



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 215/2020/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: VIABAHIA - CONCESSIONÁRIA DE RODOVIAS S/A

Referência: Processo nº 50500.368304/2019-27

Assunto: 9ª Revisão Ordinária, 12ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A.
- análise pós-manifestação

Sumário

- [1. OBJETO](#)
- [2. JUSTIFICATIVA](#)
- [3. HISTÓRICO](#)
 - [3.1. Reajustes](#)
 - [3.2. Revisões](#)
 - [3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário](#)
- [4. PRINCIPAIS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS](#)
 - [4.1. Dispositivos contratuais aplicáveis à Revisão](#)
 - [4.2. Dispositivos contratuais aplicáveis ao Reajuste](#)
 - [4.2. Dispositivos aplicáveis ao Desconto de Reequilíbrio](#)
- [5. ANÁLISE](#)
 - [5.1. 9ª Revisão Ordinária](#)
 - [5.1.1. Receitas Extraordinárias](#)
 - [5.1.7. Efeito final da 9ª Revisão Ordinária](#)
 - [5.2. 12ª Revisão Extraordinária](#)
 - [5.2.1. Correção do IRT, do arredondamento e atraso da tarifa](#)
 - [5.2.2. Inserção do Tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais](#)
 - [5.2.3. Ajuste na isenção de eixos suspensos – Lei nº 13.103 – Lei dos Caminhoneiros](#)
 - [5.2.4. Correção dos percentuais de Desconto de Reequilíbrio considerados no 10º ano concessão](#)
 - [5.2.5. Alterações no cronograma PER](#)
 - [5.2.6. Realocação de custos administrativos e nomeação de subitens](#)
 - [5.2.7. Prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros](#)
 - [5.2.8. Efeito final da 12ª Revisão Extraordinária](#)
 - [5.3. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária](#)
 - [5.4. Aplicação do Desconto de Reequilíbrio](#)
 - [5.5. REAJUSTE](#)
 - [5.6. Efeito final da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste](#)
- [6. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL DA CONCESSIONÁRIA](#)
- [7. CONCLUSÃO](#)

1. OBJETO

1. Trata-se de análise econômico-financeira acerca da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A., com data de vigência inicialmente prevista para 07/12/2019.

2. Os procedimentos de revisão e reajuste atendem ao disposto nas Resoluções ANTT nº 675, de 4 de agosto de 2004 (alterada pelas Resoluções nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), Resolução nº 1.187, de 9 de novembro de 2005 (alterada pela Resolução 2.554, de 14 de fevereiro de 2008), Resolução nº 3.651, de 7 de abril de 2011 (alterada pelas Resoluções nº 4.339, de 29 de maio de 2014, nº 4.727, de 26 de maio de 2015 e nº 5.859 de 03 de dezembro de 2019), e na Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019, e no Contrato de Concessão e seus aditivos, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. JUSTIFICATIVA

3. A matéria vem à apreciação desta SUINF em cumprimento ao disposto no artigo 46, inciso XIII do Regimento Interno da ANTT, conforme Resolução ANTT nº 5.810, de 03/05/2018.

3. HISTÓRICO

4. Em 21.01.2009, a ANTT realizou Leilão na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) para a Concessão do Sistema Rodoviário relativo ao Edital nº 001/2008, com extensão total de 680,60 km, abrangendo os trechos mostrados no Quadro 1:

Quadro 1: Trechos rodoviários concedidos relativos ao Edital nº 001/2008

Rodovia	Trecho	Extensão
BR 116/BA	Feira de Santana - Div. BA/MG	554,10 km
BR 324/BA	Salvador - Feira de Santana	113,20 km
BA 526	Entr. BR 324 - Entr. BA 528	9,30 km
BA 528	Entr. BA 526 - Acesso à Base Naval de Aratu	4,00 km

5. Foram apresentadas duas propostas, sendo as suas garantias aceitas pela Companhia Brasileira de Liquidação e Custódia – CBLC.

6. A Tarifa Básica de Pedágio Teto considerada no estudo de viabilidade econômico-financeiro, referenciada a dezembro de 2005, e constante do Edital nº 001/2008, foi de R\$ 2,80 (dois reais e oitenta centavos).

7. Após a abertura de cada envelope de Oferta de Tarifa pelo Diretor de Leilão da Bovespa, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, enumerados conforme o Quadro 2:

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital 001/2008

Classificação	Corretora	Proponente	Lance	Deságio
1	Theca CCTVM Ltda.	Consórcio RodoBahia	R\$ 2,212	21,00 %
2	Brascan S. A. CTV	Consórcio Cia Brasileira de Rodovias	R\$ 2,517	10,10 %

8. Assim, a Proponente vencedora foi o Consórcio RodoBahia, representada pela Corretora Theca CCTVM Ltda., com lance de R\$ 2,212.

9. A partir do dia 22/01/2009, a Comissão de Outorga procedeu à abertura e análise dos documentos de Qualificação da Proposta Comercial da Proponente primeira colocada no Leilão, e conforme Ata de Julgamento de 13/02/2009, assinada pelos seus membros, confirmou a Proponente Consórcio RodoBahia como vencedora do Leilão.

10. Contra a decisão da Comissão foi interposto 1 (um) recurso, que recebeu 1 (uma) solicitação de impugnação.

11. Em 23/03/2009 tornou-se público o resultado da análise e do julgamento do recurso apresentado à decisão daquela Comissão na análise dos documentos de Qualificação e da Proposta Comercial, bem como de sua impugnação, considerando o recurso improcedente.

12. O resultado do leilão foi homologado à empresa vencedora, Consórcio Rodobahia, conforme Resolução ANTT nº 3.085, de 02/04/2009, vinculando a empresa, por intermédio da empresa Concessionária a ser constituída, ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato estabelecidas no Edital.

13. Conforme exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A., à qual, em 01/09/2009, por meio da Resolução ANTT nº 3.247, foi emitido Ato de Outorga e autorizada a assinatura do Contrato de Concessão.

14. Em 03/09/2009, a ViaBahia Concessionária de Rodovias S.A. firmou com a União, por intermédio desta ANTT, Contrato de Concessão do lote correspondente a 680,60 km das Rodovias federais BR 116/324/BA, trecho Divisa BA/MG – Salvador, além das rodovias estaduais BA 526/528, trecho entroncamento da BR 324 - acesso à Base Naval de Aratu.

15. O contrato visa à exploração da infraestrutura e à prestação de serviços públicos e obras, abrangendo a execução dos serviços de recuperação, manutenção, monitoração, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração, conforme apresentado no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 2,212, referenciada ao mês de dezembro de 2005.

16. O prazo de vigência da concessão é de 25 anos, a contar da data de assunção, conforme a cláusula 3.1 do Contrato de Concessão. O termo de arrolamento e transferência dos bens (termo nº 001/2009) foi assinado em 19/10/2009, e conforme cláusulas 4.2.1 e 33.8 do Contrato de Concessão, a data de assunção é 20/10/2009.

17. A Resolução ANTT nº 3.606, de 24/11/2010, autorizou a Concessionária ViaBahia a iniciar, parcialmente, a arrecadação nas diferentes Praças de Pedágio a serem implantadas nas rodovias BR-324/BA e BR-116/BA.

18. Para a autorização da cobrança de pedágio, foi feita análise de revisão tarifária (1ª Revisão Extraordinária) e atualização monetária da tarifa da concessão, descrita na Nota Técnica nº 157/GEROR/SUINF/2010, de 17/11/2010.

19. O início da cobrança de pedágio ocorreu a partir da zero hora do dia 07/12/2010 nas praças de pedágio P3, P4, P5, P6 e P7, autorizado pela Resolução ANTT nº 3.606, de 24/11/2010, publicada no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 26/11/2010.

20. As demais praças de pedágio tiveram o início de operação diferenciado, conforme foram sendo concluídas, segundo autorização constante na Resolução ANTT nº 3.606. Em 27/12/2010, a praça de pedágio P2 foi autorizada a operar segundo a Resolução ANTT nº 3.619, de 15/12/2010 publicada no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 17/12/2010.

