentes nos municípios lindeiros ao sistema rodoviário. A carta destaca que houve majoração da alíquota relativa ao município de Campo Alegre de Goiás, que passou de 3% para 5%, conforme Lei Municipal nº 1.147/2017. Com isso, a alíquota efetiva incidente na receita auferida pela MGO, que era de 4,2%, passou para 4,6%, em valores arredondados.
67. O cálculo de reequilíbrio pela variação do ISSQN efetivo realiza-se por meio de cálculo da diferença de receita auferida, ao longo do 5º ano concessão, com alíquota efetiva de aproximadamente 4,6%, e a receita que seria auferida com a alíquota a 5,00%; com base na diferença dos resultados, se obtém a variação monetária de tributo a ser inclusa na "Conta C".
68. Após este cálculo, chegou-se em um saldo negativo de R\$ 917.165,63 a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.
69. Considerando que a nova alíquota incidiu em 01/01/2018, é necessário também ajustar o valor considerado no 4º ano concessão, entre 01/01/2018 e 07/01/2018. Após este cálculo, chegou-se em um saldo positivo de R\$ 17.911,00 a ser acrescido à Conta C para posterior aferição do Fator C.

70. Na carta MGO-ADC-0018-2019, a concessionária reclama que a compensação do imposto da forma como vem sendo realizada pela ANTT nas revisões ordinárias desequilibra a equação econômico-financeira do contrato e, portanto, solicita que os montantes outrora descontados por meio do Fator C sejam recompostos.
71. Em relação a tal pleito, temos que, visando orientar os proponentes quanto à apresentação de suas propostas, o edital do trecho concedido à MGO Rodovias solicitou que as propostas considerassem o ISS como segue:

"9.3 A Proposta Econômica Escrita deverá considerar as seguintes premissas:

(...)

II. a incidência da alíquota de 5% (cinco por cento) sobre a receita anual de pedágio e sobre a receita anual extraordinária, referente ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza –ISSQN para todos os municípios;"

72. Ademais, a matriz de risco do contrato, traz como item passível de reequilíbrio as alterações de tributos que alterem a composição econômico-financeira da concessão, conforme transcrito a seguir:

"21.2 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados a Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente:

(...)

21.2.5 alterações na legislação e regulamentação, inclusive acerca de criação, alteração ou extinção de tributos ou encargos, que alterem a composição econômico-financeira da Concessão, excetuada a legislação dos impostos sobre a renda;"

73. Dessa forma, não cabe a alegação da MGO de que poderia ter considerado alíquota de ISSQN diferente de 5%, em desacordo ao que previa as regras editalícias.
74. Procedem as alegações da MGO de que as informações vinculadas ao sistema rodoviário disponibilizadas no processo licitatório não têm caráter vinculativo, entretanto elas não se confundem com as premissas editalícias para a preparação das propostas.
75. Diante do exposto, esta GEREFE entende que a concessionária deveria ter considerado, em sua proposta econômica, a incidência da alíquota de 5% referente ao ISS, conforme estipulava o edital, e que, portanto, o pleito não deve ser acatado.

5.2.4.3. Receitas extraordinárias e custos associados

76. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14.2.2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25/08/2016, na qual ficou estabelecido:

"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 de acordo com o art. 3º da Resolução ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004. (Alterado pela Resolução nº 5.172, de 25.8.16)"

77. Assim, foram repassadas à modicidade tarifária as receitas extraordinárias auferidas no 5º ano concessão, considerando os custos diretamente associados e o montante equivalente a 15% da receita bruta, correspondente à cobertura dos custos de análise de projetos, administração e fiscalização do objeto do contrato de receita extraordinária, conforme determina a Resolução ANTT nº 2.552/2008.
78. Promovido o reequilíbrio, o repasse à modicidade da receita extraordinária líquida, do 5º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 182.352,63.
79. Ressalta-se que a Receita Extraordinária bruta referente ao 5º ano concessão analisada por meio da Nota Técnica nº 18/2019/GEREF/SUINF de 01/03/2019.

5.2.4.4. Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT

80. Para o RDT o contrato de Concessão prevê:

"16.1.1 Durante todo o período da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, a Concessionária deverá, anualmente destinar R\$ 676.008,00 (seiscentos e setenta e seis mil e oito reais) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, de acordo com a regulamentação da ANTT.

16.1.2 Os Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão corrigidos com o mesmo índice de reajuste da Tarifa Básica de Pedágio.

(i) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

16.1.3 Os recursos de que trata a subcláusula 16.1.1, quando não utilizados para os fins a que se destinam no exercício, poderão ser revertidos para a modicidade tarifária por ocasião das Revisões Ordinárias, conforme previsto na regulamentação da ANTT."

81. Conforme exposto na NOTA TÉCNICA SEI Nº 50/2019/COREM/GEREG/SUINF/DIR, de 15/03/2018, o repasse à modicidade por meio da Conta C da parcela da verba anual de RDT não utilizada, no 5º ano concessão, resultou em um saldo negativo de R\$ 101.785,35.

