



AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES

VOTO DGS

RELATORIA: DGS**TERMO: VOTAÇÃO À DIRETORIA****NÚMERO: 68/2023****OBJETO:** 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.**ORIGEM: SUROD****PROCESSO (S):** 50500.120571/2021-30**PROPOSIÇÃO PF/ANTT:** Cota n. 05265/2023/PF-ANTT/PGF/AGU; Nota n. 00591/2023/PF-ANTT/PGF/AGU; Nota. n. 00594/2023/PF-ANTT/PGF/AGU; PARECER n. 00161/2023/PF-ANTT/PGF/AGU; DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00187/2023/PF-ANTT/PGF/AGU**ENCAMINHAMENTO: À VOTAÇÃO – DIRETORIA COLEGIADA****1. DO OBJETO**

1.1. Trata-se de proposta, elaborada pela Superintendência de Infraestrutura Rodoviária, com base no art. 32, inciso XII, do Regimento Interno, de Deliberação da Diretoria da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, para autorizar a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., com a finalidade de restabelecer o equilíbrio econômico-financeiro do Contrato de Concessão relativo ao Edital 001/2011, tendo em vista o disposto na Nota Técnica SEI nº 1542/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15983646), de 07/06/2023, e na Nota Técnica SEI nº 7038/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 14078845), de 12/12/2022.

2. DOS FATOS

2.1. A ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. encaminhou sua proposta de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão por meio da Carta ECO101 GAC 2460 2021 (nº SEI 9279824), de 21/12/2021.

2.2. A análise correspondente às obras, serviços e demais obrigações estabelecidas no Programa de Exploração da Rodovia (PER) foi realizada, preliminarmente, pela Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON) por meio da Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022. O equilíbrio econômico-financeiro, bem como os demais itens de revisão foram analisados pela Gerência de Gestão Econômico-Financeira (GEGEF) preliminarmente, por meio da Nota Técnica SEI nº 7038/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 14078845), de 12/12/2022.

2.3. Conforme previsto no inciso II, artigo 5º da Resolução ANTT nº 675/2004, os resultados preliminares acerca das revisões e reajuste foram encaminhados à Concessionária por meio do Ofício nº 34400/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (nº SEI 14259379), de 12/12/2022. Exercendo seu direito de manifestação, a Concessionária encaminhou a Carta ECO101 GAC 2142 22 (nº SEI 15983265) e seu Anexo (nº SEI 15983372), de 28/12/2022.

2.4. A manifestação da concessionária foi analisada pela GECON, por meio da Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023. Na sequência, a GEGEF realizou análise complementar dos demais itens de revisão, apresentando os resultados finais do reequilíbrio econômico-financeiro por meio da Nota Técnica nº 1542/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15983646), de 07/06/2023. O quadro a seguir descreve os eventos reequilibrados no âmbito da presente revisão tarifária.

Quadro 1: Resumo dos pleitos e análises.

Descrição	Revisão	Meio de reequilíbrio
Correção de IRT, arredondamento e atraso tarifário	RO	FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Ajuste no percentual de eixos suspensos (Lei nº 13.103/2015)	RO	FCO
Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais	RO	FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5
Receitas extraordinárias e custos associados	RO	FCO
Verba de segurança no trânsito	RO	FCO
Recursos para o Desenvolvimento Tecnológico	RO	FCO
Correção do Desconto de Reequilíbrio	RO	FCO
Alterações no cronograma PER	RO e RE	FCO, FCM1 e FCM5
Desconto de Reequilíbrio	RO	Sobre a TBP do FCO
Aplicação do Fator X	RO	Sobre o IRT
Impacto gerado pela Pandemia por Covid-19	RE	FCO
Reajuste	-	Sobre a TBP resultante

RO - Revisão Ordinária
RE - Revisão Extraordinária

2.5. Conforme orientação contida no Relatório de Auditoria nº 09/AO/AUDIT/2018, os resultados da análise da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e do Reajuste da TBP da Concessionária foram encaminhados à Secretaria de Reformas Econômicas/Ministério da Fazenda por meio do Ofício SEI Nº 12578/2023/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (nº SEI 16581135), de 07/06/2023.

2.6. Por intermédio do Despacho GEGEF (n. SEI 16253780), de 07/06/2023, o processo da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP do Contrato de Concessão, relativo ao Edital nº 001/2011, firmado pela ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., foi encaminhado para análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT).