21. Por fim, em 31/07/2011, a praça P1 foi autorizada a operar por meio da Resolução ANTT nº 3.697, de 20/07/2011, publicada no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 21/07/2011.

3.1. Reajuste

22. O primeiro reajuste coincidiu com a cobrança de pedágio nas praças P3, P4, P5, P6 e P7, no dia 07/12/2010, e implicou em um aumento 25,36% sobre a TBP a partir de 07/12/2010, autorizado pela Resolução ANTT nº 3.608, de 01/12/2010, publicado no Diário Oficial da União – D.O.U., Seção 3, de 03/12/2010, com base no IRT definitivo no valor de 1,25363, correspondente à variação entre o número índice do IPCA de outubro de 2010 (IPCA_t) e o número índice do IPCA de outubro (IPCA₀) de 2005.

23. Tendo em vista o critério contratual, os reajustes anuais foram realizados no mesmo dia e mês do primeiro reajuste.

24. O Quadro 3 apresenta a evolução do IRT considerado na concessão dos reajustes da Concessionária:

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Definitivo	Variação %
2010	1,25363	25,36
2011	1,34101	6,97
2012	1,41410	5,45
2013	1,49664	5,84
2014	1,59523	6,59
2015	1,75362	9,93
2016	1,89169	7,87
2017	1,94279	2,70
2018	2,03133	4,56

3.2. Revisões

25. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas 8 revisões ordinárias e 11 revisões extraordinárias da Tarifa Básica de Pedágio. O quadro a seguir apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objetivo de cada uma das modificações, decorrentes de revisões da concessionária:

Quadro 4: Cronologia e Objeto das revisões

Revisão	Aprovação	Início da vigência	Alteração da TBP	Alterações principais
Proposta	20.10.2009	-	R\$ 2,212	Valor vencedor da licitação
1ª Revisão Extraordinária	07.12.2010	07.12.2010	R\$ 2,21011 -0,085%	Alteração de alíquotas de ISSQN. Correção relativa ao arredondamento das Tarifas de P1 e P2. Processo nº 50500.0018825/2010-06 Resolução nº 3.608/10 de 01.12.2010
1ª Revisão Ordinária	12.12.2011	14.12.2011	R\$ 2,21010 -0,0003%	Receitas extraordinárias Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
2ª Revisão Extraordinária	12.12.2011	14.12.2011	R\$ 2,33305 +5,56%	Alteração de alíquotas de ISSQN. Inexecuções e Antecipação no PER do 2º para o 1º ano Alterações/Inclusão de valores em itens de ITS Inclusão de iluminação e barreiras fixas na BR-324 Conclusão de obra do DNIT (viaduto de Simões Filho) Inserção de Investimentos e Custos Operacionais nas BAs-526/528 Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
Aplicação do desconto de reequilíbrio	12.12.2011	14.12.2011	R\$ 2,25629 -3,29%	Processo nº 50500.054074/2011-64 Resolução nº 3.746/11 de 07.12.2011
2ª Revisão Ordinária	07/12/2012	07/12/2012	R\$ 2,33301 -0,002%	Reversão das receitas extraordinárias auferidas, Processo nº 8350500.094853/2012-83 Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012
3ª Revisão Extraordinária	07/12/2012	07/12/2012	R\$ 2,29675 -1,56%	Atraso na concessão do reajuste do ano anterior e inexecuções no 2º ano de concessão Processo nº 8350500.094853/2012-83 Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012
Aplicação do desconto de reequilíbrio	07/12/2012	07/12/2012	R\$ 2,21659 -3,49%	Processo nº 8350500.094853/2012-83 Resolução nº 3941/12 de 28/11/2012

Revisão	Aprovação	Início da vigência	Alteração da TBP	Alterações principais
3ª Revisão Ordinária 4ª Revisão Extraordinária	07/12/2013	07/12/2013	R\$ 2,16959 -5,54%	Processo nº: 50500.156088/2013-83 Reversão das receitas extraordinárias auferidas Inexecuções e reprogramações Resolução nº 4203/13 de 03/12/2013
Aplicação do desconto de reequilíbrio	07/12/2013	07/12/2013	R\$ 2,04657 -5,67%	Processo nº: 50500.156088/2013-83 Resolução nº 4203/13 de 03/12/2013
5ª Revisão Extraordinária	01/09/2014	23/12/2014	R\$ 2,17593 +0,29	Verba para implementação do 3º Termo Aditivo ao Convênio de Cooperação Técnica nº 08/2008 Atualização dos valores dos equipamentos integrantes do Sistema ITS de Sensoriamento e Controle de Tráfego – Resolução ANTT nº 3323/2009 Resolução ANTT nº 4388 de 29/08/2014
4ª Revisão Ordinária 6ª Revisão Extraordinária	23/12/2014	23/12/2014	R\$ 2,21257 +1,74%	Processo nº: 50500.003660/2014-93 Reversão das receitas extraordinárias auferidas Inexecuções e reprogramações Resolução nº 4.498/2014, de 28/11/2014 revogada pela nº 4514 de 19/12/2014
Aplicação do desconto de reequilíbrio	23/12/2014	23/12/2014	R\$ 2,12097 -4,14%	Processo nº: 50500.003660/2014-93 Resolução nº 4.498/2014, de 28/11/2014 revogada pela nº 4514 de 19/12/2014
7ª Revisão Extraordinária	20/04/2015	07/12/2015	R\$ 2,20237 -0,46%	Revisão do PER para substituição de “Call Box” pela cobertura dos equipamentos de CFTV – Resolução ANTT nº 4673/2015
5ª Revisão Ordinária 8ª Revisão Extraordinária	07/12/2015	07/12/2015	R\$ 2,30975 +4,88%	Processo nº: 50500.029202/2015-65 Reversão das receitas extraordinárias auferidas Inexecuções e reprogramações; Eixos suspensos Resolução nº 4.950/2015, de 02/12/2015
Aplicação do desconto de reequilíbrio	07/12/2015	07/12/2015	R\$ 2,08385 -9,78%	Processo nº: 50500.029202/2015-65 Resolução nº 4.950/2015, de 02/12/2015
6ª Revisão Ordinária 9ª Revisão Extraordinária	27/12/2016	27/12/2016	R\$ 2,54266 10,08%	Processo nº: 50500.402719/2015-11 e apensos Correção do arredondamento; Reversão das receitas extraordinárias; Substituição do tráfego projetado pelo real; Inexecuções e reprogramações; Eixos suspensos; Atraso DUP; Resolução nº 5.250/2016, de 21/12/2015
Aplicação do desconto de reequilíbrio	27/12/2016	27/12/2016	R\$ 2,35450 -7,40%	Processo nº: 50500.402719/2015-11 Resolução nº 5.250/2016, de 21/12/2015
7ª Revisão Ordinária 10ª Revisão Extraordinária	27/01/2018	27/01/2018	R\$ 2,77557 9,16%	Processo nº: 50500.119516/2017-11 e apensos Reversão das receitas extraordinárias; Correção da taxa de crescimentos nos FCMs devido aos eixos suspensos; Correção de atraso no DUP – 1º e 2º anos; IRT e arredondamento e correção do atraso de início da cobrança; Substituição do tráfego projetado pelo real; Correção de lançamento – FCM 4 para FCM 3; Eixos suspensos; Inclusão de Recursos – RDT Alterações no PER - Inexecuções e reprogramações; Resolução nº 5.656, de 25/01/2018.
Aplicação do desconto de reequilíbrio	27/01/2018	27/01/2018	R\$ 2,60831 -7,97%	Processo nº: 50500.119516/2017-11 e apensos; O Desconto de Reequilíbrio foi aplicado apenas no FCO; Resolução nº 5.656/2018, de 25/01/2018.

