



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

NOTA TÉCNICA SEI Nº 599/2020/GEREF/SUINF/DIR

Interessado: VIASUL - CONCESSIONÁRIA DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO SUL S.A.

Referência: Processo nº 50500.426657/2019-59 e nº 50500.006939/2020-77

Assunto: Reajuste, 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio - TBP (análise pós-manifestação da concessionária)

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 DA ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO](#)
- [5 DO REAJUSTE](#)
 - [5.1 Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste](#)
 - [5.2 Apuração do Reajuste pela ANTT](#)
- [6 DA REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO](#)
 - [6.1 Dispositivos contratuais e regulamentares aplicáveis à Revisão](#)
 - [6.2 1ª Revisão Ordinária](#)
 - [6.2.1 Fator A](#)
 - [6.2.2 Fator E](#)
 - [6.2.3 Fator D](#)
 - [6.2.4 Fator C](#)
 - [6.2.5 Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais](#)
 - [6.3 Determinação da tarifa de pedágio resultante da revisão ordinária](#)
- [7 DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL](#)
- [8 TABELA DE TARIFAS](#)
- [9 CONCLUSÃO](#)

1. DO OBJETO

1. A presente Nota Técnica trata da análise econômico-financeira da 1ª Revisão Ordinária e Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) da Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. - VIASUL, com vigência inicialmente prevista para 15 de fevereiro de 2020, em atendimento à Resolução 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; à Resolução ANTT nº 3.651, de 07 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; à Resolução 5.850, de 16 de julho de 2019; e ao Contrato de Concessão, visando o restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro, incluindo os efeitos decorrentes da revisão do Programa de Exploração da Rodovia (PER).

2. DA JUSTIFICATIVA

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

3. DO HISTÓRICO

3. Em 1º de novembro de 2018, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT realizou leilão na B3 (antiga BMF&BOVESPA) referente ao edital de concessão nº 01/2018, para a Concessão dos trechos rodoviários integrantes das Rodovias Integradas do Sul (RIS). As características do trecho rodoviário concedido são apresentadas no Quadro 1 a seguir:

Quadro 1: Trecho rodoviário concedido, relativo ao Edital nº 01/2018

Rodovias	Trecho	Extensão
BR-101/290/386/448/RS	BR-101/RS, entre a divisa SC/RS até o entroncamento com a BR-290 (Osório); BR-290/RS, no entroncamento com a BR-101 (A) (Osório) até o km 98,1; BR-386, no entr. com a BR-285/377 (B) (para Passo Fundo) até o entr. com a BR-470/116 (A) (Canoas); BR-448, no entroncamento com a BR-116/RS-118 até o entroncamento com a BR-290/116 (Porto Alegre).	473,4 km

4. A Tarifa Básica de Pedágio (TBP) considerada nos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental (EVTEA), equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 7,24, correspondente ao valor básico para a categoria 1 de veículo de rodagem simples e de dois eixos, referenciada a julho de 2018.

5. Para o edital em comento houve a apresentação de 5 (cinco) propostas (vide Quadro 2). Após a abertura de cada envelope de proposta econômica escrita, pelo Diretor de Leilão da B3, em sessão pública, verificaram-se os seguintes valores, em ordem de classificação, enumerados por proponente, valor do lance (R\$) e deságio (%):

Quadro 2: Propostas apresentadas para o Edital nº 001/2018:

Classificação	Proponente	Lance	Deságio
1	Companhia de Participações em Concessões	R\$ 4,30545	40,53%
2	Infraestrutura Brasil Holding II S.A.	R\$ 4,43570	38,73%
3	Ecorodovias Infraestrutura e Logística S.A.	R\$ 4,55941	37,02%
4	Consórcio Sacyr RIS	R\$ 5,25389	27,43%
5	Consórcio Integrasul	R\$ 5,27000	27,20%

6. Assim, a proponente vencedora para o Lote Rodoviário foi a "Companhia de Participações em Concessões", com lance de R\$ 4,30545 para a Tarifa Básica de Pedágio.

7. O resultado do leilão foi homologado pela Deliberação ANTT nº 987, de 27/11/2018, publicada no Diário Oficial da União - DOU - de 28/11/2018, que vinculou a Companhia de Participações em Concessão ao cumprimento das condições prévias à assinatura do contrato.

8. Em conformidade com a exigência do certame, a empresa homologada constituiu uma Sociedade de Propósito Específico – SPE, denominada "Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. - ViaSul", que, em 11/01/2019, firmou com a União, por intermédio desta ANTT, o Contrato de Concessão relativo ao Edital nº 01/2018. A publicação do extrato do contrato no DOU se deu em 14/01/2019.

9. O contrato visa à exploração da infraestrutura e da prestação do serviço público de recuperação, operação, manutenção, monitoração, conservação, implantação de melhorias, ampliação de capacidade e manutenção do nível de serviço do Sistema Rodoviário, no prazo e nas condições estabelecidos no Contrato e no Programa de Exploração da Rodovia - PER, mediante a cobrança de Tarifa Básica de Pedágio no valor inicial de R\$ 4,07582, referenciada a setembro de 2016

(preços iniciais do contrato) - o valor foi calculado corrigindo-se o valor de leilão (R\$ 4,30545), trazendo-o da data-base de julho de 2018 para setembro de 2016 (data-base do "Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental" - EVTEA), com o índice 1,056340238, conforme Edital.

10. Em conformidade com a subcláusula 3.1 do contrato de concessão, o prazo de vigência da concessão é de 30 anos, contados a partir da "Data da Assunção", que é definida na subcláusula 1.1.1. item (xvii) como sendo a data da assinatura do Termo de arrolamento e Transferência de Bens. A data de assunção, a partir da qual se iniciou a contagem do prazo de concessão, se deu em **15 de fevereiro de 2019**, data de início da cobrança nas praças de pedágio **P2 e P3**, de acordo com o disposto na subcláusula 17.1.1 do contrato de concessão e conforme autorização da ANTT, através da Deliberação nº 195, de 12/02/2019 (publicada no DOU em 13/02/2019).

11. Em 29/01/2020, foi publicada no DOU a Deliberação nº 43, de 28/01/2020, que autoriza o início da cobrança de pedágio nas praças **P1, P4, P5, P6 e P7**, com entrada em vigor a partir da zero hora do dia 30 de janeiro de 2020. A partir desta data a concessionária iniciou uma operação assistida para informar aos usuários da rodovia sobre o **início efetivo da cobrança de pedágio no dia 09/02/2020**, ou seja, 10 dias após a expedição do ato autorizativo - conforme estipulado subcláusula 17.3.5 do contrato.

3.1. Reajuste

12. A atualização monetária coincide com a data de início da cobrança de pedágio, que ocorreu em 15/02/2019, conforme subcláusula 17.5.1 do contrato de concessão. O primeiro reajuste implicou um aumento de 8,16% sobre a TBP, com base no IRT definitivo no valor de 1,08156, correspondente à variação entre o número-índice do IPCA de dezembro de 2018 (ou seja, referente à dois meses anteriores ao mês de início da cobrança de pedágio) e o número índice do IPCA de julho de 2016 (ou seja, referente à dois meses antes da data base do EVTEA, setembro de 2016).