2.7. Dessa forma, por meio da Cota n. 05265/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, (nº SEI 17499377), a PF-ANTT encaminhou o processo para a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais - SubExtra/PF-ANTT e para a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais - SubJud/PF-ANTT com a finalidade de proceder à análise e manifestação jurídicas pleiteadas, bem como verificar a existência de eventuais decisões judiciais, arbitrais ou de órgãos de controle que impeçam, limitem ou de qualquer forma afetem a revisão e o reajuste em exame. Em resposta, foram produzidas a Nota n. 00591/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, (nº SEI 17591251), da SubExtra, e a Nota. n. 00594/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (17499439), da SubJud.

2.8. A análise sob os aspectos jurídicos foi realizada pela PF-ANTT que emitiu o PARECER n. 00161/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499469), da Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória, cujas manifestações de concordância constam do DESPACHO DE APROVAÇÃO n.

00187/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499508).

2.9. Por fim, após restar acostado aos autos o RELATÓRIO À DIRETORIA 312/2023 (SEI 17578887), nos termos da exigência regimental, o presente processo foi distribuído para esta Diretoria em 25 de julho de 2023, fundamentada no art. 10-A da Instrução Normativa nº 12, da ANTT, de 7 de abril de 2022, conforme registrado na Certidão de Distribuição REDIR-SEGER 18495003.

3. DA ANÁLISE PROCESSUAL

3.1. Conforme sustentado pela SUROD, restou demonstrado os efeitos da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e 11ª Revisão Extraordinária, conforme Nota Técnica SEI nº 7038/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 14078845), de 12/12/2022, e finalmente complementada por meio da Nota Técnica nº 1542/2023/CGEFI/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15983646), de 07/06/2023.

3.2. Os fundamentos da referida proposição restaram explicitados nos seguintes excertos do RELATÓRIO À DIRETORIA 312/2023:

9ª REVISÃO ORDINÁRIA

Correção do IRT, arredondamento e atraso da tarifa

Este evento corresponde à atualização do quadro de tarifas com os valores efetivamente praticados no ano anterior, compensando desta forma as perdas ou ganhos por diferença de IRT, arredondamento da tarifa e atraso no início da cobrança.

No que se refere ao arredondamento da tarifa vigente, para ser compensada a distorção decorrente da aplicação da regra de arredondamento no reajuste tarifário de 2021, foi realizada a substituição da tarifa média ponderada homologada pela tarifa média ponderada praticada, em todas as praças de pedágio, nos fluxos de caixa original e marginais, referentes ao ano 8.

O atraso na aprovação da 8ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária da TBP da Concessionária, autorizada pela Deliberação ANTT nº 168/2022, que deveria ocorrer em 18/05/2021 e só ocorreu em 30/04/2022, foi reequilibrado nos fluxos de caixa FCO, FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5, conjuntamente com a correção do arredondamento tarifário realizado na referida revisão, resultando nos impactos percentuais indicados no Quadro 2 a seguir:

Quadro 2: Impactos devido ao Arredondamento e atraso do reajuste

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	0,21092%
FCM1	0,01245%
FCM2	-0,11412%
FCM3	0,00314%
FCM4	0,02843%
FCM5	0,000667%

Receitas extraordinárias e custos associados

Os valores das Receitas Extraordinárias auferidas pela Concessionária no 8º ano Concessão (de 10/05/2020 a 09/05/2021), bem como os Custos Associados, foram analisados por meio da Nota Técnica SEI nº 4101/2021/GEGEF/SUROD/DIR (nº SEI 13613666), de 26/07/2021. As receitas totalizaram R\$ 2.361.884,25 (a preços iniciais), e não houve Custos Associados aprovados.

O reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado pela inclusão dos valores no Fluxo de Caixa Original, resultando no seguinte impacto:

Quadro 3: Impactos – Receitas Extraordinárias

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,14685%

Recursos para Desenvolvimento Tecnológico (RDT)

O Contrato de Concessão prevê, em sua subcláusula 14.1.1, o valor anual de R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais), a preços iniciais (PI), destinado aos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico (RDT).

O Ofício SEI nº 20159/2021/COPIR/GERER/SUROD/DIR-ANTT (nº SEI 14111685), de 26/07/2021, comunicou a concessionária que não houve informação sobre movimentações de projetos desenvolvidos no âmbito dos Recursos de Desenvolvimento Tecnológico, RDT, referentes ao período de 10/05/2020 a 09/05/2021, 8º ano concessão. Portanto, o valor da Prestação de Contas deste período é nulo, e o valor a ser considerado para fins de revisão tarifária é de R\$0,00 (zero real), até ulterior deliberação. Desta forma, a verba não utilizada no período de análise, R\$ 620.290,00 (seiscentos e vinte mil e duzentos e noventa reais), a preços iniciais (PI), deverá ser revertida para a modicidade tarifária.