Revisão	Aprovação	Início da vigência	Alteração da TBP	Alterações principais
8ª Revisão Ordinária 11ª Revisão Extraordinária	23/08/2019	- (*)	R\$ 2,47875 -10,69%	Processo nº: 50500.973615/2018-21 e apensos Reversão das receitas extraordinárias; Correção da taxa de crescimentos nos FCMs; Correção dos % de Desc. de Reequilíbrio de aplicações anteriores; Atraso na abertura praças de pedágio; IRT e arredondamento e correção do atraso de início da cobrança; Substituição do tráfego projetado pelo real; Aumento alíquotas PIS/PASEP e COFINS sobre Rec. Financeiras; Eixos suspensos; Exclusão da verba de RDT; Alterações no PER; Deliberação nº 834, de 20/08/2019.
Aplicação do desconto de reequilíbrio	23/08/2019	- (*)	R\$ 2,27788 -9,61%	Processo nº: 50500.973615/2018-21 e apensos; O Desconto de Reequilíbrio foi aplicado apenas no FCO; Deliberação nº 834, de 20/08/2019.

(*) suspensa por decisão judicial liminar

(1364094)

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

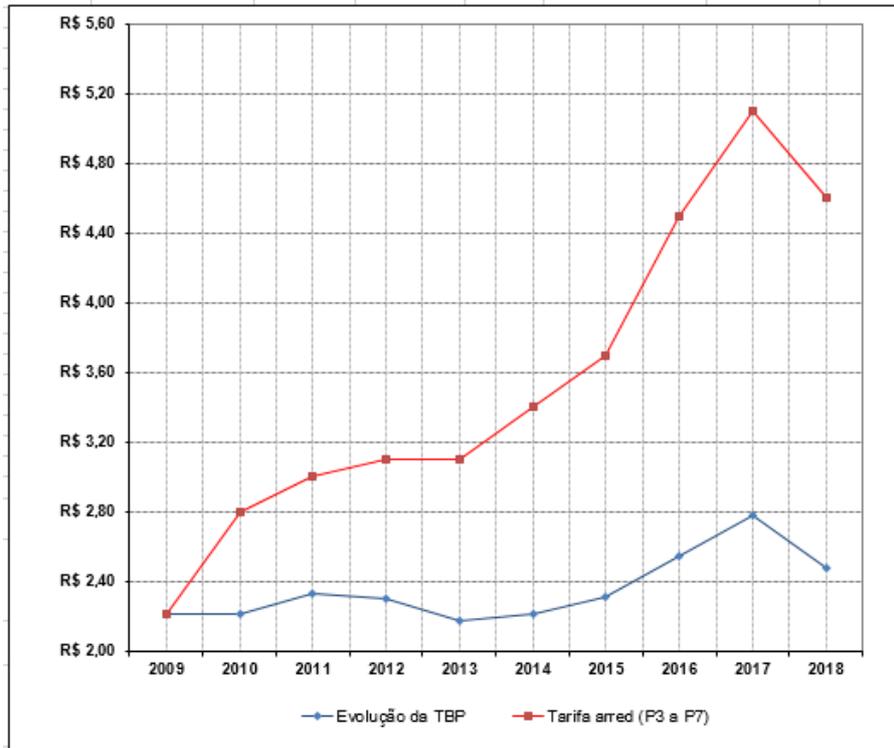
26. Nos termos do Contrato de Concessão, foram realizadas 8 revisões ordinárias e 11 revisões extraordinárias da Tarifa Básica de Pedágio. O quadro a seguir apresenta, de forma sintética, a evolução das tarifas cobradas ao usuário, nas praças P1 a P7, decorrentes de revisões e reajustes da TBP. Ressalta-se que as tarifas resultantes da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Extraordinária até o momento não foram cobradas ao usuário, devido à decisão judicial liminar (1364094):

Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	Data	Valor P1 e P2 R\$	Variação %	Valor P3 a P7 R\$	Variação %
Proposta de Tarifa	20.10.2009	1,26084	-	2,212	-
1ª Rev. Extraordinária Reajuste 2010	07.12.2010	1,60	26,90	2,80	26,58
1ª Rev. Ordinária, 2ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2011	14.12.2011	1,70	6,25	3,00	7,14
2ª Rev. Ordinária 3ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2012	07/12/2012	1,80	5,88	3,10	3,33
3ª Rev. Ordinária 4ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio Reajuste 2013	07/12/2013	1,70	-5,56	3,10	0
4ª Rev. Ordinária 5ª e 6ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio e Reajuste 2014	23/12/2014	1,90	11,76	3,40	9,68
5ª Rev. Ordinária 7ª e 8ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio e Reajuste 2015	07/12/2015	2,10	10,53	3,70	8,82
6ª Rev. Ordinária 9ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio e Reajuste 2016	27/12/2016	2,50	19,05	4,50	21,62
7ª Rev. Ordinária 10ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio e Reajuste 2017	27/01/2018	2,90	16,00	5,10	13,33
8ª Rev. Ordinária 11ª Rev. Extraordinária, Desc. de reequilíbrio e Reajuste 2018	23/08/2019	2,60	-10,34	4,60	-9,80
Decisão Judicial liminar (1364094)	23/08/2019	2,90	-	5,10	-

27. Os efeitos das revisões realizadas e da aplicação do desconto de reequilíbrio estão ilustrados no gráfico seguinte, na série "Evolução da TBP". A série denominada "Tarifa Arred (P3 a P7)" ilustra a tarifa praticada em função dos reajustes monetários anuais nas praças P3 a P7:

Gráfico 1: Evolução da Tarifa Básica de Pedágio x Tarifa Praticada



* A TBP aprovada em 2018 ainda não entrou em vigor devido à decisão judicial liminar (1364094)

4. PRINCIPAIS DISPOSITIVOS CONTRATUAIS

28. O Contrato de Concessão estabelece nas cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, em síntese, que o valor da TBP será alterado pelas regras de revisão previstas na legislação, Edital, Contrato e na forma da regulamentação da ANTT, 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.

4.1. Dispositivos contratuais aplicáveis à Revisão

29. Relativamente à Revisão da TBP, cumpre transcrever as sub cláusulas 16.4, 16.5 e 16.6 do Contrato de Concessão:

“16.4 Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio

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

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

16.5 Revisão quinquenal da Tarifa Básica de Pedágio

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

16.6 Revisão extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio

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

30. Transcreve-se, ainda, a sub cláusula 20.4.2, que dispõe sobre a forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro:

“20.4 Critérios e Princípios para a Recomposição

(...)

20.4.2 A forma de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dependerá do evento ensejador do desequilíbrio:

(i) na hipótese de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, entendidos como quaisquer obras ou serviços não constantes do PER previsto no Anexo II deste Contrato, bem como na hipótese de sua inexecução, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da elaboração de Fluxo de Caixa Marginal, nos termos da subcláusula 20.5;

(ii) na hipótese de atraso ou inexecução de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego e de obras e serviços de caráter não obrigatório, necessárias a atender os Parâmetros de Desempenho, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio da aplicação automática do Desconto de Reequilíbrio, nos termos da subcláusula 20.6;

(iii) em quaisquer outras hipóteses, que não as previstas nos itens (i) e (ii) acima, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro se dará por meio do fluxo de caixa descontado não alavancado apresentado no Plano de Negócios, de modo a manter as condições efetivas da Proposta.”

31. Sobre a inclusão no Contrato de novos investimentos, merece destacar a sub cláusula 20.5:

“20.5 Fluxo de Caixa Marginal

20.5.1 O processo de recomposição, para as hipóteses de inclusão no escopo do Contrato de Concessão de novos investimentos, será realizado de forma que seja nulo o valor presente líquido do Fluxo de Caixa Marginal projetado em razão do evento que ensejou a recomposição, considerando (i) os fluxos dos dispêndios marginais resultantes do evento que deu origem à recomposição e (ii) os fluxos das receitas marginais resultantes da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

20.5.2 Os fluxos dos dispêndios e das receitas marginais referidos na subcláusula 20.5.1 acima serão descontados pela taxa obtida mediante utilização da fórmula seguinte:

$$\frac{(1 + TJLP + 8\%)}{(1 + \pi)} - 1$$

onde (i) π equivale à meta para a inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional para o ano em que ocorreu a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro e (ii) a TJLP adotada no cálculo será a vigente na data da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

20.5.3 Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais, serão utilizados critérios de mercado para estimar o valor dos investimentos, custos e despesas resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

20.5.4 Para fins de determinação dos fluxos das receitas marginais em que seja necessário adotar uma projeção de tráfego, será utilizado o seguinte procedimento em duas etapas:

(i) no momento da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, o ‘cálculo inicial’ para o dimensionamento da recomposição considerará o tráfego real constatado nos anos anteriores e adotará as melhores práticas para elaboração da projeção de tráfego até o encerramento do Prazo de Concessão;

(ii) periodicamente, o referido ‘cálculo inicial’ será revisado para o fim de substituir o tráfego projetado pelos volumes reais de tráfego constatados, de acordo com o disposto na subcláusula 20.7.1 adiante.