13. Mediante o critério contratual (subcláusula 17.5.2), a data-base para os reajustes seguintes da tarifa de pedágio será a data do primeiro reajuste. Portanto, nos anos posteriores, os reajustes serão realizados sempre no dia 15 de fevereiro, ressaltando-se que eventuais diferenças entre os valores dos IRT provisórios e os definitivos são compensadas no reajuste subsequente.

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

Quadro 3: Evolução do IRT

Ano	IRT Provisório	Variação %	IRT Definitivo	Variação %	Diferenças (prov/def) %
2019	1,08156	8,16	1,08156	8,16	-

3.2. Revisões

15. O Quadro 4 apresenta, de forma sintética, a cronologia e o objeto de cada uma das revisões realizadas:

Quadro 4: Histórico dos revisões tarifárias

Revisão	Vigência	Início da cobrança	Alteração da TBP	Alterações principais (resumo)
Início de cobrança - P2 e P3	15/02/2019	15/02/2019	R\$ 4,07582	Início de cobrança (valor vencedor da licitação) e Reajuste das praças de pedágio P2 e P3 Processo nº 50500.011561/2019-90; Deliberação nº 195, de 12/02/2019
Início da cobrança - P1, P4, P5, P6 e P7	30/01/2020	09/02/2020	R\$ 4,07582	Autorização de início da cobrança nas praças P1, P4, P5, P6 e P7 Processo nº 50500.000340/2020-20; Deliberação nº 43, de 28/01/2020

3.3. Evolução das tarifas cobradas ao usuário

16. O Quadro 5 apresenta a evolução da tarifa cobrada na praça de pedágio pela concessionária aos seus usuários 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:

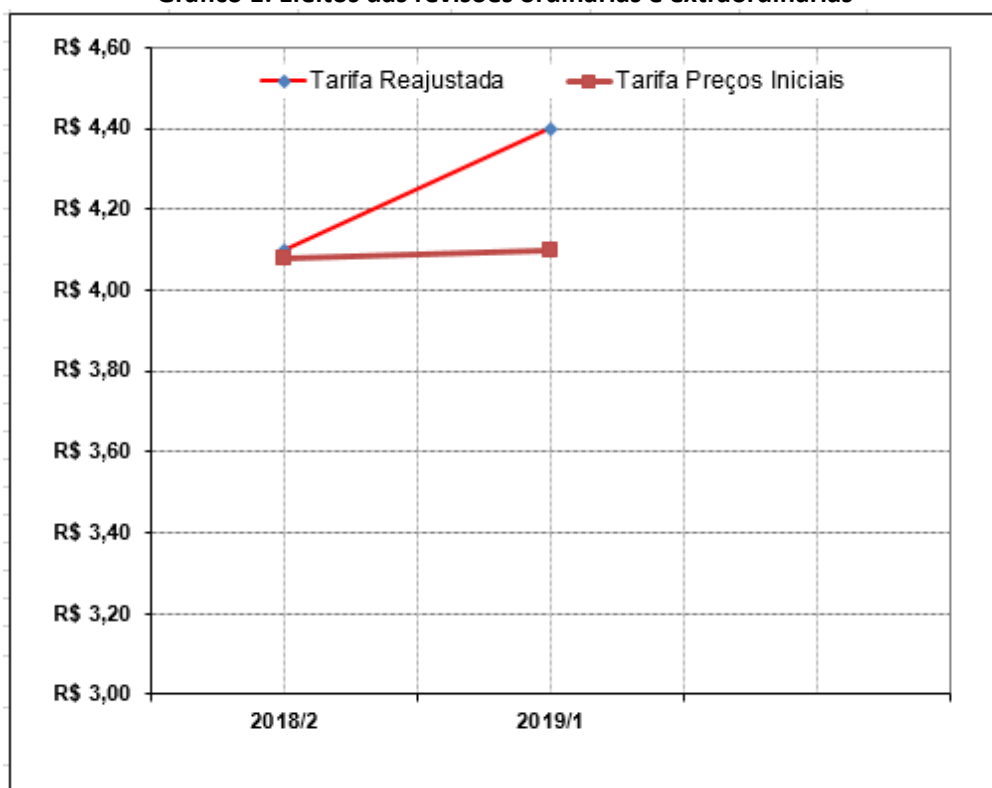
Quadro 5: Evolução da tarifa cobrada ao usuário em R\$ correntes

Evento	D (%)	C (R\$)	X (%)	Q (%)	TP	IRT	Tarifa arred. (R\$)	Var. (%)
Leilão	-	-	-	-	R\$ 4,07582	-	4,10	-
Reajuste 2019	-	-	-	-	R\$ 4,40823	1,08156	4,40*	7,32

*Para a P2 essa tarifa é de R\$ 8,80, até a cobrança bidirecional nessa praça, conforme subitem i da Subcláusula 17.4.10 do contrato de concessão.

17. Os efeitos dos reajustes e revisão ordinária expressos em termos de tarifa a preços iniciais (PI – data base de set/2016) e tarifa praticada estão ilustrados no gráfico seguinte:

Gráfico 1: Efeitos das revisões ordinárias e extraordinárias



4. DA ANÁLISE DOS PLEITOS DE REAJUSTE E REVISÃO

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

19. Em atenção ao item 17.6 do Contrato de Concessão, a concessionária ViaSul protocolizou, em 23/01/2020, a Carta VSA - ADC nº 65/2020 (SEI nº 2519570), apresentando um documento intitulado "MEMÓRIA DE CÁLCULO PARA DEFINIÇÃO DA TARIFA DE PEDÁGIO DA 1ª REVISÃO ORDINÁRIA DA CCR VIASUL". Através da Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655), a GEFIR faz uma análise do citado documento da ViaSul e apresenta a sua proposta para 1ª Revisão Ordinária, a qual está sendo considerada na presente nota técnica.

20. Para análise preliminar da 1ª Revisão Ordinária, foram considerados os seguintes documentos:

Processo nº 50500.426657/2019-59 (GEREF)

- I. Despacho GERE (2278678), que questiona a GEFIR sobre a existência de óbice para a revisão e solicita o percentual de desconto ou acréscimo de reequilíbrio a ser aplicado;
- II. Deliberação nº 43, de 28/01/2020 (2578784), que autoriza o início da cobrança de pedágio nas praças P1, P4, P5, P6 e P7;
- III. Despacho GEFIR (2623281), que encaminha a Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR e informa a inexistência de óbice para a revisão;
- IV. Nota Técnica SEI nº 469/2020/GERE/SUINF/DIR (2623302): análise preliminar da GERE quanto aos pleitos de revisão apresentados pela concessionária;
- V. Ofício SEI nº 2644/2020/GERE/SUINF/DIR-ANTT (2659451): informa à concessionária os resultados preliminares da revisão;
- VI. Anexado Processo nº 50500.014806/2020-74: contém a carta VSA - ADC nº 123/2020 (2696501), com a manifestação da concessionária acerca dos resultados preliminares; e o Despacho GEFIR 2701061, através do qual a GEFIR informa que não há elementos a serem analisados em Nota Técnica complementar.