5.2.4.5. Segurança no Trânsito: PRF e Redução de Acidentes

82. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 15.10 do contrato de concessão, transcrito parcialmente a seguir:

"15.1 O Segurança no Trânsito 15.10.1 A Concessionária deverá disponibilizar a ANTT, ao longo de todo o Prazo da Concessão, a partir do primeiro mês após a Data de Assunção, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados a prevenção de acidentes, educação no trânsito, comunicação e aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 812.076,00 (oitocentos e doze mil, setenta e seis reais), que será reajustado anualmente, com o mesmo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

(a) O reajuste terá por data-base a Data de Assunção do Sistema Rodoviário pela Concessionária.

(ii) A ANTT indicará a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da ANTT, poderá ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao Sistema Rodoviário ou poderá reverter em favor da modicidade tarifária"

83. A Nota Técnica nº 001/2019/GEFIR/SUINF e a Nota Técnica SEI Nº 145/2019/GEFIR/SUINF/DIR avaliaram os montantes informados pela concessionária de uso da verba e os saldos passíveis de reversão à modicidade tarifária.

84. O valor, a preços correntes, não utilizado pela concessionária para o atendimento do convênio com o DPRF durante o 5º ano concessão é de R\$ 55.634,16. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C. Dessa forma, a destinação à Conta C resultou em saldo negativo de R\$ 55.634,16.
85. Por sua vez, a Verba de Redução de Acidentes durante o 5º ano concessão não foi utilizada. O impacto desse valor não utilizado da verba anual resulta em modicidade tarifária por meio de inserção na Conta C.
86. Portanto, em relação à verba de segurança no trânsito, o montante total da Conta C foi negativo de R\$ 313.426,31.

5.2.4.6. Incidência de IOF sobre empréstimos do BNDES

87. O Decreto nº 8.511, de 07 de outubro de 2014, revogou o inciso XXX do caput do art. 8º do decreto nº 6.306, de 14 de dezembro de 2007, o qual reduzia a zero a alíquota do Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) nas operações de crédito do BNDES. O Ofício Circular nº 018/2016/GEROR/SUINF informou à concessionária o teor do Parecer nº 01668/2016/PF-ANTT/PGF/AGU, o qual entende pela necessidade de reequilíbrio em decorrência da alteração legal.
88. Após a avaliação documental probatória da arrecadação de IOF originada de empréstimos tomados junto ao BNDES e BDMG, encaminhados em anexo à carta MGO-ADC-0018-2019, chega-se ao montante de R\$ 1.287.558,30 em favor da concessionária. Este valor é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.

5.2.4.7. Ajuste de perda de arrecadação por eixos suspensos

89. Trata-se do passivo de arrecadação em razão dos eixos suspensos isentos pela Lei 13.103/15. No quinto ano concessão, ora sob análise, vigoraram dois conjuntos de tarifas nas praças de pedágio. O primeiro conjunto vigorou entre 08/01/2018 e 11/04/2018, e teve uma perda de arrecadação projetada de 6,98%; o segundo conjunto vigorou entre 12/04/2018 e 07/01/2019, e teve uma perda projetada de 6,75%.
90. Com a disponibilidade de dados de tráfego real^[4] para o quinto ano-concessão, é possível auferir a perda efetiva de arrecadação em razão dos eixos suspensos, que ficou em 6,76%.
91. Por meio do uso de: (i) dados de tráfego do ano 5; (ii) tarifas sem arredondamento que foram praticadas (com base na perda projetada); e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base na perda efetiva de arrecadação, para os dois subperíodos mencionados, é possível aferir a diferença de arrecadação nas praças de pedágio.
92. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 121.140,37, em decorrência do ajuste de eixos suspensos, por meio de acréscimo à Conta C e posterior aplicação do Fator C.

5.2.4.8. Correção dos percentuais de Fator D aplicados na 3ª Revisão Ordinária, 6ª Revisão Extraordinária, 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Ordinária

93. A metodologia de aferição, cálculo e aplicação do Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio tratada no Anexo 5 do contrato de concessão prevê que os mesmos incidam no ano subsequente à sua apuração, conforme itens 2.5 e 3.2 do Anexo 5, transcritos a seguir:

"2.5 Para cada ano do Prazo de Concessão, o Desconto de Reequilíbrio será calculado pelo somatório dos percentuais relativos às atividades não cumpridas da Tabela I em cada um dos subtrechos do Sistema Rodoviário, observado que os percentuais relativos às atividades da Tabela I serão adicionados ao Desconto de Reequilíbrio somente no ano subsequente ao que for constatado o seu não atendimento. Tais percentuais serão retirados do cálculo do Desconto de Reequilíbrio seguinte se a irregularidade for sanada até a respectiva avaliação de desempenho e entrega das obras. Dessa forma, o impacto na Tarifa Básica de Pedágio ocorrerá de uma só vez, no ano subsequente ao ano da avaliação.

(...)

3.2 O Acréscimo de Reequilíbrio será aplicado junto ao Desconto de Reequilíbrio na revisão ordinária imediatamente subsequente ao recebimento da totalidade das obras de duplicação pela ANTT, nos termos do Contrato e do PER."