20.5.5 Para fins de utilização na fórmula indicada na subcláusula 20.5.2 acima, o valor de π será aquele fixado pelo Conselho Monetário Nacional para o ano em que ocorre a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme dispõe a referida subcláusula, independentemente de a meta para inflação ser ou ter sido, de fato, atingida ou não.”

4.2. **Dispositivos contratuais aplicáveis ao Reajuste**

32. No que se refere ao reajuste da TBP, cabe transcrever as sub cláusulas 16.3.1, 16.3.2, 16.3.3, 16.3.4, 16.3.5 e 16.3.6 do Contrato de Concessão, contemplando as alterações do 2º Termo Aditivo ao Contrato:

“16.3 Reajustes da Tarifa de Pedágio

16.3.1 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 sub cláusula 16.1.7.

16.3.2 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.

16.3.3 A Tarifa de Pedágio será reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA, devendo ser calculada, para categoria 1 de veículo, pelas seguintes fórmulas: (alterada pelo 2º Termo Aditivo ao contrato)

(i) Nas praças P1 e P2:

Tarifa de pedágio = Tarifa Básica de Pedágio X 0,57 X IRT

(ii) Nas praças P3, P4, P5, P6 e P7:

Tarifa de Pedágio = Tarifa Básica de Pedágio X IRT

Sendo que o valor da Tarifa Básica de Pedágio deverá ser aquele resultante das revisões estabelecidas nas subcláusulas 16.4, 16.5 e 16.6, com a dedução do Desconto de Reequilíbrio para o respectivo ano nos termos da subcláusula 20.6.

16.3.4 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: (alterada pelo 2º Termo Aditivo ao contrato)

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.

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

16.3.6 A partir do 5º 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.”

4.3. **Dispositivos aplicáveis ao Desconto de Reequilíbrio**

33. A aplicação do Desconto de reequilíbrio é tratada nas sub cláusulas 20.6.5 e 20.6.6, transcritas abaixo:

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

$$\text{Tarifa Básica de Pedágio} \times (1 - \text{Desconto de Reequilíbrio})$$

20.6.6. A dedução do Desconto de Reequilíbrio não se incorporará de forma definitiva ao valor da Tarifa Básica de Pedágio, de forma que o valor da Tarifa Básica de Pedágio a ser adotado nas revisões indicadas nas sub cláusulas 16.4, 16.6 e 16.7 será aquele antes da dedução do Desconto de Reequilíbrio.”

34. Há que se ressaltar o disposto no Art 4º da Resolução nº 5.850, de 16 de julho de 2019, que definiu que os Descontos e Acréscimos de Reequilíbrio terão incidência exclusiva sobre a TBP vencedora do leilão revisada, não incidindo sobre a tarifa do FCM.

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

5. ANÁLISE

35. Tecidas as considerações preliminares, cujo objetivo 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.

36. Os parágrafos seguintes apresentam os impactos tarifários da 9ª Revisão Ordinária, 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da TBP da Concessionária, bem como as análises dos itens cabíveis a esta Gerência.

37. As análises relativas às obras e serviços estabelecidos no Programa de Exploração da Rodovia (PER) e aos percentuais de Desconto de Reequilíbrio foram realizadas pela Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR).

38. Cabe registrar que a vigência da 9ª Revisão Ordinária e da 12ª Revisão Extraordinária deveria tomar efeito em 07/12/2019, no entanto, a análise final dos procedimentos das revisões e reajuste somente foi possível após o encaminhamento da Nota Técnica nº 156/2020/GEFIR/SUINF/DIR, de 15/01/2020 (2443798), que apresentou a análise da Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) em face da manifestação da Concessionária acerca dos resultados preliminares da revisão encaminhados por meio do Ofício nº 14546/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 18/10/2019.

39. A seguir estão relacionados os principais documentos considerados nesta análise:

Processo 50500.368304/2019-27 (GEREF)

- i. Despacho GERE (1097975), que questiona a GEFIR se há óbice para aprovação do pleito de revisão;
- ii. Despacho GEFIR (1172111), que responde o Despacho GERE anterior e manifesta pela não objeção;
- iii. Parecer 511/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1212345), que informa o percentual de desconto de reequilíbrio relativo à meta do 9º ano-concessão;
- iv. Decisão judicial liminar (1364094), que suspendeu a Deliberação nº 834/2019, tendo efeito a partir de 23/08/2019;
- v. Carta VB-GEC-0700-2019 (1511295), em que a ViaBahia apresenta sua proposta de 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da TBP;
- vi. Nota Técnica nº 2647/2019/GEREF/SUINF/DIR (1662689), que avalia as receitas extraordinárias auferidas pela ViaBahia, para o período entre 20/10/2017 e 19/10/2018;
- vii. Atestado de Regularidade (1662723), emitido pela SUINF para a ViaBahia;
- viii. Relatório Consolidado de Fiscalização (1662743), emitido pela SUINF para a ViaBahia;
- ix. Nota Técnica nº 3038/2019/GEREF/SUINF/DIR (1356376), com análise econômico-financeira acerca da proposta de revisão e apresentação dos resultados preliminares;
- x. Ofício nº 14546/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT (1661625), que comunica à ViaBahia os resultados preliminares da revisão, e assegura o direito de manifestação no prazo de 15 dias;
- xi. Carta VB-GEC-1101-2019 (1990799), que apresenta a manifestação da concessionária acerca dos resultados preliminares da revisão;
- xii. Despacho GEFIR (2299576), que apresenta o percentual de desconto de reequilíbrio relativo à meta do 10º ano concessão;
- xiii. Parecer 689/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2299743), que analisa o percentual de desconto de reequilíbrio relativo à meta do 10º ano-concessão.

Processo 50500.355293/2019-15 (GEFIR)

- i. Nota Técnica nº 3070/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1374631), que apresenta análise preliminar da GEFIR acerca da proposta de revisão da ViaBahia;
- ii. Despacho GEFIR (1441321), que encaminha à GERE a Nota Técnica nº 3070;

- iii. Nota Técnica nº 4509/2019/GEREF/SUINF/DIR (2294563), que apresenta análise complementar da GEFIR, com base na manifestação da ViaBahia;
- iv. Despacho GEFIR (2359564), que encaminha à GEREF a Nota Técnica nº 4509;
- v. Nota Técnica nº 156/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2443798), em que a GEFIR apresenta uma retificação da Nota Técnica nº 4509/2019/GEREF/SUINF/DIR;
- vi. Despacho GEFIR (2446478), que encaminha à GEREF a Nota Técnica nº 156;
- vii. E-mail de retificação da Nota técnica 4509 (2468930), em que a GEFIR apresenta outra retificação da Nota Técnica nº 4509/2019/GEREF/SUINF/DIR;

40. Vale dizer que os valores correspondentes aos eventos considerados nesta revisão foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO), de TIR igual a 8,53%, bem como nos Fluxos de Caixa Marginais descritos a seguir:

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

41. Os impactos percentuais sobre a TBP apresentados a seguir foram calculados com base na TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária, aprovada por meio da Deliberação ANTT nº 834, de 20/08/2019, no valor de R\$ 2,47875.

5.1. 9ª Revisão Ordinária

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

5.1.1. Receitas Extraordinárias

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

44. Os valores informados foram lançados no Fluxo de Caixa Original (FCO) da Concessão, resultando no impacto percentual sobre a TBP vigente descrito no quadro a seguir:

Quadro 6: Impacto das Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	FCO
Variação percentual	-0,05970%

5.1.2. Efeito Final da 9ª Revisão Ordinária

45. A 9ª Revisão Ordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária de R\$ 2,47875 para R\$ 2,47727, correspondendo a um decréscimo percentual de -0,06%.