Processo 50500.006939/2020-77 (GEFIR)

- I. Carta VSA - ADC nº 65/2020 (SEI nº 2519570), em que a concessionária ViaSul apresenta sua proposta de revisão;
- II. Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655): análise da GEFIR quanto aos pleitos de revisão apresentados pela concessionária;
- III. Despacho GEFIR 2582668, em que a GEFIR solicita à SUINF prorrogação de prazo em 30 dias para conclusão do processo da 1ª Revisão Ordinária;
- IV. Despacho SUINF 2592546, em que a SUINF dá ciência à Diretoria Colegiada sobre a necessidade de dilação do prazo de conclusão da revisão;
- V. Ofício Circular SEI nº 188/2020/SEGER/DIR-ANTT (2673907), em que a Secretaria-Geral dá ciência aos Diretores da ANTT sobre a necessidade de dilação do prazo de conclusão da revisão;

21. Com base na manifestação da concessionária acerca dos resultados preliminares da revisão, através da carta VSA - ADC nº 123/2020 (2696501), e posicionamento da GEFIR através do Despacho 2701061, passa-se à análise da revisão tarifária e apuração do reajuste.

5. DA REVISÃO DA TARIFA BÁSICA DE PEDÁGIO

5.1. Dispositivos contratuais e regulamentares aplicáveis à Revisão

22. 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.

23. O Contrato de Concessão estabelece na cláusula 17.6, em síntese, que a Revisão Ordinária é a revisão anual realizada pela ANTT por ocasião do reajuste tarifário, com o objetivo de incluir os efeitos de ajustes previstos no Contrato, mediante aplicação do Fator C, do Fator D, do Fator A e do Fator E, e das adequações previstas no Fluxo de Caixa Marginal.

24. Na subcláusula 17.8.1, consta que a "*Revisão Extraordinária é a revisão decorrente de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro da Concessão em razão das hipóteses estabelecidas na subcláusula 20.2, quando cabíveis*".

25. Ressalta-se, ainda, a Resolução 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, que no seu art. 2º, incisos I, II e III, trata dos eventos considerados nas revisões ordinárias.

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I – relativamente ao exercício anual anterior:

- a) as receitas complementares, acessórias ou alternativas à receita principal ou de projetos associados, com base nos valores faturados pela concessionária;*
- b) os recursos para desenvolvimento tecnológico e verba de laboratório, conforme previsão contratual, quando não utilizados em projetos aprovados pela ANTT;*
- c) criação, alteração e extinção de tributos ou de encargos decorrentes de disposições legais, de comprovada repercussão nos custos da concessionária;*
- d) os recursos para aparelhamento da Polícia Rodoviária Federal e demais verbas, conforme previsão contratual, quando não utilizadas integralmente.*

II – as diferenças de receita, apuradas entre as datas contratualmente estabelecidas para o 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.

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."

26. Os aspectos da revisão são também abordados na Resolução ANTT nº 1.187/2005 e no artigo 24, incisos VI e VII, da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001.

5.2. 1ª Revisão Ordinária

27. O valor atualmente em vigor da Tarifa Básica de Pedágio (TBP) é aquele oriundo da proposta vencedora do leilão, conforme explicitado na cláusula 17.4.11 do contrato de concessão:

"17.4.11 O valor da **Tarifa Básica de Pedágio** da **Proposta** vencedora é de R\$ R\$ 4,07582 (quatro reais, sete mil, quinhentos e oitenta e dois centésimos de milésimos de centavos), referenciados a setembro de 2016, estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 17.6, 17.7 e 17.8."

28. Portanto, considerando a TBP em vigor de R\$ 4,07582, a preços de setembro de 2016, passa-se aos eventos da 1ª Revisão Ordinária. A seguir, são apresentados separadamente os eventos inseridos nos Fatores A, E, D e C e aqueles inseridos em Fluxo de Caixa Marginal.

5.2.1. Fator A - conclusão antecipada das "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias" (Acréscimo de Reequilíbrio)

29. De acordo com o inciso (xxvii) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator A é um "incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio no caso de conclusão antecipada de Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, conforme previsto no Anexo 5".

30. Conforme explicitado no Anexo 5 do contrato, na subcláusula 3.1, "*o Acréscimo de Reequilíbrio não constitui espécie de bonificação em favor da Concessionária, mas mecanismo pré-fixado de ressarcimento da Concessionária pela conclusão antecipada das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias previstas no PER (Fator A) ou pela conclusão das obras do Estoque de Melhorias (Fator E)*". Parte-se do pressuposto que, se essas obras tiveram a sua execução autorizada ou solicitada pela ANTT, o custo financeiro adicional deve ser ressarcido em decorrência do atendimento ao interesse público pela ampliação de capacidade disponibilizada aos usuários.

31. A subcláusula 3.7 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator A:

"O percentual relativo ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$A = [(CAA \times Dt) - Dt] \times CAT$$

Onde,

A é o **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**;

CAA é o **Coeficiente de Ajuste Adicional** aplicado apenas ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator A**, conforme previsto na **Tabela V**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na **Tabela II**; e

CAT é o **Coeficiente de Ajuste Temporal** previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

32. Nesta 1ª Revisão Ordinária, o Fator A será igual a 0 (zero), uma vez que não houve conclusão antecipada das "Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias" previstas no PER (Fator A) ou das obras do Estoque de Melhorias (Fator E).

5.2.2. Fator E - conclusão de obras do "Estoque de Melhorias" (Acréscimo de Reequilíbrio)

33. De acordo com o inciso (xxx) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator E é um *"incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio relativo à conclusão de obras do Estoque de Melhorias, conforme previsto no Anexo 5"*. No inciso (xxiv) da mesma subcláusula, consta que Estoque de Melhorias é um *"percentual de obras de melhorias, referenciadas na Tabela II do Anexo 5, a serem executadas pela Concessionária a partir de solicitação da ANTT, constituindo obrigação contratual e ensejando a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro na forma do Anexo 5, mediante a aplicação do Fator E, após a conclusão da obra"*.

34. Conforme explicitado na subcláusula 21.6.3 do contrato, *"a conclusão das obras do Estoque de Melhorias ensejará a aplicação do Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E, conforme disposto no Anexo 5"*.

35. A subcláusula 3.9 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator E:

"O percentual relativo ao **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$E = Dt \times CAT$$

Onde,

E é o **Acréscimo de Reequilíbrio – Fator E**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto na **Tabela II**; e

CAT é o **Coeficiente de Ajuste Temporal** previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

36. Nesta 1ª Revisão Ordinária, o Fator E será igual a 0 (zero), uma vez que não houve conclusão de obras do "Estoque de Melhorias".

5.2.3. Fator D - Desconto de Reequilíbrio

37. De acordo com o inciso (xxix) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator D é um *"redutor da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de aplicação do Desconto de Reequilíbrio relativo ao não atendimento aos Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção e da Frente de Serviços Operacionais e ao atraso e a inexecução das obras e serviços da Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço, conforme previsto no Anexo 5"*.