(Grifo nosso)

94. A cláusula 22.6.2 do contrato de concessão, apresentada a seguir, também dispõe sobre a incidência do Desconto ou Acréscimo de reequilíbrio de cada ano concessão, informando que deve ser aplicado na revisão subsequente ao encerramento do mesmo:

"22.6.2 A cada ano do Prazo da Concessão, o resultado da avaliação de desempenho determinará o Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio para o respectivo ano, na forma prevista no Anexo 5."

(Grifo nosso)

95. Até a revisão de 2018, a ANTT tinha o entendimento de que logo após a apuração do Fator D, que levava cerca de seis meses, o mesmo deveria ser aplicado na revisão ordinária subsequente, entretanto, após ampla discussão no âmbito da SUINF e com Órgãos de Controle, entende-se que o Fator D deva incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão.
96. Esse tema consta, inclusive, do Relatório de Fiscalização nº 351/2017 do TCU (TC nº 024.813/2017-6), que trata de auditoria nos processos de revisão tarifária dos contratos de concessão rodoviária da ANTT.
97. Na proposta de encaminhamento do referido Relatório, consta, entre outros itens, o seguinte:

"a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procrife, uma vez que não se observa a aplicação automática e imediata do Fator D, bem como das possíveis medidas para corrigir/mitigar a situação, particularmente:

(...)

a.1.3) aplicabilidade do Fator C para compensar os montantes indevidamente recolhidos em função da não aplicação do Fator D no exercício de referência correto. (§§ 65-68)"

98. O Quadro abaixo, mostra o Fator D aplicado em cada Revisão Ordinária (RO) da Tarifa Básica de Pedágio, o Fator D correto que deveria ter sido aplicado e o ano em que foi constatado o descumprimento da meta, tendo em vista o exposto anteriormente:

Quadro 8: Correções dos percentuais de Fator D

Revisão	Fator D aplicado	FATOR D correto a ser aplicado	Ano de descumprimento da Meta
1ª RO 12/04/2016	0,13620%	1,27288%	2º ano concessão (08/01/2015 a 07/01/2016)
2ª RO e 6ª RE	1,12446% ^[5]	6,33678%	3º ano concessão

12/04/2017			(08/01/2016 a 07/01/2017)
3ª RO 12/04/2018	6,32895%	9,76421%	4º ano concessão (08/01/2017 a 07/01/2018)

99. Diante do exposto, o Fator D relativo ao 4º ano concessão, apresentado por meio do Memorando nº 005/2019/GEFIR/SUINF, de 04/01/2019, será utilizado na apuração da receita a ser reequilibrada via Fator C em função da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária.
100. A correção do Fator D referente à 1ª Revisão Ordinária, foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 12/04/2016 a 07/01/2017 (271 dias, que fazem parte do 3º ano-concessão); e “período 2”, de 08/01/2017 a 11/04/2017 (94 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão).
101. O cálculo foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 1ª Revisão Ordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 0,1362%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 1,27288%, para os dois subperíodos mencionados.
102. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 2.254.964,40, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 1ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.
103. A correção do Fator D referente à 2ª Revisão Ordinária, foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período de 12/04/2017 a 14/05/2017 (que faz parte do 4º ano-concessão); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado de 1,12446%; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido, de 6,33678%.
104. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 1.019.343,77, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 2ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.
105. A correção do Fator D referente à 6ª Revisão Extraordinária^[6], foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 15/05/2017 a 07/01/2018 (238 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão), no qual fora aplicado o Fator D de 1,186039%, corrigido posteriormente para 1,12446%^[7] via Fator C, e “período 2”, de 08/01/2018 a 11/04/2018 (94 dias, que fazem parte do 5º ano-concessão), no qual fora aplicado o Fator D de 1,186039%, ainda não corrigido para 1,12446% via Fator C.
106. O cálculo da correção foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 6ª Revisão Extraordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D aplicado (1,12446% para o 1º subperíodo e 1,186039% para o 2º subperíodo); e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido (6,33678%), para os dois subperíodos mencionados.
107. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 11.522.617,83, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 6ª Revisão Extraordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.
108. A correção do Fator D referente à 3ª Revisão Ordinária foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real do primeiro subperíodo da 3ª Revisão Ordinária (de 12/04/2018 a 07/01/2019), tendo em vista que ainda não temos os dados de tráfego real do 2º subperíodo (de 08/01/2019 a 11/01/2019); (ii) tarifas sem arredondamento que foram praticadas (com o Fator D aplicado à época de 6,32895%); e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas com base no Fator D corrigido (9,76421%).
109. Após esses cálculos, será necessário reverter à modicidade o montante total de - R\$ 6.358.242,64, em decorrência da correção do Fator D aplicado na 3ª Revisão Ordinária, por meio de devolução da receita arrecadada a maior na Conta C e posterior aplicação do Fator C.
110. Importa ressaltar que a parcela de correção, via Fator C, do Período 2 relativo à 3ª Revisão Ordinária será efetuada, na próxima Revisão Ordinária, quando tivermos os dados de tráfego real do 6º ano concessão.
111. Além disso, ressaltamos que na apuração das receitas devidas em decorrência da alteração do Fator D aplicado, foram desconsiderados eventuais atrasos ocorridos na alteração da tarifa, tendo em vista que os mesmos já foram reequilibrados, nesta revisão ou em revisões anteriores.