5.2. 12ª Revisão Extraordinária

46. Segue análise da 12ª Revisão Extraordinária da TBP, preservando-se a alocação de riscos e as regras para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, conforme estabelecido no contrato de concessão.

5.2.1. Correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa

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

48. Em relação ao IRT, pontua-se que não há necessidade de correção nesta revisão, haja vista que a aplicação do ano anterior teve caráter definitivo.

49. Assim, o reequilíbrio econômico-financeiro considerou o atraso de 259 dias para entrada em vigor da Deliberação nº 834/2019, que aprovou a 8ª Revisão Ordinária, a 11ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP da Concessionária (com vigência em 23/08/2019, quando a data base inicialmente prevista era 07/12/2018), conjuntamente

com a correção do arredondamento tarifário nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente indicados no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos devido ao Arredondamento e atraso do reajuste

Fluxo de Caixa	FCO	FCM1	FCM2	FCM3	FCM4	FCM5
Varição percentual	0,22612%	-0,15149%	-0,00586%	-0,51590%	-0,20571%	0,04790%

50. Observa-se que a correção do atraso e arredondamento no FCO e FCM5 tiveram impactos positivos, pelas seguintes razões: i) a variação da TBP do FCO entre a 10ª RE e 11ª RE foi muito pequena (passando de 2,09867 para 2,09028), prevalecendo o impacto positivo do arredondamento tarifário em detrimento do atraso; ii) o FCM 5 foi aberto na 11ª RE, logo o impacto do atraso é positivo.

51. Cumpre dizer que, embora a decisão judicial liminar (1364094) tenha suspenso a Deliberação nº 834/2019, tendo efeito a partir de 23/08/2019, de forma a simplificar a análise, o cálculo do arredondamento considerou o período completo da vigência da 8ª Revisão Ordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da Concessionária, ou seja de 07/12/2018 a 06/12/2019, haja vista que não há como prever o tempo de duração da decisão judicial, nem a forma dos efeitos retroativos. Assim, entende-se que o cálculo do arredondamento no período de 23/08/2019 a 06/12/2019 poderá ser revisto posteriormente, após o término da decisão judicial.

5.2.2. Inserção dos Tráfego Real nos Fluxos de Caixa Marginais

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

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

Quadro 8: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real

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

54. Cabe ressaltar que os dados de tráfego considerados na presente revisão serão confrontados com a receita de pedágio contabilizada pela Concessionária para fins de verificar a aderência das informações apresentadas.

55. Ademais, não há de se falar na aplicação do disposto no § 4º do Art. 3º da Resolução nº 5.850/2019, tendo em vista que o somatório dos impactos tarifários nos diferentes FCMs é inferior a 0,5% (0,06998%).

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

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

57. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda no tráfego devido aos eixos suspensos nas Praças P1 a P7 no referido ano:

Quadro 9: Percentuais de perda de receita devido aos eixos suspensos

Praça	% revisão anterior	% revisão atual
P 1	3,67%	3,85%
P 2	5,09%	5,26%
P 3	5,48%	5,60%
P 4	4,34%	4,63%
P 5	4,42%	4,65%
P 6	4,20%	4,40%
P 7	4,56%	4,69%

58. Os percentuais de perda verificados foram considerados no tráfego da proposta a partir do Ano 9, em substituição aos percentuais considerados na 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária.

59. Os cálculos constam no Fluxo de Caixa Original (FCO) e resultaram no impacto percentual sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 10: Impactos devido aos Eixos suspensos

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	0,19703%

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

60. Foram feitas correções relativas aos percentuais de desconto de reequilíbrio aplicados ao longo do 10º ano de concessão (20/10/2018 a 19/10/2019). Para isso, o ano 10 foi dividido em três períodos: o primeiro período vai do início do 10º ano-concessão (20/10/2018) até 06/12/2018, último dia em que deveria vigorar a tarifa relativa à 7ª Revisão Ordinária e

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

61. Para o primeiro período, que totalizou 48 dias, foi necessário substituir o percentual de Desconto de Reequilíbrio provisório aplicado na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária de 7,97% para 9,34%, relativo à meta do 8º ano concessão. Diante da tarifa do FCO aprovada na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária (R\$ 2,09867) e do tráfego ponderado, foi calculada a diferença entre a receita realizada e a receita que deveria ter sido realizada pela concessionária no período.

62. Para o segundo período, que se refere ao atraso na entrada em vigor da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária (total de 259 dias), foi necessário substituir o percentual de Desconto de Reequilíbrio provisório aplicado na 7ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, de 7,97%, pelo percentual definitivo da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária, de 10,91%, relativo à meta do 9º ano de concessão - conforme apurado pela GEFIR no Parecer nº 511/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1159239). Diante da tarifa do FCO aprovada na 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária (R\$ 2,09028) e do tráfego ponderado, foi calculada a diferença entre a receita realizada e a receita que deveria ter sido realizada pela concessionária no período.

63. Para o terceiro período, que totalizou 58 dias, foi necessário substituir o percentual de Desconto de Reequilíbrio provisório aplicado na 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária de 9,61% para 10,91%, conforme apurado pela GEFIR no Parecer nº 511/2019/GEFIR/SUINF/DIR (1159239). Diante da tarifa do FCO aprovada na 8ª Revisão Ordinária e 11ª Revisão Extraordinária (R\$ 2,09028) e do tráfego ponderado, foi calculada a diferença entre a receita realizada e a receita que deveria ter sido realizada pela concessionária no período.

64. Essas diferenças de receitas, calculadas para os três períodos, foram então somadas e lançadas na planilha da revisão, na aba "controle", rubrica "outras receitas", resultando no impacto sobre a TBP mostrado no quadro a seguir:

Quadro 11: Correção na aplicação do Desconto de Reequilíbrio

Fluxo de Caixa	FCO
Varição percentual	-0,15541%

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

66. Cabe lembrar que o percentual de desconto de reequilíbrio possui incidência apenas sobre o FCO, conforme Art. 4º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019.

67. Cumpre também esclarecer que, até a revisão do ano de 2018, a ANTT tinha o entendimento de que, logo após a sua apuração, o Desconto de Reequilíbrio deveria ser aplicado na revisão ordinária subsequente, gerando, por isso, um atraso na sua aplicação.

68. Após ampla discussão no âmbito da SUINF e com órgãos de controle, entendeu-se que o Desconto de Reequilíbrio deve incidir na revisão subsequente ao encerramento do ano concessão, conforme consta 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.

69. Na proposta de encaminhamento do referido Relatório, constam, dentre outros, os itens a seguir, que tratam da aplicação do Desconto de Reequilíbrio:

“a.1) descumprimento da cláusula 22.6.4.ii dos contratos de concessão da 3ª Etapa do Procofe, 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.1.2) possibilidade de incidência da tarifa na revisão ordinária imediatamente subsequente de percentuais provisórios de Fator D, ainda que passíveis de correção em revisão posterior, tendo-se por base:

(...)”

70. Diante disso, ao invés de aguardar a apuração do desconto de reequilíbrio (o que gerava um atraso na sua aplicação), passou-se a aplicar nas revisões ordinárias o último percentual de desconto de reequilíbrio disponível - ainda que de forma provisória - até que o percentual definitivo seja apurado pela GEFIR, quando então se faz a correção em revisão posterior.