38. Conforme explicitado no Anexo V, subcláusula 2.1:

"O **Desconto de Reequilíbrio** não constitui espécie de penalidade imposta à **Concessionária**, mas sim mecanismo para desonerar os usuários do **Sistema Rodoviário**. Pressupõe que, se o serviço público prestado na **Concessão** estiver em desconformidade com as condições estabelecidas no **Contrato** e

no **PER**, tal serviço não deve ser remunerado em sua integralidade. Trata-se de mecanismo preestabelecido e pactuado entre as **Partes** no **Contrato**, visando à manutenção do seu equilíbrio econômico-financeiro para os casos de descumprimento dos **Parâmetros de Desempenho da Frente de Recuperação e Manutenção** e inexecução e atraso das obras e serviços da **Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e de Manutenção de Nível de Serviço**, cujo risco seja alocado à **Concessionária**, e da **Frente de Serviços Operacionais**, de acordo com os **Parâmetros Técnicos** e com os **Parâmetros de Desempenho**."

39. A subcláusula 2.6.3 do Anexo 5 dispõe sobre a forma de cálculo do Fator D:

"**2.6.3** O percentual relativo ao **Desconto de Reequilíbrio – Fator D**, que incidirá sobre a **Tarifa Básica de Pedágio**, com exceção do disposto no item 2.7 deste **Anexo**, será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$D = Dt \times CAT$$

Onde,

D é o **Desconto de Reequilíbrio – Fator D**;

Dt é o percentual pré-fixado previsto nas **Tabelas I, II e III**; e

CAT é o **Coefficiente de Ajuste Temporal** previsto na **Tabela IV** e aplicado na forma descrita no item 4 deste **Anexo**."

40. O item 4 do Anexo 5, por sua vez, descreve o "Coeficiente de Ajuste Temporal" (CAT):

"**4.1** O **Coefficiente de Ajuste Temporal** consiste na multiplicação do percentual calculado de **Desconto ou Acréscimo de Reequilíbrio** por valor pré-fixado na **Tabela IV**, de forma a equilibrar receitas e despesas no tempo, mantendo a neutralidade dos **Fatores D, A e E**."

4.2 A aplicação do **Coefficiente de Ajuste Temporal** incidirá somente sobre os itens previstos nas **Tabelas II e III**.

4.3. No caso do **Fator D**, o ano de referência do **Coefficiente de Ajuste Temporal** na **Tabela IV** corresponderá ao ano previsto para a execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.3.1 O **Fator D** permanecerá constante e será aplicado enquanto perdurar a inexecução, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária.

4.4 No caso do **Fator A e E**, o ano de referência do **Coefficiente de Ajuste Temporal** na **Tabela IV** corresponderá ao ano de conclusão da execução das obras e serviços constantes no **PER**.

4.4.1 O **Fator A** e o **Fator E** permanecerão constantes até o final do **Prazo da Concessão**, a partir da sua incorporação por meio de revisão ordinária."

41. De acordo com a tabela IV do anexo 5, o CAT correspondente ao 1º ano de concessão equivale a 1,100.

42. A Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655) apura eventuais descumprimentos relativos à "Frente de Recuperação e Manutenção"; "Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço"; e "Frente de Serviços Operacionais", de acordo com os parâmetros técnicos e de desempenho.

43. Com relação à "Frente de Recuperação e Manutenção", a citada Nota Técnica da GEFIR explicita que a avaliação da aplicação do Fator D se dará em momento oportuno, após o término do 1º ano-concessão.

44. Quanto à "Frente de Ampliação de Capacidade, Melhorias e Manutenção de Nível de Serviço", a GEFIR atesta que a concessionária atendeu, no prazo, as obrigações contratuais, perfazendo o percentual de 100% de execução. Dessa forma, não há valores a serem revertidos à modicidade tarifária.

45. Sobre a "Frente de Serviços Operacionais", a Nota Técnica GEFIR destaca uma inexecução no item 38 da tabela III do Anexo 5 do Contrato de Concessão - "Implantação do Sistema de Controle de Velocidade", que tem prazo de conclusão até o final do 12º mês. Por conta da inexecução desse serviço, a GEFIR apresenta um Fator D a ser aplicado de 0,15378%. Ressalta-se que se trata de uma apuração parcial do Fator D relativo ao 1º ano-concessão, uma vez que dados da "Frente de Recuperação e Manutenção" ainda não estão disponíveis.

5.2.4. Fator C

46. De acordo com o inciso (xxviii) da subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão, Fator C é um *"redutor ou incrementador da Tarifa Básica de Pedágio, utilizado como mecanismo de reequilíbrio do Contrato aplicável sobre eventos que gerem impactos exclusivamente na receita e nas verbas indicadas, conforme a metodologia prevista no Anexo 6"*.

47. O Fator C é aplicável para fins de reequilíbrio do contrato, em função de eventos diversos, sendo alguns deles exemplificados na subcláusula 1.3 do Anexo 6:

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 Não utilização da totalidade das verbas de desapropriação, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do **Contrato**;

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**;

1.3.10 Alteração de receitas decorrentes da execução de obras e serviços fora do prazo previsto no **PER**;

1.3.11 Alteração de receitas decorrente da indenização, ao Poder Público, descrita na subcláusula 2.7 do **Anexo 5 do Contrato de Concessão**;

1.3.12. Dispêndio a menor daquele valor referido na subcláusula 7.2 do **Contrato**."

48. Ademais, é importante relatar que o Anexo 6 prevê o seguinte:

1.4 Todos os eventos da subcláusula 1.3 relativos a parcelas ou percentuais de tarifas serão convertidos em montantes a serem creditados ou debitados do saldo da Conta C, conforme previsto no item 2.1, com base no tráfego e nas receitas auferidas durante o ano correspondente, tal como se daria caso os eventos efetivamente se realizassem.

1.5 A aferição do **Fator C** será feita anualmente e terá início a partir do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio** pela **Concessionária**, com sua primeira aplicação prevista na revisão ordinária que se seguir ao decurso de 1 (um) ano contado do início da cobrança de **Tarifa de Pedágio**.

1.5.1 A primeira aplicação do **Fator C** levará em conta todos os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da **Concessionária** desde a **Data da Assunção da Concessão**.

1.6 O **Fator C** de que trata a subcláusula 17.5.3 deverá ser utilizado a preços iniciais."

49. A metodologia completa de cálculo do Fator C é descrita na cláusula 2 do Anexo 6.

50. Importa ressaltar que na presente revisão se trata da primeira aplicação do Fator C, portanto, levará em conta os eventos de reequilíbrio com impacto sobre as receitas e verbas da concessionária relativas ao 1º ano de concessão, que compreende o período entre 15/02/2019 e 14/02/2020.

51. Nos itens seguintes são apresentados os eventos cujos impactos nas receitas da concessionária serão acumulados na Conta C para subsequente reequilíbrio por meio do Fator C.

5.2.4.1. IRT provisório e Arredondamento

52. Item de revisão que corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no 1º ano de concessão (15/02/2019 a 14/02/2020), compensando desta

forma as perdas ou ganhos por arredondamento e por utilização do IRT provisório no ano anterior.