O reequilíbrio econômico-financeiro foi realizado pela inclusão do valor R\$ 0,00 no Fluxo de Caixa Original, resultando no seguinte impacto:

Quadro 4: Impactos – RDT

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCO	-0,05044%

Substituição do percentual de eixos suspensos projetado pelo real – Lei nº 13.103 – Lei dos Caminhoneiros

Trata-se do reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão em face da publicação da Lei nº 13.103/2015 (Lei dos Caminhoneiros), que vem sendo feito desde a 2ª Revisão Ordinária e 1ª Revisão Extraordinária, vigente a partir de 18/05/2015, quando foi realizado o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão do 3º ao 25º ano concessão, em razão da perda de receita pela não cobrança dos eixos suspensos. Ressalta-se que anualmente, nas revisões ordinárias, devem ser realizados ajustes desses valores baseados nos volumes efetivamente observados.

O artigo 17 da referida Lei estabelece que "os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos que mantiverem suspensos".

Na presente revisão, a Concessionária, por meio da Carta ECO101 GAC 1031 22 (nº SEI 11857427) e seu Anexo (nº SEI 11857431), de 14/06/2022, encaminhou os dados apurados de perda devido aos eixos suspensos nas Praças de Pedágio para o 8º ano concessão, período de 10/05/2020 a 09/05/2021.

Assim, os percentuais projetados do 8º ano concessão até o fim da concessão (25º ano) foram substituídos pelos percentuais reais observados no 8º ano concessão. O quadro a seguir apresenta os percentuais de perda de receita nas Praças P1 a P7 considerados na revisão anterior e na revisão atual:

Quadro 5: Percentuais de eixos suspensos da revisão anterior e da revisão atual

Praça de Pedágio	Percentual revisão anterior	Percentual revisão atual
P 1	7,57%	6,95%
P 2	7,86%	11,26%
P 3	6,48%	10,53%
P 4	5,54%	5,89%
P 5	7,26%	5,91%
P 6	11,24%	9,55%
P 7	7,21%	6,59%

O quadro seguinte apresenta o impacto percentual sobre a TBP vigente em função do reequilíbrio feito.

Quadro 6: Impacto percentual devido ao ajuste dos percentuais de eixos suspensos no FCO

Fluxo de Caixa	Impacto
FCO	0,74742%

Ressalta-se que na próxima revisão, serão realizados ajustes nas projeções baseados nos volumes efetivamente observados.

Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais

Conforme disposto na subcláusula 20.5.4 do Contrato de Concessão e no Artigo 4º da Resolução ANTT nº 3.651/2011, alterada pelas Resoluções nº 4.339/2014 e nº 4.727/2015 e nº 5.859/2019, o tráfego projetado nos Fluxos de Caixa Marginais deve ser substituído anualmente pelo tráfego real do ano anterior.

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

Dessa forma, procedeu-se à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real no ano 8, resultando nos impactos percentuais sobre a TBP vigente mostrados no quadro a seguir:

Quadro 7: Impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo real

Fluxo de Caixa	Varição percentual
FCM1	- 0,08186%
FCM2	0,06149%
FCM3	- 0,01178%
FCM4	- 0,12645%
FCM5	- 0,01732%

Verba de segurança no trânsito

A cláusula 13.9 do Contrato de Concessão prevê verba anual para Segurança no Trânsito no valor de R\$ R\$ 885.550,00, a preços iniciais.

De acordo com a Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, item "III.A. A Prestação de Contas de Verba para Segurança no Trânsito - Convênio de Aparelhamento da PRF - 8º ano de concessão", a verba anual destinada para a Segurança no Trânsito no 8º ano concessão não foi utilizada pela concessionária. Sendo assim, todo o valor contratual da verba anual para Segurança no Trânsito previsto para o 8º ano concessão, **R\$ 885.550,00** (oitocentos e oitenta e cinco mil quinhentos e cinquenta reais), a preços iniciais, será revertido à modicidade tarifária.

Revertendo para a modicidade tarifária os valores não aplicados pela concessionária (aba "PER", item 10.1), o impacto percentual resultante foi de:

Quadro 8: Impacto percentual da Verba de aparelhamento da PRF

Fluxo de Caixa	Item PER	Impacto sobre a TBP
FCO	10.1	- 0,07210%

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

A GECON propôs a revisão do cronograma financeiro da Concessão, tendo em vista as inexecuções/reprogramações de obras e serviços no Programa de Exploração da Rodovia (PER) por meio da Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, complementada pela Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023. Os referidos documentos constam no processo relacionado nº 50500.120272/2021-03, com os devidos detalhes e motivações.