5.2.4.9. Dissociação do impacto do Fator D na tarifa dos Fluxos de Caixa Marginais

112. Conforme consta da carta MGO-ADC-0018-2019, a MGO pleiteia que o desconto ou acréscimo de reequilíbrio tenha incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa dos FCMS.
113. Ademais, a concessionária, crendo no deferimento do pleito, vem solicitar que seus efeitos retroajam para a revisão das tarifas praticadas anteriormente, já que essa forma de cálculo (incidência dos fatores também sobre as tarifas dos FCMS) vem sendo aplicada pela SUINF/ANTT desde a 1ª Revisão Ordinária.
114. Salientamos que este tema 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.
115. Adicionalmente, 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 – sobre a consideração nos contratos, com previsão de incidência do Desconto de reequilíbrio:
 - Da incidência do Desconto de Reequilíbrio somente sobre a tarifa de pedágio do FCO (ou de Leilão revisada para os contratos que não tem Plano de negócios);
 - Proceder com a correção da aplicação do Desconto de Reequilíbrio feita nos anos anteriores, que incidiu sobre a tarifa resultante do FCO (ou de Leilão revisada) somada à tarifa do FCM, com o consequente reequilíbrio econômico-financeiro dos contratos.
116. 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.
117. Nesse sentido, foi realizado, para deliberação pela Diretoria, o cálculo retroativo da perda de receita devido a incidência do Desconto de Reequilíbrio nos FCMS desde a 1ª Revisão Ordinária e 3ª Revisão Extraordinária até a 3ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária.
118. Caso a Diretoria não delibere favoravelmente, ou prefira aguardar a publicação da Resolução sobre o tema, os cálculos apresentados para a conta C, deverão ser revistos.
119. A dissociação do impacto do Fator D sobre a tarifa do FCM, referente à 1ª Revisão Ordinária, foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 12/04/2016 a 07/01/2017 (271 dias, que fazem parte do 3º ano-concessão); e “período 2”, de 08/01/2017 a 11/04/2017 (94 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão). O cálculo foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 1ª Revisão Ordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D incidindo sobre as tarifas dos FCMS; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas sem a incidência do Fator D sobre as tarifas dos FCMS, para os dois subperíodos mencionados. Para ambos os cálculos foi utilizado o Fator D corrigido, de 1,27288%.

120. Após esses cálculos, chega-se ao montante de R\$ 39.846,78 em favor da concessionária. Este valor é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.
121. A dissociação do impacto do Fator D sobre a tarifa do FCM, referente à 2ª Revisão Ordinária, foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período de 12/04/2017 a 14/05/2017 (que faz parte do 4º ano-concessão); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D incidindo sobre as tarifas dos FCMs; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas sem a incidência do Fator D sobre as tarifas dos FCMs. Para ambos os cálculos foi utilizado o Fator D corrigido, de 6,33678%.
122. Após esses cálculos, chega-se ao montante de R\$ 104.351,88 em favor da concessionária. Este valor é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.
123. A dissociação do impacto do Fator D sobre a tarifa do FCM, referente à 6ª Revisão Extraordinária, foi feita para dois subperíodos: “período 1”, de 15/05/2017 a 07/01/2018 (238 dias, que fazem parte do 4º ano-concessão); e “período 2”, de 08/01/2018 a 11/04/2018 (94 dias, que fazem parte do 5º ano-concessão).
124. O cálculo da correção foi feito por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 6ª Revisão Extraordinária; (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D incidindo sobre as tarifas dos FCMs; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas sem a incidência do Fator D sobre as tarifas dos FCMs, para os dois subperíodos mencionados. Para ambos os cálculos foi utilizado o Fator D corrigido, de 6,33678%.
125. Após esses cálculos, chega-se ao montante de R\$ 1.183.711,46 em favor da concessionária. Este valor é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.
126. A dissociação do impacto do Fator D sobre a tarifa do FCM, referente à 3ª Revisão Ordinária foi calculada por meio do uso de: (i) dados de tráfego real para o período da 3ª Revisão Ordinária (12/04/2018 a 11/04/2019); (ii) tarifas sem arredondamento com o Fator D incidindo sobre as tarifas dos FCMs; e (iii) tarifas sem arredondamento calculadas sem a incidência do Fator D sobre as tarifas dos FCMs. Para ambos os cálculos foi utilizado o Fator D corrigido, de 9,76421%.
127. Após esses cálculos, chega-se ao montante de R\$ 3.052.460,74 em favor da concessionária. Este valor é acrescido à Conta C para reequilíbrio tarifário.
128. Importa ressaltar que o período relativo à 3ª Revisão Ordinária engloba partes de dois anos-concessão diferentes (conforme já exposto), e portanto pode ser dividido em dois subperíodos: o “Período 1”, de 12/04/2018 a 07/01/2019 (271 dias, que fazem parte do 5º ano concessão); e o “Período 2”, de 08/01/2019 a 11/04/2019 (94 dias, que fazem parte do 6º ano concessão). Como na presente revisão considera-se os desequilíbrios relativos ao 5º ano de concessão, e que os dados de tráfego real do 6º ano-concessão ainda não estão disponíveis, a parcela de correção, via Fator C, do Período 2 será efetuada na próxima Revisão Ordinária.
129. Além disso, ressaltamos que na apuração das receitas devidas em decorrência da dissociação do impacto do Fator D sobre a tarifa do FCM, foram desconsiderados eventuais atrasos ocorridos na alteração da tarifa, tendo em vista que os mesmos já foram reequilibrados, nesta revisão ou em revisões anteriores.