5.2.5. Alterações do cronograma PER

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

72. Os eventos foram lançados nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4, FCM5 e FCM6, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP apresentados no quadro a seguir:

Quadro 12: Impactos nos fluxos de caixa devidos às alterações no PER

Itens Revisados	PER	Tipo	Varição
Revisões Extraordinárias			
Fluxo de Caixa Original			
Contorno de Feira de Santana entre BR-116/BA Sul e BR-324/BA - 9,83 km	6.1.1.1	Inv	-0,00104%
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre Feira de Santana e BA-052 - 5,40 km	6.1.1.2	Inv	-0,00007%
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.3	Inv	-0,06953%
Construção de Ruas Laterais	6.1.2.1	Inv	-0,04355%
trevos e acessos tipo Limpa Rodas - 431 locais	6.1.2.3.1.1	Inv	-0,04916%
trevos e acessos Tipo A - 20 locais	6.1.2.3.1.2	Inv	-0,01946%
trevos e acessos Tipo B - 2 locais	6.1.2.3.1.3	Inv	-0,00737%
trevos e acessos Tipo C - 3 locais	6.1.2.3.1.4	Inv	-0,00579%
trevos e acessos Tipo D - 8 locais	6.1.2.3.1.5	Inv	-0,05807%
trevos e acessos Tipo E - 1 local	6.1.2.3.1.6	Inv	-0,00166%
melhorias operacionais na BR-324/BA, do km 14,2 ao km 18,1 do subtrecho 3	6.1.2.3.2.1	Inv	-0,02586%
melhorias operacionais no entroncamento da BR-116/BA e BR-242/BA	6.1.2.3.2.2	Inv	-0,06881%
construção de trevo com alças de acesso à rodovia BA-524 (Canal de Tráfego), nos quatro sentidos	6.1.2.3.2.3	Inv	-0,06881%
construção de interseção com linha ferroviária em diferentes níveis no município do Itatim/BA	6.1.2.3.2.4	Inv	-0,03496%
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.1	Inv	-0,18081%
Ampliação de Capacidade - Duplicação - Trecho entre BA-052 e Santo Estevão - 29,98 km	6.1.1.4	Inv	-0,12296%
Verba Segurança no Trânsito	13.1	COp	-0,00993%
Conservação	8.4.1.3.2	COp	-0,00029%
Operação	8.4.1.3.1	COp	-0,12978%
Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	8.4.1.2	Inv	-0,00197%
SISTEMAS ELÉTRICOS E DE ILUMINAÇÃO	2.7	Inv	-0,05585%
Trechos de Pista Dupla	6.1.2.2.2	Inv	-0,034205%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	8.3.6.1	Inv	-0,06826%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.3	16.4.1	COp	0,056268%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.4	16.4.2	COp	0,074092%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.5	16.4.3	COp	0,039515%
Custos adm. Ref. item 2.2.4	16.4.4	COp	0,009543%
Custos adm. Ref. item 2.3.4	16.4.5	COp	0,010137%
Custos adm. Ref. item 2.4.3	16.4.6	COp	0,039350%
Custos adm. Ref. item 2.5.3	16.4.7	COp	0,025584%
Custos adm. Ref. item 2.6.3	16.4.8	COp	0,000002%
Conclusão do viaduto de Simões Filho	6.1.2.3.5	Inv	-0,012042%
Fluxo de Caixa Marginal 2			
Terceiro termo aditivo do convênio de cooperação técnica nº 008/2008 - DPRFxANTT	13.2	COp	0,03989%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.6	16.5.1	COp	0,00142%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.7	16.5.2	COp	0,004389%
Custos adm. Ref. item 8.2.3.1	16.5.3	COp	0,000477%
Custos adm. Ref. item 13.2	16.5.4	COp	0,004037%
Fluxo de Caixa Marginal 3			
Veículo de Fiscalização - Reposição	8.9.2	Inv	-0,01749%
Custos adm. Ref. item 2.8	16.2.1	COp	-0,056911%
Fluxo de Caixa Marginal 4			
Ponte sobre o Rio Pardo, BR-116, km 50,8 do sub-trecho 19, nas proximidades de Cândido Sales	6.1.4	Inv	-1,07189%
Implantação de Alças de retorno no entroncamento da BA-052 BR-116/BA	6.1.2.3.8	Inv	-0,00010%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.3.2	16.1.1	COp	-0,21566%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.3.8	16.1.2	COp	0,010922%
Custos adm. Ref. item 3.1.3	16.1.3	COp	0,155168%
Fluxo de Caixa Marginal 5			

Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 541+850 da BR-324/BA – Amélia Rodrigues	6.1.2.2.3	Inv	-0,01049%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 462+200 da BR-116/BA – Santo Estevão	6.1.2.2.4	Inv	-0,00738%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 586+300 da BR-324/BA – Comunidade Duto Petrobras	6.1.2.2.5	Inv	-0,01193%
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 537+000 da BR-324/BA – Posto de Combustível São Luiz	6.1.2.2.6	Inv	-0,00872%
Implantação de Dispositivo de Acesso ao Aeroporto de Vitória da Conquista, km 832+656 = BR-116/BA	6.1.5	Inv	-0,00010%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.3	16.3.1	COp	-0,17503%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.4	16.3.2	COp	0,00332%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.5	16.3.3	COp	0,00536%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.6	16.3.4	COp	0,00392%
Custos adm. Ref. item 6.1.5	16.3.5	COp	0,00475%
Fluxo de Caixa Marginal 6			
Trechos de Pista Dupla – 1 nova, km 446, BR-116/BA – Fazenda Gavião (Antônio Cardoso) - passarela	6.1.2.2.7	Inv	0,06518%
Custos adm. Ref. item 6.1.2.2.7	16.6.1	COp	0,00335%

73. Todas as justificativas relativas às inexecuções, alterações e inclusões de valores no Programa de Exploração da Rodovia (PER), constam dos citados documentos constantes do processo 50500.355293/2019-15. Cumpre ressaltar que foram incluídos novos investimentos e seus respectivos custos administrativos no PER, sendo necessário a abertura de novo Fluxo de Caixa Marginal (FMC6).

74. De acordo com a seção “4.1 Dispositivos contratuais aplicáveis à revisão”, o cálculo da TIR para o Fluxo de Caixa Marginal leva em consideração a Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) e a meta da inflação fixada pelo Conselho Monetário Nacional.

75. A meta de inflação (π) verificada para o ano de 2019 é de 4,25% (quatro inteiros e vinte e cinco por cento), conforme a Resolução BC nº 4.582/2017, e a TJLP, de 5,57% (cinco inteiros e cinquenta e sete centésimos por cento ao ano), conforme o Comunicado BC nº 34.329/2019, vigente na data da recomposição do equilíbrio econômico-financeiro.

76. Assim, a TIR calculada para o FCM6 foi de **8,94%**, conforme o cálculo a seguir:

$$TIR = (1 + TJLP + 8\%) / (1 + \pi) - 1 = (1 + 5,57\% + 8\%) / (1 + 4,25\%) - 1 = 8,94\%$$

5.2.6. Realocação de custos administrativos e nomeação de subitens

77. Nas Notas Técnicas nº 4509/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2294563) e nº 156/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2443798), a GEFIR propôs que os itens 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5 e 16.6 (custos administrativos) fossem nomeados com subitens, de modo a explicitar os investimentos a que se referem. Cabe salientar que tais valores são correspondentes a títulos de administração da concessionária, considerando a aplicação da taxa 6,24% sobre os valores incluídos (Resolução ANTT nº 4.727/2015).

78. Ademais, a GEFIR propôs que alguns custos administrativos, já constantes do cronograma físico-financeiro, fossem realocados de FCM, considerando que tais custos devem ser lançados nos mesmos fluxos de caixa dos respectivos investimentos incluídos, haja vista o entendimento da GERE e o disposto no art. 3º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, transcrito a seguir:

“Art. 3º Para fins de determinação dos fluxos dos dispêndios marginais serão utilizados os critérios definidos nos incisos I e II a seguir para definir o valor das obras e serviços resultantes do evento que deu causa ao reequilíbrio.

I - O valor das obras e/ou serviços deverá ser proposto pela concessionária, conforme previsto em Resolução, mediante apresentação de orçamento elaborado com base na composição de custos do Sistema de Custos Rodoviários - SICRO, sob gestão do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT.

II - Caso o orçamento apresente itens que não possam ser orçados com base nos manuais e composições referenciais do SICRO, deverão ser utilizados outros sistemas oficiais de composição de custos, ou, na impossibilidade de utilização de tais sistemas, deverão ser apresentadas 3 (três) cotações de mercado, nesta ordem.

§1º Eventuais ajustes no orçamento, decorrentes de diferenças entre o projeto básico e o projeto executivo, desde que aprovadas pela ANTT, devem ser feitos no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.

§2º Eventuais complementações necessárias no orçamento aprovado, quando autorizadas pela ANTT, devem ser feitas no fluxo de caixa no qual a obra estiver prevista.”