Considerando o determinado no Acórdão nº 1.447/2018, proferido pelo Plenário do Tribunal de Contas da União, a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF) não irá proceder, nesta 9ª Revisão Ordinária, com os cálculos dos impactos na tarifa básica de pedágio dos itens relacionados ao Acórdão nº 1.447/2018-TCU, os quais foram mencionados na Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, complementada pela Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023. Os impactos tarifários destes itens serão considerados no âmbito da 11ª Revisão Extraordinária, conforme será apresentado no item "8.2 Aplicação do mecanismo de aferição de atraso e inexecução de investimentos" da presente Nota Técnica.

Quadro 9: Itens PER – Acórdão nº 1.447/2018.

Fluxo de Caixa Original		
PER	Itens Revisados	Tipo
4.1.1.2.1	27 km de vias laterais até o 10º ano	Inv
4.1.1.2.2	9 km de vias laterais até o 20º ano	Inv
4.1.2.1	Execução de contornos - Contorno de Iconha	Inv
4.1.2.2.1	km 10 ao km 12	Inv
4.1.2.2.2	km 200 ao km 201	Inv
4.1.2.2.4	km 221 ao km 222	Inv
4.1.2.2.5	km 308 ao km 313	Inv
4.1.2.2.6	km 329 ao km 331,2	Inv
4.1.2.2.7	km 366 ao km 367	Inv
4.1.2.2.8	km 380 ao km 386	Inv
4.1.2.2.9	km 445 ao km 450	Inv
4.1.2.2.10	km 452 ao km 456	Inv
4.1.2.3.1	24 Acessos até o 5º ano	Inv
4.1.2.3.3	21 Rotatórias até o 5º ano	Inv
4.1.2.3.5	16 Interconeções Diamante até o 5º ano	Inv
4.1.2.3.7	14 Interconeções Trombeta até o 5º ano	Inv
4.1.2.3.9	7 Entroncamentos até o 5º ano	Inv
4.1.2.4.1	Subtrecho Ha: do km 939,4 ao km 956,9	Inv
4.1.2.4.2	Subtrecho Hb: do km 0,0 ao km 49,2	Inv
4.1.2.4.3	Subtrecho A: do km 49,2 ao km 137,1	Inv
4.1.2.4.4	Subtrecho B: do km 137,1 ao km 190,0	Inv
4.1.2.4.5.1	Subtrecho C: do km 190,5 ao km 228,9 (exceto SEG-3 e SEG-4)	Inv
4.1.2.4.6	Subtrecho D: do km 228,9 ao km 255,8	Inv
4.1.2.4.8	Subtrecho F: do km 305,8 ao km 357,0	Inv
4.1.2.4.9.1	Subtrecho G: do km 357,0 ao km 425,7 (exceto SEG-5 e SEG-6)	Inv
4.1.2.4.9.2	Subtrecho G: SEG-5 do km 362,1 ao km 367,5	Inv
4.1.2.4.9.3	Subtrecho G: SEG-6 do km 403,6 ao km 409,3	Inv
4.1.2.4.10	Subtrecho I: do km 425,7 ao km 458,4	Inv
8.2.5	Implantação e reforma dos postos e delegacias da PRF	Inv
8.3.1	Implantação das Edificações do CCO	Inv
8.4.1	Implantação das Edificações dos Postos de Fiscalização da ANTT	Inv
8.7.7.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.7.7.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.7.7.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	COp
8.10.1.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.10.2.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.10.2.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.10.2.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	COp
8.11.1.1	Implantação de Postos de Pesagem Fixa	Inv
8.11.1.2	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	Inv

Fluxo de Caixa Original		
8.11.1.3	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	Inv
8.11.1.4	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	COp

Dessa forma, na 9ª Revisão Ordinária, o reequilíbrio econômico-financeiro das inexecuções/reprogramações de obras e serviços no PER - não abrangidos pelo Acórdão 1447/2018 - resultou nos impactos percentuais do Quadro 10 abaixo:

Quadro 10: Impactos das alterações do PER – 9ª Revisão Ordinária.