53. Como o IRT apurado para reajustar a tarifa vigente no 1º ano concessão, foi definitivo (isto é, não houve necessidade de se projetar números-índices do IPCA), não há compensação a ser feita quanto ao IRT utilizado.

54. A apuração do saldo a ser destinado à Conta C decorrente do arredondamento realiza-se por meio do procedimento de cálculo da diferença entre (i) a receita efetivamente obtida a partir da tarifa praticada no ano 1; e (ii) a receita que seria obtida utilizando-se a tarifa sem arredondamento, considerando o volume de tráfego real no ano 1.

55. Tendo em vista que ainda não há dados de tráfego real disponíveis para o ano 1, propõe-se que o valor a ser computado na Conta C, para compensar o efeito do arredondamento, seja calculado da Revisão Ordinária subsequente.

5.2.4.2. **Receitas extraordinárias e custos associados**

56. Conforme explicitado no inciso (iv) na subcláusula 1.1.1 do contrato, "Receitas Extraordinárias" são "quaisquer receitas complementares, acessórias, alternativas e de projetos associados, caracterizadas por fontes que não sejam provenientes da arrecadação de pedágio e de aplicações financeiras, como, por exemplo, decorrentes de utilização da faixa de domínio".

57. A exploração de Receitas Extraordinárias está disciplinada na cláusula 18 do contrato de concessão. Na subcláusula 18.6, consta que "parcela da receita advinda de Receita Extraordinária será revertida à modicidade tarifária, anualmente, no momento da revisão ordinária, mediante a análise pela ANTT dos resultados das Receitas Extraordinárias, nos termos deste Contrato e da regulamentação vigente da ANTT".

58. O repasse à modicidade tarifária das receitas extraordinárias foi regulamentado, em 2008, pela Resolução ANTT nº 2.552, de 14 de fevereiro de 2008, alterada pela Resolução nº 5.172, de 25 de agosto de 2016, onde 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)"

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

"Art. 2º Nas revisões ordinárias serão considerados:

I –relativamente ao exercício anual anterior:

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

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

60. Tendo em vista que os dados de receitas extraordinárias relativas ao 1º ano-concessão ainda não estão disponíveis, na presente revisão não existe montante a ser revertido à modicidade tarifária.

5.2.4.3. **Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico – RDT**

61. Para o RDT o Contrato de Concessão prevê, em sua cláusula 15:

"15.1 Durante todo o período da **Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, a **Concessionária** deverá, anualmente, destinar o montante de R\$ 1.658.395,29 (um milhão, seiscentos e cinquenta e oito mil, trezentos e noventa e cinco reais e vinte e nove centavos) a projetos e estudos que visem ao desenvolvimento tecnológico, a ser atualizado pelo **IRT**.

15.2 Os recursos de que trata a subcláusula 15.1, 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**.

15.3 Os produtos e estudos decorrentes da aplicação dos Recursos para Desenvolvimento Tecnológico serão de propriedade da **ANTT**."

62. A subcláusula 15.1 do contrato estabelece o montante destinado ao RDT, a ser atualizado pelo IRT. Com a aplicação do IRT de 1,08156, relativo ao ano 1, a concessionária poderia utilizar o valor total de R\$ 1.793.648,33.

63. Uma vez que a ViaSul possui projetos de RDT aprovados pela ANTT, e tendo em vista que a prestação de contas da concessionária ainda não está disponível, propõe-se que este evento seja calculado na Revisão Ordinária subsequente.

5.2.4.4. Verba anual para Segurança no Trânsito

64. Item de Revisão Ordinária, disciplinado no item 14.11 do contrato de concessão, transcrito a seguir:

"14.11.1 A **Concessionária** deverá disponibilizar à **ANTT**, ao longo de todo o **Prazo da Concessão**, a partir do primeiro mês após a **Data da Assunção**, verba anual para segurança no trânsito, destinada exclusivamente ao custeio de programas relacionados à prevenção de acidentes, educação no trânsito e comunicação.

(i) A verba para segurança no trânsito será no montante anual de R\$ 965.687,04 (novecentos e sessenta e cinco mil, seiscentos e oitenta e sete reais e quatro centavos), a ser atualizado pelo **IRT**.

(ii) A **ANTT** indicará a forma e oportunidade em que a **Concessionária** disponibilizará a referida verba anual para segurança no trânsito, que poderá:

(a) compor fundo com recursos provenientes das concessões de rodovias federais sob a responsabilidade da **ANTT**;

(b) ser aplicada diretamente em bens e serviços relacionados ao **Sistema Rodoviário**; ou

(c) reverter em favor da modicidade tarifária."

65. Conforme exposto na Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655), a Viasul apresentou, por meio da Carta VSA - ADC nº 194/2019, de 09/05/2019 (0285900) um documento intitulado "Proposta de programa de segurança viária - Educação no Trânsito - BR-290/RS", tendo sido autuado o processo nº 50500.322882/2019-17.

66. Considerando-se que o Contrato de Concessão dispõe que cabe à ANTT indicar a forma e oportunidade em que a Concessionária disponibilizará a referida verba, o posicionamento da GEFIR, expresso no Ofício SEI Nº 4669/2019/GEFIR/SUINF/DIR-ANTT, de 29/05/2019, 0410811, é que o assunto demanda uma regulamentação prévia, definindo a sua forma de utilização e estabelecendo os critérios objetivos, bem como a forma de prestação de contas, previamente à autorização dos serviços.

67. Por conta disso, até que se defina a forma e oportunidade em que se dará a utilização da referida verba, a GEFIR entende que tais valores devem reverter para a modicidade tarifária, conforme previsto na subcláusula 14.11.1 (c).

68. O valor da verba de segurança estipulado no item 14.11.1 do contrato é de R\$ 965.687,04, a ser reajustado pelo IRT relativo ao ano 1 (1,08156). Dessa forma, o repasse à modicidade por meio da Conta C, no 1º ano concessão, resultou em saldo negativo de R\$ 1.044.445,17, devidamente reajustado.

5.2.4.5. Desapropriações

69. Conforme disposto na subcláusula 8.2.2 do Contrato de Concessão, estimou-se um montante de 68.994.838,26 para desapropriações que eventualmente fossem necessárias ao longo do período de concessão, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

70. Conforme explanado na Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655), não houve a comprovação, por parte da concessionária, do uso de quaisquer valores para desapropriações no 1º ano concessão. Dessa forma, a GEFIR sugere que seja mantido inalterado o valor citado no parágrafo anterior, previsto contratualmente, a fim de serem usados quando necessário, observando-se os critérios, obrigações e a devida prestação de contas.

71. Considerando-se que a aplicação do Fator C, conforme previsto na subcláusula 8.2.4 do Contrato de Concessão, somente ocorrerá após o término das obras previstas no subitem 3.2.1 do PER, o que ainda não ocorreu, não será proposto reequilíbrio econômico-financeiro por conta do presente item.