5.3. Eventos inseridos no Fluxo de Caixa Marginal

130. Cabe ressaltar que, atualmente, a concessão possui os seguintes Fluxos de Caixa Marginais (FCM):

- FCM de TIR igual a 9,95% (FCM1), criado em 2015, por ocasião da Resolução nº 4.903, de 21/10/15.
- FCM de TIR igual a 9,43% (FCM2), criado em 2016, segundo a Resolução nº 4.903, de 21/10/15.

5.3.1. Cálculo da TIR

131. Os critérios para definição da TIR (Taxa Interna de Retorno) no FCM são estabelecidos em conformidade com as Resoluções da ANTT nº 3.651, de 7 de abril de 2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014, de 29.05.2014, e nº 4.727, de 26 de maio de 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 nº 4.075, de 03 de abril de 2013, alterada pelas Resoluções nº 4.296 de 27.03.2014 e nº 4.903 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 nº 3.651/11.
132. Conforme previsto na Resolução nº 4.296/2014, que altera os critérios de enquadramento definidos no Anexo V da Resolução nº 4.075/13, 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.
133. O enquadramento nos estágios de maturação de cada concessionária utiliza como critério o tempo de concessão, conforme o quadro a seguir.

Quadro 9: 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

134. É importante salientar que no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013 consta que a inclusão de investimentos inferiores a R\$ 20 milhões, a preços de abril de 2011, no Fluxo de Caixa Marginal, não permite que concessionárias captem financiamentos com taxas de juros comparáveis às taxas de juros obtidas em financiamentos de maior vulto, assim, para esse caso, o enquadramento deve sempre corresponder ao 3º Estágio de maturação.
135. Conforme previsto no art. 8º da Resolução nº 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*).
136. O WACC (taxa de desconto) para cada estágio de maturação é definido no Anexo V da Resolução nº 4.075/2013, atualizada pela Resolução nº 4.903/2015, e replicado no Quadro seguinte:

Quadro 10: 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)

5.3.2. Inserção do tráfego real nos FCM's

137. Conforme o art. 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, o tráfego projetado deve ser anualmente substituído pelo volume de tráfego real do ano anterior nos Fluxos de Caixa Marginais (FCMs), por ocasião da revisão ordinária. No caso da presente revisão da MGO, o FCM considera a substituição do tráfego projetado (EVTEA) pelo real até o 5º ano de concessão.
138. Assim, o tráfego projetado para o 5º ano concessão foi substituído pelo tráfego real, e o reequilíbrio foi realizado no FCM1 e FCM2.
139. A substituição do tráfego previsto pelo real no 5º ano concessão resultou em impacto tarifário, com decréscimo da TBP/km de - R\$ 0,00001 no FCM1, e de - R\$ 0,00010 no FCM2.

5.3.3. Atualização da curva de tráfego projetado nos FCM's

140. Para a projeção de tráfego dos Fluxos de Caixa Marginais, com base nos artigos 4º e 5º da Resolução nº 3.651/2011, transcritos a seguir, foram propostas metodologias de calibração da curva de tráfego^[8]:

"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.

Art. 5º Para cada processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro em que tenha sido adotada uma projeção de tráfego, a ANTT realizará, quando da revisão ordinária, a revisão dos respectivos fluxos das receitas marginais de que trata o inciso II, do art.2º, com vistas a ajustar os dados da projeção de tráfego aos dados reais apurados durante a vigência do contrato de concessão.

§ 1º A revisão a que se refere o caput deste artigo poderá, adicionalmente, de comum acordo entre as partes, considerar outras informações apuradas durante a vigência do contrato de concessão, para fins de substituir variáveis estimadas na elaboração do Fluxo de Caixa Marginal."

141. Assim, foi formulada consulta à Diretoria da ANTT, por meio do Memorando nº 920/2018/SUINF, de 25/09/2018, sobre a autorização da aplicação da metodologia proposta, por meio da Nota Técnica nº 059/2018/GEREF/SUINF. A Diretoria da ANTT, por meio do Memorando nº 73/2018/GAB, de 02/10/2018, manifestou anuência à aplicação da referida metodologia, conforme transcrito a seguir:

"2. Por todo o exposto, informamos que a Diretoria Colegiada, na Reunião ocorrida no dia 25.09.2018, deu anuência a 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 (projeção constante dos FCMs), pelo tráfego real."

142. Considerando que a substituição do tráfego projetado pelo real aumentou a TBP quilométrica em R\$ 0,00011, sendo o impacto na TBP vigente (R\$ 0,05841) de 0,188%, portanto inferior a 0,5%, informamos que será mantida a projeção de tráfego dos FCMs.