9ª Revisão Ordinária			
Fluxo de Caixa Original			
Itens revisados	PER	Tipo	Variação
VERBA DE SEGURANÇA NO TRÂNSITO	10.1	COp	-0,07210%
IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS	8.4.2	Inv	0,02379%
REPOSIÇÃO E ATUALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS E SISTEMAS	8.4.3	Inv	-0,00944%
Fluxo de Caixa Marginal 1			
Itens revisados	PER	Tipo	Variação
Operação da Rodovia: Operação de Equipamentos de Sinalização Semafórica	8.7.9	COp	0,05107%
CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 8.7.9 - OPERAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA	14.5	COp	0,00319%

Efeito da 9ª Revisão Ordinária

Os efeitos da 9ª Revisão Ordinária nos Fluxos de Caixa Original e Marginais alteram a TBP vigente de R\$ 0,03176 para R\$ 0,03192, representando um acréscimo de 0,52% (cinquenta e dois centésimos por cento).

10ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

Atualização da curva de tráfego nos fluxos de caixa marginais

De acordo com o §4º do artigo 3º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16/07/2019, transcrito a seguir, a projeção de tráfego deve ser revista quando a soma dos impactos tarifários devido à substituição do tráfego projetado pelo real nos Fluxos de Caixa Marginais for igual ou superior a 0,5%, para mais ou para menos:

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

(...)

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

Conforme se observa no item 5.1.5. *Inserção do tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais* da presente Nota Técnica, a soma dos impactos devido à substituição do tráfego projetado pelo tráfego real nos Fluxos de Caixa Marginais (FCM1, FCM2, FCM3, FCM4 e FCM5) totalizou um percentual de **-0,17593%**, portanto, inferior a (-) 0,5%.

Desse modo, pela Resolução ANTT nº 5.850 não cabe a revisão da projeção de tráfego do FCM na presente 10ª Revisão Extraordinária.

Perda de tráfego devido à pandemia da COVID-19

Cabe lembrar que, por meio da Nota Técnica nº 4088/2022/GEF/SUOD/DIR, (n. SEI 13825169), de 15/09/2022, a GEGEF procedeu análise inicial acerca dos resultados da aplicação da metodologia da Resolução 5.954, de 04/11/2021, para o cálculo dos impactos causados pela pandemia de coronavírus (COVID-19) a serem reequilibrados no contrato da ECO101.

Na sequência, a Eco-101 apresentou contestação aos resultados apresentados pela SUOD/ANTT. Em carta enviada à ANTT (SEI nº 16206511), na página 35 do documento, indica que recebeu a Nota Técnica nº 4088/2022/GEF/SUOD (SEI nº 12212365) com os resultados da aplicação da metodologia da Resolução nº 5.954/2021. No segundo parágrafo da citada carta, a concessionária reclamou que a “planilha SEI nº 12791328” não possui o memorial completo dos cálculos, detalhando parcialmente os cálculos e dificultando sua análise dos resultados e a sua possibilidade de contraditório. Também citou que há significativa diferença entre a perda calculada pela ANTT e os valores pleiteados.

A concessionária relatou que tinha submetido, no processo 50500.039477/2021-55, uma nota técnica de um estudo desenvolvido com a consultoria UNA Partners (copiada para este processo com SEI nº 16206634), reportando que usou a mesma metodologia estabelecida na Resolução 5.954/2021. O estudo da concessionária teria demonstrado “considerável variação” sob as mesmas premissas que a ANTT usou nos seus cálculos. Ainda, solicitou a “memória de cálculos de forma completa” e que a eventual diferença nas estimativas de perda que foram calculadas pela ANTT e as perdas calculadas por seu estudo particular fossem acrescentadas no reajuste tarifário em curso.

Em resposta, a GEGEF procedeu a uma análise da contestação da concessionária, a qual está exarada na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1949/2023/GEF/SUOD/DIR/ANTT (SEI nº 16208595). No entanto, conforme explicitado nas “Considerações Finais” dessa Nota Técnica nº 1949/2023, os argumentos trazidos pela concessionária em sua contestação não foram acolhidos, razão pela qual ficam mantidos os resultados já apresentados na Nota Técnica nº 4088/2022/GEF/SUOD/DIR, (SEI nº 13825169), de 15/09/2022.

Portanto, conforme apresentado na Nota Técnica nº 4088/2022/GEF/SUOD/DIR, a concessionária apresentou um impacto negativo no tráfego estimado em **697.006** veículos equivalentes, considerando as estimativas calculadas para veículos leves e pesados. A perda de tráfego por praça se deu conforme apresentado na distribuição a seguir.