5.2.4.6. Estudos e licenças ambientais de responsabilidade do Poder Concedente

72. Conforme exposto na subcláusula 7.2 do Contrato, estimou-se um montante de R\$ 4.494.717,56 para ressarcimento e remuneração ao Poder Concedente pelos custos com a obtenção das licenças e autorizações ambientais para a realização das Obras de Ampliação de Capacidade e Melhorias, a ser reajustado anualmente pelo índice de reajuste da Tarifa de Pedágio.

73. Como explanado na Nota Técnica SEI nº 354/2020/GEFIR/SUINF/DIR (2565655), não houve, ainda, a apresentação dos dispêndios da Empresa de Planejamento e Logística (EPL) para verificação pela ANTT, dessa forma, a GEFIR propõe que seja mantido inalterado o valor citado no parágrafo anterior, previsto contratualmente.

74. Considerando-se que o saldo inicial previsto para estudos e licenças ambientais permanece inalterado, não será proposto o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato por conta do presente item.

5.2.4.7. Saldo da "Conta C" e cálculo do "Fator C"

75. A metodologia de cálculo do Fator C é apresentada no item 2 do Anexo 6 do contrato de concessão.

76. O montante da Conta C será o somatório dos valores calculados em cada evento descrito anteriormente - na presente revisão, houve somente um evento a ser computado, conforme sintetizado no quadro a seguir:

Quadro 6 – Itens da Conta C – Ano 1

Itens revisados	Montante (R\$ correntes)
Verba anual para Segurança no Trânsito	-1.044.445,17
Montante da Conta C - R\$ (Cd_{t+1})	-1.044.445,17

77. Conforme item 2.1 do referido Anexo, o Fator C será calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$C_{t+1} = \frac{Cd_{t+1} + \left(c_t \times (VT\widetilde{Peq}_t - VT\widetilde{Peq}_t) \right) \times (1 + r_t)}{VT\widetilde{Peq}_{t+1}}$$

78. Considerando que não existem saldos remanescentes de Fator C (Ct) de anos anteriores, é possível simplificar a fórmula de cálculo do Fator C, demonstrada acima, da seguinte maneira (admitindo "Ct" igual a zero):

$$c_{t+1} = \frac{Cd_{t+1}}{\widetilde{VTPeq_{t+1}}}$$

Onde:

t: representa o ano da ocorrência dos eventos sujeitos à aplicação do **Fator C**

c_t : Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano t

c_{t+1} : Fator C incidente sobre a Tarifa Básica de Pedágio do ano seguinte a t. Previamente a sua incidência na tarifa de pedágio, conforme previsto na subcláusula 17.5.3, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais.

Cd_{t+1} : Montante da Conta C a ser aplicado no ano seguinte a t, conforme o item 2.3.

$\widetilde{VTPeq_{t+1}}$: Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.4.7, para o ano seguinte a t. O fator de equivalência para os veículos não enquadrados na categoria 1 será o Multiplicador da Tarifa indicado na tabela da subcláusula 17.4.7 de cada categoria.

79. Por sua vez, o item 2.2.2 do Anexo 6 do contrato, em sua alínea "a", estabelece os parâmetros para projeção do tráfego para a primeira aplicação do Fator C:

"a) A Projeção de Tráfego para a primeira aplicação do **Fator C**, em t+1, conforme previsto no item 1.5, será o **Volume Total Pedagiado equivalente** da **rodovia**, expresso em veículos equivalentes à categoria 1 indicada na tabela da subcláusula 17.4.7 do **Contrato**, no ano t, acrescido de 2% (dois por cento), de acordo com a seguinte fórmula:"

$$\widetilde{VTPeq_{t+1}} = 1,02 \times VTPeq_t$$

80. Importa ressaltar que, para o tempo "t" (que, nesta revisão, equivale ao 1º ano de concessão), tem-se disponível até o momento apenas os dados de tráfego real no período entre 15/02/2019 (início do ano concessão e da cobrança de pedágio) e 31/12/2019, e apenas para as praças P2 (Santo Antônio da Pampulha) e P3 (Gravataí) - as únicas que estiveram em operação no período. Considerando que, na data prevista para implementação da revisão ordinária, em 15/02/2020, estarão em operação 5 novas praças (cf. Deliberação nº 43/2020), deve-se considerar o tráfego de todas as praças do sistema rodoviário para se projetar o tráfego total. Portanto, faz-se necessário projetar o tráfego no tempo "t+1", considerando todas as praças de pedágio.

81. Em sua proposta de revisão (carta ADC 65/2020, 2519570), a ViaSul propõe utilizar dados do EVTEA para auxiliar na projeção - o que pode ser corroborado por esta Agência. Desta forma, considerando as projeções de tráfego nas praças de pedágio constantes do Anexo VI dos "Estudos de Tráfego" do EVTEA, tem-se as seguintes previsões para 2020 e 2021:

Quadro 7 – Projeções de tráfego nas praças de pedágio (EVTEA)

Praça	2020		2021	
	Veq	%	Veq	%
P01	31.724	14,0%	32.515	14,0%
P02	46.857	20,7%	48.040	20,7%
P03	47.653	21,0%	48.854	21,0%
P04	38.610	17,0%	39.578	17,0%
P05	30.690	13,5%	31.468	13,5%
P06	19.771	8,7%	20.275	8,7%
P07	11.297	5,0%	11.576	5,0%

82. Conforme observado pela concessionária em sua proposta de revisão, nota-se que a proporção de tráfego em cada praça entre os anos de 2020 e 2021 mantém-se constante, o que nos permite considerar essa proporção para projetar o tráfego das 7 praças.

83. Adotando-se a proporção de tráfego por praça constante do EVTEA, temos que o tráfego em P2 e P3 equivale a 41,7% do tráfego total pedagiado nas 7 praças do sistema rodoviário. Tendo em vista o tráfego projetado para o ano 1 (equivalente ao ano "t") de 32.059.829 veículos equivalentes, considerando as praças P2 e P3 (cf. apresentado pela concessionária em sua proposta de revisão), podemos projetar o tráfego das 7 praças, para o ano 1, como sendo:

$$VTPeqt = 32.059.829 \times \frac{100}{41,7} = 76.882.083$$

84. A projeção para o ano 2 (ano "t+1") é feita multiplicando-se o tráfego no ano "t" por 1,02 - conforme estipulado no item 2.2.2 do Anexo 6 do contrato, alínea "a". Portanto, chega-se a um tráfego projetado para o ano 2 de:

$$VTPeq_{t+1} = 1,02 \times 76.882.083 = 78.419.725$$

85. Cumpre esclarecer que a própria metodologia do Fator C já apresenta mecanismo de correção de projeções no ano subsequente.