5.3.4. Alterações no Programa de Exploração da Rodovia – PER

143. De acordo com a Nota Técnica nº 001/2019/GEFIR/SUINF e Nota Técnica SEI Nº 145/2019/GEFIR/SUINF/DIR foram propostas alterações no cronograma de obras e serviços da MGO Rodovias. O quadro a seguir apresenta os itens do PER alterados e os respectivos impactos:

Quadro 11 : Impacto na TBP de cada rubrica do PER – FCM

Itens revisados	PER	Tipo	Δ Tarifa PI
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Marginal 1			
EVTEA Catalão	5.1	Inv	0,00001
EVTEA Cristalina	5.2	Inv	0,00001
Custos Administrativos - EVTEA Catalão	4.9	COp	0,0000003
Custos Administrativos - EVTEA Cristalina	4.10	COp	0,0000003
Custos Administrativos - Remoção de Interferências	4.4	COp	0,0000002
Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Disponibilização de Link de Dados	3.3	Inv	0,0000004
Desapropriações	1.5	Inv	0,000009
Sistema de Informações Rodoviárias – SIR – Disponibilização de Link de Dados	4.11	COp	0,000006
Custos Administrativos - EVTEA Catalão	4.9	COp	-0,0000003
Custos Administrativos - EVTEA Cristalina	4.10	COp	-0,0000003
Controlador e Redutor de Velocidade - DNIT	3.1	Inv	-0,00037

Custos Administrativos - Controlador e Redutor de Velocidade - DNIT	4.7	COp	-0,00002
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Pavimento - Lei 13.103/2015 - correções de valores	2.1	Inv	-0,00322

5.4. Efeito final da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária

144. O impacto conjunto da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária sobre a Tarifa Básica de Pedágio – TBP, e do reajuste segundo o IRT definitivo, podem ser observados nos quadros abaixo. Separa-se os itens inseridos nos FCMs e na Conta C, mostrando a agregação e o cálculo do Fator C:

Quadro 12 – Fluxo de Caixa Marginal

Tarifa Acumulada	Tarifa/km (Preços iniciais)
FCM1 (TIR 9,95%)	0,00071
FCM2 (TIR 9,43%)	0,00552
Total	0,00623

Quadro 13 – Itens da Conta C

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
PRF	-55.364,16
Redução de Acidentes	-313.426,31
RDT	-101.785,35
IRT e Arredondamento	-62.383,70
ISS	-917.165,63
Receitas Extraordinárias	-182.352,63
IOF	1.287.558,30
Eixo Suspensão	-121.140,37
Correção Fator D 3ª RO	-6.409.858,50
Correção Fator D 6ª RE	-11.522.617,83
Correção Fator D 2ª RO	-1.019.343,77
Correção Fator D 1ª RO	-2.254.964,40
Retirada do Fator D sobre o FCM na 1ª RO	39.846,78
Retirada do Fator D sobre o FCM na 2ª RO	104.351,88
Retirada do Fator D sobre o FCM na 6ª RE	1.183.711,46
Retirada do Fator D sobre o FCM na 3ª RO	3.052.460,74
Correção ISSQN 4º ano concessão	17.911,00
TOTAL	-17.274.417,10

145. Considerando o valor total da conta C como montante a ser aplicado (Cdt+1), o Fator C obtido é de - 0,38826.
146. Sabendo que cada Fator C calculado tem incidência anual na tarifa de pedágio, a consideração integral desses itens da Conta C geraria na revisão tarifária subsequente um impacto inversamente oposto, pois os R\$ 0,38826 de Fator C que reduzem a tarifa no presente ano concessão deixariam de incidir na tarifa da próxima revisão tarifária.

147. Ademais, conforme o Quadro 4, os valores anteriormente aplicados à MGO estavam compreendidos entre R\$ 0,01234 e R\$ 0,02650 (que considerava os desequilíbrios do ano 1 e 2).
148. Visando evitar grandes oscilações tarifárias, o contrato de concessão dispõe de mecanismo de parcelamento da conta C, conforme exposto no item 2.3 do Anexo 6 do Contrato de Concessão, transcrito a seguir.

149. Diante do exposto, à critério da ANTT, poderá ser aplicada na presente revisão, apenas uma parcela do montante da Conta C.
150. Ressaltamos que, conforme previsão contratual, não poderão ser parcelados os valores referentes aos seguintes eventos de desequilíbrio: verba de Segurança no Trânsito, Verba de RDT, arredondamento da tarifa, atraso no reajuste, e alterações de ISSQN, PIS e COFINS (itens 1.3.1 a 1.3.5 do Anexo 6).
151. A possibilidade de Parcelamento do montante da Conta C nas revisões tarifárias de 2019 dos Contratos de Concessão da 3ª Etapa (Fases I e III) do PROCROFE, foi apresentada à Diretoria ANTT por meio do Memorando nº 125/2019/SUINF, de 21/02/2019, e esclarecida por meio de uma apresentação oral, realizada em 14/03/2019.
152. Após a apresentação, a Diretoria ANTT solicitou por meio de correspondência eletrônica, que a SUINF envie, juntamente com a proposta de revisão tarifária, proposta de parcelamento do montante da Conta C, com a indicação de qual o arranjo técnico mais adequado sob a ótica da Superintendência, a fim de subsidiar a decisão da Diretoria a respeito do assunto.
153. Desse modo, propomos o parcelamento dos itens de correção do Fator D – destacados no Quadro 7 - em 3 parcelas, tendo em vista que as correções feitas na presente revisão consideram as aplicações do Fator D dos últimos 3 anos, aplicando nessa revisão apenas a primeira parcela somada aos demais itens da Conta C.
154. Sendo assim, apresentamos a proposta de Montante da Conta C a ser aplicado:

155. Portanto, restaria como Saldo na Conta C - R\$ 11.217.609,10, sobre o qual deve incidir taxa de juros equivalente à taxa de desconto do Fluxo de Caixa Marginal, até a data de sua aplicação, conforme dispõe o item 2.3.2 do anexo 6 do Contrato de Concessão.
156. Considerando-se o IRT de 1,49153, bem como a nova TBP quilométrica de R\$ 0,05486, identificam-se os novos valores para a categoria 1 das tarifas nas Praças P1 a P6, conforme mostrado no quadro a seguir:

157. Observa-se que no Quadro 15, considerou-se alguns itens que devem ser deliberados pela Diretoria, a saber: Incidência do Fator D somente sobre a tarifa de contrato revisada e consideração parcial do montante da Conta C (deixando como saldo 2/3 do somatório dos itens relativos à correção do Fator D) no cálculo do Fator C, com vistas a evitar oscilações tarifárias.
158. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as tarifas antes e depois do arredondamento da da 3ª Revisão Ordinária e 7ª Extraordinária com a presente revisão:

Quadro 16 – Variação tarifária

Praça	3ª RO e 7ª RE		4ª RO e 8ª RE		% Variação	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1	6,75990	6,80	6,42718	6,40	-4,92%	-5,88%
P2	7,29425	7,30	6,94404	6,90	-4,80%	-5,48%
P3	5,52619	5,50	5,23385	5,20	-5,29%	-5,45%
P4	4,25319	4,30	4,00252	4,00	-5,89%	-6,98%
P5	6,02125	6,00	5,71270	5,70	-5,12%	-5,00%
P6	4,32391	4,30	4,07093	4,10	-5,85%	-4,65%
				Δ% Média	-5,31%	-5,57%

6. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA

159. Em atendimento ao Memorando nº 008 /2019/GEREF/SUINF, a Gerência de Fiscalização e Investimento - GEFIR encaminhou o Memorando nº 017/2019/GEFIR/SUINF, informando que não existe óbice, por parte daquela Gerência para a concessão da revisão e reajuste.
160. A Coordenação de Fiscalização de Desempenho Econômico Financeiro (CODEF/GEREF) elaborou o Relatório Consolidado de Fiscalização e Atestado de Regularidade da MGO Rodovias, com vigência até 25/06/2019 em referência aos aspectos econômico-financeiros, validando a regularidade da concessionária nestes quesitos.
161. Adicionalmente, após a elaboração desta Nota Técnica, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018 a SEPRAC/Ministério da Economia e o Ministério da Infraestrutura serão informados sobre o detalhamento da 4ª Revisão Ordinária, 8ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária.

7. TABELA DE TARIFAS

162. Considerando-se as tarifas de pedágio por praça resultantes da 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, bem como o IRT definitivo de 1,49153, tem-se, nas praças de pedágio P1 a P6, a tarifa de pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \frac{\text{Tarifa de Pedágio Arredondada}}{\text{Multiplicador da Tarifa}}$$

163. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada nas praças P1 a P6.

Praça de pedágio 1: Ipameri - BR-050/GO

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados(R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	6,40
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	12,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	9,60
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	19,20
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	12,80

6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	25,60
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	32,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	38,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	3,20

Praça de pedágio 2: Campo Alegre de Goiás - BR-050/GO

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	6,90
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	13,80
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	10,35
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	20,70
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	13,80
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	27,60
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	34,50
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	41,40
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	3,45

Praça de pedágio 3: Araguari - BR-050/MG

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	5,20
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	10,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	7,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	15,60
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	10,40
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	20,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	26,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	31,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,60

Praça de pedágio 4: Araguari - BR-050/MG

Categoria de Veículos	Tipo de Veiculo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)

1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	4,00
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	8,00
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	6,00
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	12,00
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	8,00
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	16,00
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	20,00
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	24,00
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,00

Praça de pedágio 5: Uberaba - BR-050/MG

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	5,70
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	11,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	8,55
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	17,10
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	11,40
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	22,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	28,50
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	34,20
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,85

Praça de pedágio 6: Delta - BR-050/MG

Categoria de Veículos	Tipo de Veículo	Número de Eixos	Rodagem	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados (R\$)
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	Simples	1	4,10
2	Caminhão leve, ônibus, Caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	8,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	6,15
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	12,30
5	Automóvel e caminhonete com Reboque	4	Simples	2	8,20
6	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	4	Dupla	4	16,40
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	20,50
8	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	6	Dupla	6	24,60
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas motorizadas	2	Simples	0,5	2,05