Praça	Proporção	Perda COVID
PRAÇA 1	6,93%	48.314
PRAÇA 2	9,90%	68.976
PRAÇA 3	13,10%	91.317
PRAÇA 4	20,17%	140.588
PRAÇA 5	18,46%	128.698
PRAÇA 6	17,96%	125.194
PRAÇA 7	13,47%	93.920
TOTAL	100,00%	697.006

A perda de tráfego de cada praça foi lançada no Fluxo de Caixa Original da Concessionária no campo correspondente a *Tráfego* no 8º ano concessão. Sendo assim, a apuração das perdas decorrentes da pandemia e dos devidos reequilíbrios resultaram no impacto percentual sobre a TBP vigente indicado no quadro a seguir:

Quadro 11: Impactos devido à perda de tráfego devida à pandemia do COVID-19.

Variação percentual
0,11631%

Alterações no Programa de Exploração da Rodovia (PER)

Para a 10ª Revisão Extraordinária foram consideradas as alterações do PER propostas na Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUOD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, complementada pela Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUOD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023. A referida nota técnica consta no processo nº 50500.120272/2021-03, com os devidos detalhamentos e motivações.

O reequilíbrio econômico-financeiro das alterações no PER resultou nos impactos percentuais do quadro abaixo:

Quadro 12: Impactos das alterações do PER – 10ª Revisão Extraordinária

10ª Revisão Extraordinária			
Fluxo de Caixa Original			
Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	8.4.4	COp	0,01110%
2º Termo Aditivo - Periodicidade Relatórios de Monitoração de Drenagem - 10º ao 25º ano concessão	2.10	COp	-0,09684%
Fluxo de Caixa Marginal 5			
Itens revisados	PER	Tipo	Varição
Custos Financeiros com Postagens - Contratuais	8.7.10	COp	0,03468%
CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 8.7.10 - Custos Financeiros com Postagens - Contratuais	14.11	COp	0,00216%
Transporte e Destinação Final de Animais	10.2	COp	0,12353%
CUSTOS ADMINISTRATIVOS - 10.2 - Transporte e Destinação Final de Animais	14.14	COp	0,00771%

Efeito da 10ª Revisão Extraordinária

Os efeitos da 10ª Revisão Extraordinária alteram a TBP referente à 9ª Revisão Ordinária de R\$ 0,03192 (resultante da 9ª Revisão Ordinária) para R\$ 0,03199, representando um acréscimo de 0,20% (vinte centésimos por cento).

O efeito combinado da 9ª Revisão Ordinária e da 10ª Revisão Extraordinária altera a TBP vigente de R\$ 0,03176 para R\$ 0,03199, representando um acréscimo de 0,72% (setenta e dois centésimos por cento).

RESULTADO FINAL DA 9ª REVISÃO ORDINÁRIA E 10ª EXTRAORDINÁRIA**Desconto de Reequilíbrio Contratual**

Sobre o Desconto de Reequilíbrio (DR) é importante ressaltar que a apuração do mesmo pela extinta GEFIR é feita em duas partes: a **1ª Parte** trata dos atrasos ou inexecuções de obras de ampliação de capacidade condicionadas ao volume de tráfego; e a **2ª Parte** trata da apuração dos indicadores relativos à qualidade do Pavimento e da Sinalização estabelecidos no Capítulo 4 do PER (obras e serviços de caráter não obrigatório).

O fato de a data de término do ano concessão da Eco101 (em 09 de maio) e a data de reajuste/revisão (em 18 de maio) serem muito próximas dificulta a aprovação da 2ª parte do Desconto de Reequilíbrio em tempo hábil para ser aplicado na revisão imediatamente posterior ao término do ano concessão. Assim, tem-se adotado a aplicação da 1ª parte do DR relativa ao ano concessão imediatamente anterior à data de reajuste/revisão somada à 2ª parte do DR relativa ao segundo ano concessão anterior à data de reajuste/revisão.

Cabe relembra que na adoção deste procedimento buscou-se atender ao disposto no 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. Constam na proposta de encaminhamento do referido Relatório, 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:

(...)"

A Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, complementada pela Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023, encaminhou o valor parcial da 2ª parte do Desconto de Reequilíbrio referente do 7º ano concessão, o valor parcial da 2ª parte do Desconto de Reequilíbrio referente ao 8º ano concessão e o valor da 1ª Parte e 2ª Parte (este último, parcial) do 9º ano concessão:

Quadro 13: Desconto de Reequilíbrio Contratual.