79. Além dos itens 16.1 (custos adm. lançados no FCM4); 16.2 (custos adm. lançados no FCM3); e 16.3 (custos adm. lançados no FCM5); foram criados nesta revisão os itens 16.4 (custos adm. lançados no FCM1); 16.5 (custos adm. lançados no FCM2); e 16.6 (custos adm. lançados no FCM6) - cada qual com seus subitens. O Quadro 12 (acima) demonstra os impactos tarifários decorrentes das alterações efetuadas em cada subitem de custo administrativo.

5.2.7. Prejuízos financeiros decorrentes da greve dos caminhoneiros

80. Por meio da sua proposta de revisão, a Concessionária solicitou novamente o reequilíbrio econômico-financeiro do seu Contrato de Concessão devido à “Greve dos Caminhoneiros”, ocorrida no período de 21/05/2018 a 30/05/2018, o que teria lhe causado uma perda de receita de aproximadamente R\$ 7 milhões.

81. Sobre o assunto, cumpre transcrever as sub cláusulas 19.1.2 (i) e (ix), 19.1.3 (i), 20.1.2 e 20.1.3 do Contrato de Concessão:

“19.1.2 A Concessionária é responsável, inclusive, mas sem limitação pelos seguintes riscos:

(i) volume de tráfego em desacordo com as projeções da Concessionária ou do Poder Concedente, com exceção do disposto na sub clausula 20.5.4;

(...)

(ix) Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato por (a) até 15 (quinze) dias, sucessivos ou não, a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência, e (b) até 90 (noventa) dias a cada período de 12 (doze) meses contados a partir da Data da Assunção, se as perdas e danos causados por tais eventos sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

(...)

“19.1.3 A Concessionária não é responsável pelos seguintes riscos relacionados à Concessão, cuja responsabilidade é do Poder Concedente.

(i) Manifestações sociais e/ou públicas que afetem de qualquer forma a execução das obras ou a prestação dos serviços relacionados ao Contrato, quando tais eventos excederem (a) 15 (quinze) dias, contados nos termos da sub cláusula 19.1.2

(ix) acima, e apenas em relação ao(s) dia(s) que exceder(em) os 15 (quinze) dias de responsabilidade da Concessionária, caso as perdas e danos causados por tais eventos não sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência e (b) 90 (noventa) dias, contados nos termos da sub clausula 19.1.2 (ix) acima, e apenas em relação ao(s) dia(s) que exceder(em) os 90 (noventa) dias de responsabilidade da Concessionária, caso as perdas e danos causados por tais eventos sejam objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil na data de sua ocorrência;

(...)

(iv) caso fortuito ou força maior que não possam ser objeto de cobertura de seguros oferecidos no Brasil a época de sua ocorrência;

(...)

20.1.2 A Concessionária poderá solicitar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro somente nas hipóteses prevista na sub cláusula 19.1.3 acima.

20.1.3 A ANTT poderá efetuar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro quando cabível nos termos da lei e observado o disposto na sub cláusula 16.7.3”

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

83. A ViaBahia reclama que, em novo pleito no âmbito da 11ª Revisão Extraordinária da TBP - Nota técnica nº 363/2019/GEREF/SUINF/DIR -, a GEREf indeferiu o pleito sem encaminhá-lo à Procuradoria Federal junto à ANTT, limitando-se a reproduzir o entendimento constante do Parecer nº 01432/2018/PF-ANTT/PGF/AGU, no sentido de que o contrato aloca à concessionária o risco pelas perdas e danos decorrentes de manifestações sociais e/ou públicas com duração de até 15 dias. A concessionária alega que a GEREf acabou por extrapolar sua competência, uma vez que pretendeu analisar pontos de caráter essencialmente jurídicos.

84. Um dos principais argumentos da concessionária é o de que as cláusulas 19.1.2 (ix) e 19.1.3 (i) do contrato, que tratam do risco relativo às manifestações sociais e/ou públicas, não se aplicam ao caso em tela, na medida em que a "greve dos caminhoneiros" não afetou a execução de obras ou a prestação de serviços a cargo da ViaBahia, mas sim o tráfego nas rodovias, e conseqüentemente sua receita. Argumenta, portanto, que o evento deveria ter sido enquadrado no risco de "caso fortuito", atribuído contratualmente ao Poder Concedente (cláusula 19.1.3 (iv)).

85. Informamos que este pleito está sendo tratado em processo específico, de nº 50501.344106/2018-87. Neste processo consta a Nota Técnica nº 1762/2019/GEREF/SUINF/DIR (0547474), em que a GEREf/SUINF faz análise do pedido de reconsideração da ViaBahia e propõe à SUINF o encaminhamento à PF-ANTT. A SUINF, contudo, por meio de despacho (0736078) da Coordenação de Instrução Processual (CIPRO), sustenta que a concessionária não apresenta qualquer fato novo, apto a afastar a aplicação de dispositivo expressamente previsto no contrato de concessão. A CIPRO expõe que não resta qualquer dúvida desta ANTT acerca do fiel cumprimento das cláusulas contratuais e inexistente qualquer elemento fático apto a afastar as responsabilidades contratualmente atribuídas à ViaBahia, razão pela qual restitui os autos à GEREf/SUINF para prosseguimento do feito.

86. Uma cópia do Despacho CIPRO, com análise da SUINF acerca do encaminhamento da demanda à PF-ANTT, foi encaminhada à concessionária através do ofício SEI nº 10464/2019/GEREF/SUINF/DIR-ANTT, de 21/08/2019 (1109229).

87. Nesse sentido, cumpre ressaltar que o período de duração da “Greve” foi de 10 dias, ou seja, inferior ao prazo estabelecido na subcláusula 19.1.2, inciso (ix), 15 dias, configurando-se hipótese de “caso fortuito” específico cujo risco é atribuído à Concessionária.

88. Pelo exposto, mantemos nosso entendimento de que não cabe reequilíbrio econômico-financeiro para o pleito em questão.

89. Cumpre registrar que, em manifestação ao Ofício nº 16097/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, de 07/11/2019 (1847653), referente à proposta de revisão tarifária, a ViaBahia encaminhou a carta VB-GEC-1101/2019 (1967658), em que no item "III.3.11. Prejuízo financeiro decorrente da greve dos caminhoneiros", aponta que "*em razão das reiteradas negativas da Agência em relação ao pleito, mais recentemente por meio da Nota Técnica SEI nº 3038/2019/GEREF/SUINF/DIR, e da celebração de termo aditivo incluindo cláusula compromissória no Contrato de Concessão, informa a Concessionária que a questão será discutida em sede de arbitragem junto à CAM-CCBC*".

5.2.8. Efeito final da 12ª Revisão Extraordinária

90. A 12ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 9ª Revisão Ordinária de R\$ 2,47727 para R\$ 2,41325, correspondendo a um decréscimo percentual de -2,58%.

5.3. Efeito final das Revisões Ordinária e Extraordinária

91. Os efeitos finais de todos os itens da 9ª Revisão Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária alteram a TBP vigente no equilíbrio econômico-financeiro de R\$ 2,47875 para R\$ 2,41325, com uma variação percentual representando um decréscimo de 2,64%.

5.4. Aplicação do Desconto de Reequilíbrio

92. Conforme descrito na seção "4.3 Dispositivos aplicáveis ao Desconto de Reequilíbrio", o valor da TBP resultante das revisões anuais sofrerá a dedução do Desconto de Reequilíbrio referente ao desempenho apurado no ano anterior.

93. Por meio do Parecer nº 689/2019/GEFIR/SUINF/DIR (2299743), a GEFIR informa que o valor global de Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado *provisoriamente* nesta 9ª Revisão Ordinária é **10,9662%**, relativo à meta do 10º ano de concessão, sendo 9,72% referente ao descumprimento dos indicadores de Parâmetros de Desempenho e 1,2462% referente ao atraso/inexecuções das obras condicionadas. Aplicando-se o desconto de 10,97% sobre a tarifa do Fluxo de Caixa Original - FCO (2,07090), e somando-se a esse valor as tarifas dos demais fluxos marginais, chega-se à TBP final, pós aplicação do desconto de reequilíbrio, de **R\$ 2,18615**.