8. CONCLUSÃO

164. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste, a 4ª Revisão Ordinária e a 8ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da MGO Rodovias, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

165. O processo de reajuste indicou o percentual de 3,89% (três inteiros e oitenta e nove centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, no período de abril/2018 a abril/2019, com incidência para o período de 12/04/2019 a 11/04/2020.
166. A 4ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária alteram as tarifas aprovadas na 3ª Revisão Extraordinária Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária para as diversas praças, conforme exposto nesta nota técnica. Observa-se que, em média, a tarifa arredondada se reduziu em 5,57% em relação à aprovada na 3ª Revisão Extraordinária Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária.
167. Ressaltamos que no cálculo tarifário apresentado, considerou-se dois itens que devem ser deliberados pela Diretoria, a saber:
- Incidência do Fator D somente na tarifa de contrato revisada (conforme exposto no item 5.2.4.9 desta Nota Técnica); e
 - Consideração parcial do montante da Conta C (deixando como saldo 2/3 do somatório dos itens relativos à correção do Fator D) no cálculo do Fator C, com vistas a evitar oscilações tarifárias (conforme exposto no item 5.4 desta Nota Técnica).
168. Caso a Diretoria da ANTT julgue conveniente manter a incidência do Fator D na TBP de contrato e/ou não esteja de acordo com o parcelamento do montante da Conta C proposto, esta área técnica elaborará Nota Técnica complementar, e os demais documentos pertinentes (Ofício aos Ministérios da Economia e da Infraestrutura, à concessionária, e Relatório à Diretoria) com os novos valores de tarifa.
169. Sendo assim, submete-se a presente análise ao exame da Diretoria Colegiada da ANTT quanto aos procedimentos adotados para a concessão do Reajuste, da 4ª Revisão Ordinária e da 8ª Revisão Extraordinária do contrato de concessão celebrado com a MGO Rodovias, cujos efeitos combinados alteram a tarifa de pedágio, categoria 1, para R\$6,40 (seis reais e quarenta centavos), na praça de pedágio P1, em Ipameri/GO; R\$6,90 (seis reais e noventa centavos) na P2, em Campo Alegre de Goiás/GO; R\$5,20 (cinco reais e vinte centavos) na P3, em Araguari/MG; R\$4,00 (quatro reais) na P4, em Araguari/MG; R\$5,70 (cinco reais e setenta centavos) na P5, em Uberaba/MG; e R\$4,10 (quatro reais e dez centavos) na P6, em Delta/MG, com vigência inicialmente prevista para 12 de abril 2019.

[1] Os valores das tarifas a serem praticadas em cada praça de pedágio dependem do Trecho de Cobertura da Praça (TCP).

[2] Considera o impacto dos eixos suspensos de 7,24%.

[3] De acordo com o Anexo 7 do contrato, “a aferição do indicador do nível de acidentes terá início a partir do início da cobrança de Tarifa de Pedágio pela Concessionária, com sua aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 24 (vinte e quatro) meses contados do início da Cobrança de Tarifa de Pedágio”.

[4] Cabe ressaltar que foram utilizados dados de tráfego para verificar o percentual de perda de eixos suspensos, para que os dados inseridos no cálculo tarifário possam ser auditados e rastreáveis.

[5] Percentual inicialmente de 1,186039%, corrigido posteriormente para 1,12446% via fator C.

[6] Durante o 4º ano-concessão foi aprovada a 6ª Revisão Extraordinária da TBP, através da Resolução ANTT nº 5.381, de 12/07/2017, a qual entrou em vigor no dia 14/07/2017. Como detalhado na Nota Técnica nº 091/2017/GEROR/SUINF, a 6ª Revisão Extraordinária foi realizada em atendimento às decisões judiciais proferidas em 03/05/2017 e 29/06/2017, relativas à Ação Civil Pública nº 0015854-47.2016.4.01.3803 - 1ª Vara Federal do Tribunal Regional Federal da Primeira Região - Subseção Judiciária de Uberlândia.

[7] Conforme correção feita na 3ª Revisão Ordinária, através da Nota Técnica nº 053/2018/GEROR/SUINF.

[8] Até a 3ª revisão ordinária (2018), a ANTT veio adotando a taxa de crescimento anual do EVTEA (lembrando que, anualmente, o tráfego projetado é substituído pelo real). No entanto, caso a taxa de crescimento do EVTEA não se mostre a mais adequada para elaboração da projeção de tráfego, ela pode ser substituída por outra que se revele mais condizente com a realidade – o que foi proposto na metodologia de calibração da curva de tráfego.

Brasília, 12 de abril de 2019.



Documento assinado eletronicamente por **NELICIA MURARI BORGES, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 18/04/2019, às 16:02, 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 **ISABELA SOARES MACHADO REICHERT, Coordenador(a)**, em 18/04/2019, às 16:05, 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 **MIRIAN RAMOS QUEBAUD, Gerente**, em 18/04/2019, às 16:24, 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 ALCIDES DOS SANTOS, Superintendente**, em 18/04/2019, às 16:40, 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 **0139291** e o código CRC **2788A9C3**.

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