PERÍODO		VALOR DESCONTO DE REEQUILÍBRIO
7º ano concessão	1ª Parte	- itens 8 e 9 - aplicado na 7ª RO e 8ª RE
	2ª Parte	- itens 1, 2, 3, 4 e 6 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE - itens 5 e 7 - 10,44%
8º ano concessão	1ª Parte	- itens 8 e 9 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE
	2ª Parte	- item 6 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE - itens 1, 2, 3, 4, 5 e 7 - 7,06%
9º ano concessão	1ª Parte	- itens 8 e 9 - 0,081%
	2ª Parte	- itens 1, 2, 3 e 4 - 3,73% - itens 5, 6 e 7 - a ser apurado
% Total		21,31%

Sendo assim, será aplicado o percentual de Desconto de Reequilíbrio de 21,31% - referente à 2ª Parte do 7º ano de concessão, 2ª Parte do 8º ano de concessão e 1ª Parte e 2ª Parte (este último, parcial) do 9º ano concessão - sobre a tarifa obtida nesta 9ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária.

Conforme o Art. 4º da Resolução ANTT nº 5.850, de 16 de julho de 2019, o Desconto de Reequilíbrio deve ser aplicado apenas sobre a TBP do FCO.

"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."

Aplicação do Fator X

O Contrato de Concessão estabelece o seguinte acerca da aplicação do Fator X:

"16.3.3 Do valor do reajuste da Tarifa de Pedágio será deduzido o Fator X, estabelecido de acordo com os percentuais da tabela abaixo:

Período de Concessão	Fator X (%)
Até o 5º ano do Prazo de Concessão	0,00
Do 6º ao 10º ano do Prazo de Concessão	0,25
Do 11º ao 15º ano do Prazo de Concessão	0,50
Do 16º ao 20º ano do Prazo de Concessão	0,75
Do 21º ao 25º ano do Prazo de Concessão	1,00

(...)

16.3.5 O Fator X será revisado, quinzenalmente, pela ANTT, com base em estudos de mercado por ela realizados, de modo a contemplar a projeção de ganhos de produtividade do setor rodoviário brasileiro e, caso se faça necessário, os valores estabelecidos na tabela da subcláusula 16.3.3 acima serão alterados para o período remanescente da Concessão, não gerando qualquer reequilíbrio econômico-financeiro ao Contrato de Concessão."

A Concessionária solicita, em seu pleito de reequilíbrio contratual ECO101 GAC 2460 21 (SEI nº 9279824), de 21/12/2021, que seja considerado o percentual de 0,00% referente ao Fator X, e que sejam considerados indevidos os percentuais de Fator X aplicados nas revisões tarifárias anteriores, e apresenta seus argumentos:

"17. Revisão FATOR X

(...)

(i) a ausência de estudos de mercado para a aplicação do fator X, que deve ser realizado previamente pela ANTT, conforme a cláusula 16.3.5, do contrato de concessão;

(ii) a ausência de regulamentação, pela ANTT, do conceito de "ganhos de produtividade";

(iii) a ausência de tratamento isonômico em relação às demais concessões, considerando que para outros contratos de concessão, com cláusula de aplicação de Fator X, esta Agência não aplicou o referido fator, bem como excluiu a previsão desse redutor nos contratos de concessão subsequentes ao da ECO101, ante a sua ausência de regulamentação; e

(iv) a não ocorrência de "ganhos de produtividade" na Concessão da BR/101/ES/BA, assim como nos demais Contratos de Concessão da 3ª Etapa, inclusive, sendo claras as inúmeras evidências da grave frustração econômica em relação ao cenário projetado no Plano de Negócios.

Diante de todo o exposto, a Concessionária vem requerer a esta Agência:

• A reconsideração da aplicação do fator X no percentual de 0,25%, descontado da Tarifa na 6ª Revisão Ordinária e 7ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica 1987/2019/GERF/SUINF, aplicando o percentual de 0,00%, com efeitos no reajuste tarifário de maio/2022;

• A reconsideração da aplicação do fator X no percentual de 0,25%, descontado da Tarifa na 7ª Revisão Ordinária e 8ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica SEI Nº 2949/2020/GEFEG/SUROD/DIR, aplicando o percentual de 0,00%, com efeitos no reajuste tarifário de maio/2022;

• A reconsideração da aplicação do fator X no percentual de 0,25%, descontado da Tarifa na 8ª Revisão Ordinária e 9ª Revisão Extraordinária, por meio da Nota Técnica SEI Nº 3040/2021/GEFEG/SUROD/DIR, aplicando o percentual de 0,00%, com efeitos no reajuste tarifário de maio/2022;

• A desconsideração da aplicação do fator X no percentual de 0,25%, a ser descontado da Tarifa na 9ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, com efeitos no reajuste tarifário de maio/2022; e,

• Por fim, declare a aplicabilidade do Fator X, no percentual de 0,00%, enquanto não houver o atendimento pela ANTT dos elementos que justifiquem a sua aplicação, nomeadamente: (i) a regulamentação do que sejam "ganhos de produtividade" e; (ii) sua efetiva constatação no Contrato de Concessão, por meio da realização de um "estudo de mercado" do setor rodoviário (nos termos da Cláusula 16.3.5, do Contrato).