94. Ainda, cabe destacar que, conforme previsto no Contrato de Concessão, o Desconto de Reequilíbrio não é incorporado de forma definitiva ao valor da TBP, de forma que na próxima revisão tarifária, deverá ser considerado o valor da TBP sem a dedução do Desconto de Reequilíbrio (ou seja, R\$ 2,41325).

5.5. Reajuste

95. Conforme descrito na seção "4.2 Dispositivos contratuais aplicáveis ao Reajuste", a Tarifa de Pedágio deverá ser reajustada anualmente para incorporar a variação do IPCA.

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

97. Assim, com base no número-índice do IPCA de outubro/2019 (5.233,07), apurou-se o Índice de Reajuste Tarifário (IRT) definitivo de **2,08282**.

98. Em relação ao IRT definitivo de 2018 (2,03133), a variação do IRT deste ano foi 2,54%, que corresponde ao percentual de reajuste a ser concedido na tarifa, com vigência no período de 07 de dezembro de 2019 a 06 de dezembro de 2020.

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

99. O efeito da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio de 10,97% e do reajuste altera os valores das tarifas de pedágio de:

Praças P1 e P2:

R\$ 2,63745 para R\$ **2,59542**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -1,59% (um inteiro e cinquenta e nove centésimos por cento); e de

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

Praças P3, P4, P5, P6 e P7:

R\$ 4,62711 para **R\$ 4,55337**, antes da aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação negativa de -1,59% (um inteiro e cinquenta e nove centésimos por cento); e de

R\$ 4,60 para **R\$ 4,60**, após a aplicação do critério de arredondamento, representando uma variação nula.

6. VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

100. Em resposta ao Despacho Geref nº 1097975, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) manifestou-se por meio do Despacho nº 1172111, de 05/09/2019, pela não objeção quanto à aprovação da 9ª Revisão

Ordinária e 12ª Revisão Extraordinária da Concessionária, bem como relacionou um total de 196 Processos Administrativos Simplificados (PAS) autuados no intuito de verificar eventual responsabilidade da Concessionária.

101. Os aspectos econômico-financeiros da Concessionária foram analisados pela Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (CODEF/GEREF). Conforme o Relatório Consolidado de Fiscalização (1662743) e o Atestado de Regularidade (1662723), com validade até 04/02/2020, a Concessionária apresenta status de REGULAR quanto aos seguintes itens: 1) Receitas Extraordinárias; 2) Verba de Fiscalização; 3) Informações Financeiras Trimestrais; 4) Demonstrações Financeiras Anuais; 5) Regularidade Fiscal; 6) Financiamentos e Empréstimos; 7) Capital Social; 8) Abertura de Capital; 9) Alterações/Transferência do Controle Societário; 10) Assunção do Controle pelos Financiadores; 11) Verba para Segurança no Trânsito; 12) Seguros e Garantia; 13) Fiscalização Extraordinária; e 14) Informações relativas às partes relacionadas.

102. Cumpre informar que, após a elaboração desta Nota Técnica, conforme recomendado no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, a SEAE/Ministério da Economia será informado sobre os resultados desta análise. Registra-se, ainda, que a Portaria DG nº 314, de 21/08/2018, foi revogada pela Portaria DG nº 350, de 13/09/2019, não sendo mais necessário o encaminhamento de comunicação ao Ministério da Infraestrutura informando os resultados das revisões e do reajuste.

103. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT será informada, acerca dos resultados da presente análise.

7. TABELA DE TARIFAS

104. A seguir são apresentadas as tabelas de tarifas, por categoria de veículo, com os valores a serem praticados, nas praças P1, P2, P3, P4, P5, P6 e P7:

Tabela 1: Quadro de tarifas nas Praças P1 e P2

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	2,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2	5,20
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3	7,80
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4	10,40
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5	13,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6	15,60
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7	18,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8	20,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9	23,40
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	3,90
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	5,20
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	1,30

Tabela 2: Quadro de tarifas nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
1	Automóvel, caminhonete e furgão	2	1	4,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão com rodagem dupla	2	2	9,20
3	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	3	13,80
4	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	4	18,40
5	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	5	5	23,00
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	6	27,60

Categoria de Veículo	Tipo de Veículo	Nº de Eixos	Multiplicador da Tarifa	Valores a serem Praticados
7	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	7	7	32,20
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	8	8	36,80
9	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	9	9	41,40
10	Automóvel com semi-reboque, caminhonete com semi-reboque	3	1,5	6,90
11	Automóvel com reboque, caminhonete com reboque	4	2	9,20
12	Motocicletas, motonetas e bicicletas moto	2	0,5	2,30

8. CONCLUSÃO

105. Conforme exposto, a presente análise versa sobre a 9ª Revisão Ordinária, a 12ª Revisão Extraordinária, a aplicação do Desconto de Reequilíbrio e o Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da ViaBahia Concessionária de Rodovia S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão.

106. O efeito da 9ª Revisão Ordinária altera a TBP resultante da 8ª Revisão Ordinária e 11ª Extraordinária de R\$ 2,47875 para R\$ 2,47727, correspondendo a um decréscimo percentual de -0,06% (seis centésimos por cento).

107. O efeito da 12ª Revisão Extraordinária altera a TBP resultante da 9ª Revisão Ordinária de R\$ 2,47727 para R\$ 2,41325, correspondendo a um decréscimo percentual de -2,58% (dois inteiros e cinquenta e oito centésimos por cento).

108. O Desconto de Reequilíbrio a ser aplicado provisoriamente sobre a Tarifa Básica de Pedágio é de 10,97% (dez inteiros e noventa e sete centésimos por cento).

109. Com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado – IPCA, de caráter definitivo, a tarifa atual deverá ser reajustada em 2,54% (dois inteiros e cinquenta e quatro centésimos por cento).

110. Os efeitos da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do reajuste alteram os valores das tarifas de pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 de R\$ 2,63745 para R\$ 2,59542, representando uma variação negativa de -1,59% (um inteiro e cinquenta e nove centésimos por cento), e nas Praças P3, P4, P5, P6 e P7, de R\$ 4,62711 para R\$ 4,55337, representando uma variação negativa de -1,59% (um inteiro e cinquenta e nove centésimos por cento).

111. Após a aplicação do critério de arredondamento, a Tarifa de Pedágio nas Praças de Pedágio P1 e P2 fica mantida em R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos), representando variação nula, e nas praças P3, P4, P5, P6 e P7 fica mantida em R\$ 4,60 (quatro reais e sessenta centavos), representando também variação nula.

112. Apresenta-se a tabela resumo das Tarifas de Pedágio da concessão, para a categoria 1 de veículos:

Quadro 2 – Tarifas de Pedágio

Praça de Pedágio	P1 e P2	P3 a P7
Tarifa 8ª RO e 11ª RE	R\$ 2,60	R\$ 4,60
Tarifa Vigente (Decisão Judicial)	R\$ 2,90	R\$ 5,10
Tarifa proposta arredondada	R\$ 2,60	R\$ 4,60

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

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

115. Sugerimos que previamente à deliberação da Diretoria, a Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) verifique a vigência da referida Decisão Judicial.

116. Em razão do exposto, sugere-se encaminhar à Diretoria Colegiada da ANTT os resultados da análise da 9ª Revisão Ordinária, da 12ª Revisão Extraordinária, da aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da ViaBahia Concessionária de Rodovia S.A., com vigência originalmente prevista para 07/12/2019 - sendo que o atraso na aplicação destas alterações deverá ser reequilibrado na próxima Revisão Ordinária.

(assinado eletronicamente)
ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO
Especialista em Regulação

(assinado eletronicamente)
ISABELA SOARES MACHADO REICHERT
Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo, encaminha-se à SUINF,

(assinado eletronicamente)
MIRIAN RAMOS QUEBAUD
Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

De acordo,

(assinado eletronicamente)
MARCELO ALCIDES DOS SANTOS
Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 28 de janeiro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRE RORIZ DE CASTRO BARBO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 28/01/2020, às 15:43, 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 28/01/2020, às 17:04, 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 28/01/2020, às 17:21, 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 28/01/2020, às 17:43, 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 **2493188** e o código CRC **C5DF2C8A**.