86. Determinado o tráfego projetado e o montante da Conta C, chega-se a um Fator C, a preços correntes do ano 1, de:

$$Fator C = \frac{-R\$ 1.044.445,17}{78.419.725} = -0,01332$$

87. Finalmente, conforme especificado no item 2.1 do anexo 6 do contrato, previamente à sua incidência na tarifa de pedágio, o Fator C deve ser convertido a preços iniciais. Portanto, tem-se:

$$Fator C = \frac{-R\$ 0,01332}{1,08156} = -0,01231$$

88. O quadro a seguir demonstra as variáveis consideradas para cálculo do Fator C:

Quadro 8 – Cálculo Fator C ("C_{t+1}")

Montante aplicado na Conta C (Cd _{t+1})	-R\$ 1.044.445,17
Projeção do Volume Total Pedagiado equivalente no ano "t+1" (VTPeq _{t+1})	78.419.725
IRT ref. ano 1	1,08156
Fator C (c_{t+1}) (preços iniciais)	- R\$ 0,01231

89. Cumpre observar que, nesta revisão, está se propondo que todo o montante da Conta C seja considerado no cálculo do Fator C, não restando saldo a ser capitalizado e repassado para a próxima revisão.

5.2.5. Eventos inseridos nos Fluxos de Caixa Marginais

90. Conforme explicitado pela ViaSul no item 2 de sua proposta de revisão, não houve inclusão de obras e serviços no escopo do contrato de concessão que ensejassem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro por meio do Fluxo de Caixa Marginal.

6. DO REAJUSTE

6.1. Dispositivos contratuais aplicáveis para a concessão de reajuste

91. Na subcláusula 1.1.1 do contrato de concessão são estabelecidas definições para os termos utilizados em seu texto. Relativamente ao processo de reajuste, faz-se importante o entendimento e distinção entre os termos tratados nos subitens (xxxviii) (xlv) e (lx) desta subcláusula e transcritos a seguir:

“(xxxviii) **IRT**: índice de reajustamento para atualização monetária do valor da **Tarifa de Pedágio**, verbas e **Garantia de Execução do Contrato**, calculado com base na variação do **IPCA** entre julho de 2016 e dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**, conforme a seguinte fórmula: $IRT = IPCAi / IPCAo$ (onde: **IPCAo** significa o número-índice do **IPCA** do mês de julho de 2016, e **IPCAi** significa o número-índice do **IPCA** de dois meses anteriores à data-base de reajuste da **Tarifa de Pedágio**).

(lix) **Tarifa Básica de Pedágio (TBP)**: equivale ao valor indicado na Proposta, de R\$ 4,07582 (quatro reais, sete mil, quinhentos e oitenta e dois centésimos de milésimos de centavos), referenciados a setembro de 2016, correspondente ao valor básico da Tarifa para a categoria 1 de veículos, sujeito às revisões indicadas nas subcláusulas 17.6, 17.7 e 17.8.

(lx) **Tarifa de Pedágio (TP)**: tarifa de pedágio a ser efetivamente cobrada dos usuários, calculada e reajustada anualmente na forma da subcláusula 17.5, para cada praça de pedágio.”

92. Conforme a subcláusula 17.4.11 do Contrato de Concessão, transcrita a seguir, o valor da Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora é de R\$ 4,07582, referenciados a setembro de 2016:

“17.4.11 O valor da Tarifa Básica de Pedágio da Proposta vencedora é de R\$ R\$ 4,07582 (quatro reais, sete mil, quinhentos e oitenta e dois centésimos de milésimos de centavos), referenciados a setembro de 2016, estando sujeito a alterações com as revisões indicadas nas subcláusulas 17.6, 17.7 e 17.8.”

93. Vale ainda transcrever o que dispõem as subcláusulas 17.5.1, 17.5.2, 17.5.7 e 17.5.8 do Contrato de Concessão, quanto ao reajuste tarifário:

“17.5 Reajustes da Tarifa de Pedágio

17.5.1 A **Tarifa de Pedágio** terá o seu primeiro reajuste contratual na data do início da cobrança de pedágio.

17.5.2 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.

[...]

17.5.7 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.

17.5.8 Em caso de extinção de qualquer dos índices de reajuste previstos neste **Contrato**, o índice a ser utilizado deverá ser aquele que o substituir.

(i) Caso nenhum índice venha a substituir automaticamente o índice extinto, as **Partes** deverão determinar, de comum acordo, o novo índice a ser utilizado.

(ii) 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** determinará o novo índice de reajuste.”

94. De acordo com a subcláusula 17.5 do Contrato de Concessão, a Tarifa Básica de Pedágio (TBP) terá o seu primeiro reajuste na data de início da cobrança de pedágio, que servirá como data-base para os reajustes anuais posteriores, a fim de incorporar a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA, calculado pelo IBGE.

95. Ressalta-se que a Tarifa de Pedágio a ser praticada na categoria 1 será arredondada para múltiplos de 10 (dez) centavos de real, segundo os critérios estabelecidos na subcláusula 17.5.4 do Contrato de Concessão.

96. Ressalta-se ainda, a Resolução 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, 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 reajustamento tarifário serão obtidos pelas médias aritméticas das variações dos três últimos números índices publicados.”

6.2. Apuração do Reajuste pela ANTT

97. O reajuste da tarifa é calculado com base no IPCA defasado de dois meses em relação ao mês de aplicação do reajuste. Considerando que o reajuste ocorre anualmente no mês de fevereiro, utiliza-se para o cálculo do IRT o número-índice do IPCA divulgado para o mês de dezembro anterior.

98. Sendo a data de referência do contrato setembro de 2016, para o reajuste de 2020, o IRT será o quociente entre o número-índice do IPCA de dezembro de 2019 e o número-índice do IPCA de julho de 2016 (dois meses anteriores à data-base contratual):

Quadro 9: Parâmetros para cálculo do IRT

MÊS	IPCA
Jul/16	4.715,99
Dez/19 (definitivo)	5.320,25

99. Aplicando a fórmula contratual, o valor do IRT definitivo para dezembro de 2019 é igual a **1,12813**, conforme demonstrado abaixo:

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{5.320,25}{4.715,99} = 1,12813$$

100. Comparando-se o IRT definitivo do reajuste de 2020, igual a 1,12813, com o IRT definitivo utilizado no reajuste de 2019 (1,08156), temos que a tarifa atual deverá ser reajustada em 4,31% (quatro inteiros e trinta e um centésimos por cento).

7. DO CÁLCULO DA TARIFA DE PEDÁGIO

101. Vale transcrever o que dispõe as subcláusulas 17.5.3 a 17.5.6 do contrato de concessão, quanto à fórmula de cálculo da tarifa de pedágio, e forma de arredondamento:

*"17.5.3 A **Tarifa de Pedágio** será reajustada anualmente, devendo ser calculada, para a categoria 1, pela seguinte fórmula:*

$$TP = TBP \times (1 - D + A + E) \times IRT + (FCM + C) \times IRT$$

Onde:

*TP: **Tarifa de Pedágio**;*

*TBP: **Tarifa Básica de Pedágio**;*

*D: **Fator D**;*

*A: **Fator A**;*

*E: **Fator E**;*

*IRT: **Índice de reajustamento para atualização monetária do valor da Tarifa de Pedágio**;*

*FCM: **Fluxo de Caixa Marginal**; e*

*C: **Fator C**.*

*17.5.4 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 a primeira casa decimal para o valor imediatamente inferior;

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

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

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

102. Considerando os valores apurados ao longo da presente Nota Técnica - os quais devem compor as variáveis da fórmula prevista na subcláusula 17.5.3 do contrato, é possível calcular a tarifa

de pedágio:

Quadro 10 – Cálculo da tarifa de pedágio reajustada, antes do arredondamento

Tarifa de Pedágio ¹	Tarifa Arred.	TBP contrato	TBP FCM	Fator D	Fator A	IRT	Fator C	Fator E
4,57709	4,60	4,07582	0,00	0,15378%	0	1,12813	-0,01231	0

[1] Tarifa de Pedágio = (TBP contrato)*(1-D+A+E)*IRT + (TBP FCM + C)*(IRT)

103. Conforme estipulado na subcláusula 17.4.10, inciso (i), "a Tarifa de Pedágio da praça P2 corresponderá, até a alteração estipulada na subcláusula 17.3.1, à Tarifa Básica de Pedágio multiplicada por 2 (dois) para calcular a Tarifa de Pedágio reajustada descrita na subcláusula 17.4.10".

104. A tabela a seguir oferece uma comparação entre as tarifas antes e depois do arredondamento de início do contrato (P2 e P3 - que tomou efeito em 15/02/2019 - e P1, P4, P5, P6, P7 - que tomou efeito em 09/02/2020) e da presente, 1ª Revisão Ordinária:

Quadro 11 – Percentual de variação: comparação com as tarifas de início de contrato (vigente)

Praça	Início de contrato		1ª RO (2020)		Variação (%)	
	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.	Tarifa	Tarifa arred.
P1, P3, P4, P5, P6, P7	4,40823	4,40	4,57709	4,60	3,83%	4,55%
P2	8,81646	8,80	9,16808	9,20	3,99%	4,55%

8. DA VERIFICAÇÃO DA ADIMPLÊNCIA CONTRATUAL

105. Em resposta ao Despacho GEREFE 2278678, a Gerência de Fiscalização e Investimentos de Rodovias (GEFIR) manifestou-se por meio do Despacho nº 2623281, pela não objeção quanto à aprovação da 1ª Revisão Ordinária e Reajuste da Concessionária.

106. De acordo com o Despacho GEREFE 2732531, de 19/02/2020, os aspectos econômico-financeiros da Concessionária estão sendo analisados pela Coordenação de Fiscalização do Desempenho Econômico e Financeiro (CODEF/GEREF), tendo em vista o término do ano concessão em 14/02/2020, a qual deverá emitir o Relatório Consolidado de Fiscalização e o Atestado de Regularidade, 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. Conforme disposto no referido Despacho GEREFE, "a partir da análise e fiscalização realizada até o presente momento e a das obrigações e imperativos contratuais exigíveis atualmente do ente regulado sob análise, não vislumbramos qualquer inconformidade tributária, fiscal, contábil ou regulatória em seus aspectos econômicos e financeiros que possa impor óbice aos pleitos da Concessionária em análise".

107. 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 informada sobre os resultados da presente 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. Ainda, a Diretoria Colegiada da ANTT será informada acerca dos resultados da 1ª Revisão Ordinária, da Aplicação do Desconto de Reequilíbrio e do Reajuste da TBP da concessionária.

9. TABELA DE TARIFAS

108. O sistema tarifário é detalhado na subcláusula 17.4 do contrato de concessão, inclusive a diferenciação por categoria de veículos, em razão do número de eixos e da rodagem.

109. Considerando-se a tarifa de pedágio reajustada e arredondada para categoria 1, resultante da 1ª Revisão Ordinária, tem-se, nas praças de pedágio, a Tarifa de Pedágio arredondada por categoria, conforme a fórmula abaixo:

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

110. Segue a tabela de tarifas, por categoria de veículo, a ser praticada nas praças de pedágio:

Praças de pedágio P1, P3, P4, P5, P6 e P7

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	4,60
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	9,20
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	6,90
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	13,80
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2	9,20
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	18,40
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	23,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	27,60
9	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto	2	Simples	0,5	2,30
10	Veículos oficiais e do corpo diplomático	-	-	-	-

111. Conforme estipulado na subcláusula 17.4.10, inciso (i), "a Tarifa de Pedágio da praça P2 corresponderá, até a alteração estipulada na subcláusula 17.3.1, à Tarifa Básica de Pedágio multiplicada por 2 (dois) para calcular a Tarifa de Pedágio reajustada descrita na subcláusula 17.4.10". Portanto, segue tabela de tarifa a ser praticada na praça P2:

Praça de pedágio P2

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	9,20
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão	2	Dupla	2	18,40
3	Automóvel e caminhonete com semi-reboque	3	Simples	1,5	13,80
4	Caminhão, caminhão-trator, caminhão-trator com semi-reboque e ônibus	3	Dupla	3	27,60
5	Automóvel e caminhonete com reboque	4	Simples	2	18,40
6	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	4	Dupla	4	36,80
7	Caminhão com reboque e caminhão trator com semi-reboque	5	Dupla	5	46,00
8	Caminhão com reboque e caminhão-trator com semi-reboque	6	Dupla	6	55,20

9	Motocicletas, motonetas, triciclos e bicicletas moto	2	Simplex	0,5	4,60
10	Veículos oficiais e do corpo diplomático	-	-	-	-

10. CONCLUSÃO

112. Conforme exposto, a presente análise versa sobre o Reajuste e a 1ª Revisão Ordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. - VIASUL, visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

113. O processo de reajuste indicou o percentual de 4,31% (quatro inteiros e trinta e um centésimos por cento), correspondente à variação do IPCA, com vistas à recomposição tarifária, no período de dezembro/2018 a dezembro/2019, com incidência para o período de 15/02/2020 a 14/02/2021.

114. A 1ª Revisão Ordinária e reajuste alteram a tarifa de pedágio arredondada em 4,55% (quatro inteiros e cinquenta e cinco centésimos por cento) em relação à aprovada ano passado, quando se iniciou a cobrança de pedágio (em 15/02/2019).

115. Em razão do exposto, sugere-se encaminhar à Diretoria Colegiada da ANTT os resultados da análise da 1ª Revisão Ordinária e do Reajuste da Tarifa Básica de Pedágio da concessionária ViaSul, com vigência originalmente prevista para 15/02/2020 - 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 de Transportes Terrestres

(assinado eletronicamente)

ISABELA SOARES MACHADO REICHERT

Coordenadora de Gestão de Contratos de Concessão de Rodovias

De acordo. Encaminhe-se à SUINF.

(assinado eletronicamente)

MIRIAN RAMOS QUEBAUD

Gerente de Gestão Econômico-Financeira de Rodovias

(assinado eletronicamente)

MARCELO ALCIDES DOS SANTOS

Superintendente de Exploração da Infraestrutura Rodoviária

Brasília, 19 de fevereiro de 2020.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ RORIZ DE CASTRO BARBO, ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO**, em 19/02/2020, às 15:38, 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 19/02/2020, às 16:47, 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 19/02/2020, às 18:42, 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 20/02/2020, às 11:38, 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 **2709177** e o código CRC **C71FC978**.

Referência: Processo nº 50500.426657/2019-59

SEI nº 2709177

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