Sobre as questões suscitadas pela Concessionária, entendemos que o Contrato de Concessão em sua subcláusula 16.3.3 define explicitamente qual deve ser o Fator X em cada período do contrato. Ademais, a subcláusula 16.3.5 estabelece para a ANTT a faculdade de alterar os valores dispostos na subcláusula 16.3.3.

Outro ponto argumentado pela concessionária que nos parece bastante precário é a suposta ausência de isonomia no tratamento em relação às demais concessões, uma vez que a Concessionária assinou o contrato de concessão ciente de todas as suas cláusulas, as quais, em face da dinâmica do Programa de Concessões de Rodovias brasileiro, são distintas de vários outros contratos anteriores e posteriores.

A isonomia de que trata o arcabouço jurídico pátrio estabelece a existência do "tratamento dos iguais como iguais, e dos desiguais, na justa medida de suas desigualdades". No esteio de tal entendimento é que a CF/88, leis e regulamentos estabelecem certos tipos de "discriminação". Logo, não há de se invocar qualquer inobservância ao princípio da isonomia no agir desta Agência.

Portanto, os argumentos apresentados pela concessionária não merecem ser acatados pela GEGEF, e entendemos que as revisões tarifárias vem sendo realizadas conforme o estabelecido no contrato de concessão.

Dessa forma, **será deduzido o Fator X de 0,25% do reajuste da TBP**, conforme estabelece o Contrato de Concessão em sua cláusula 16.3.3.

Reajuste

A atualização monetária da TBP considerou o Índice de Reajuste Tarifário (IRT), calculado a partir do quociente entre o número índice do IPCA de março/2022 (6.315,93) e o número índice do IPCA de novembro/2008 (2.884,78):

$$IRT = \frac{IPCA_i}{IPCA_o} = \frac{6.315,93}{2.884,78} = 2,18940$$

Sendo o IRT definitivo, calculado para março de 2022, de 2,18940, com a aplicação do Fator X de 0,25%, tem-se o reajuste de 2,18392, representando um reajuste final de 11,30% (onze inteiros e trinta centésimos por cento), com vigência de 18 de maio de 2022 a 17 de maio de 2023.

Atualização da TBP

Considerando os eventos analisados na revisão tarifária em questão, identificam-se os novos valores para a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica no quadro a seguir:

Quadro 14: Composição da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica

Evento	TARIFA VIGENTE	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO
(8ª RO, 9ª RE e Reajuste)	(9ª RO, 10ª RE e Reajuste)	(8ªRO/9ªRE para 9ª RO/10ªRE)	
TBP Final	R\$ 0,03176	R\$ 0,03199	0,72%
Revisão Ordinária ¹	-	R\$ 0,03192	0,52%
Revisão Extraordinária ²	-	R\$ 0,03199	0,20%
IRT	1,96712	2,18940	11,30%
IRT com Fator X	1,96221	2,18392	11,30%
Tarifa reajustada	R\$ 0,06232	R\$ 0,06986	12,10%
Desconto de Reequilíbrio (DR)	4,92590%	21,31100%	332,63%
Tarifa reajustada com DR	R\$ 0,05933	R\$ 0,05536	-6,69%

¹ Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

² Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

Considerando as subcláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se no quadro abaixo as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, e a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior:

Tarifa de Pedágio = TCP x Tarifa Básica de Pedágio x IRT (1 - Fator X)

Sendo o TCP (Trecho de cobertura de cada praça de pedágio) para cada praça: P1 = 61,9, P2 = 83,0, P3 = 77,8, P4 = 75,2, P5 = 77,3, P6 = 65,3 e P7 = 35,6.

Quadro 15: Tarifas por praça após atualização e arredondamento.

Praças	TCP	(8ª RO, 9ª RE e Reajuste)		(9ª RO, 10ª RE e Reajuste)		(8ªRO/9ªRE para 9ª RO/10ªRE)	
		Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)		
		TARIFA VIGENTE		TARIFA PROPOSTA		VARIAÇÃO	
Praça 1	61,90	3,67259	3,70	3,42691	3,40	-6,69%	-8,11%
Praça 2	83,00	4,92447	4,90	4,59504	4,60	-6,69%	-6,12%
Praça 3	77,80	4,61595	4,60	4,30716	4,30	-6,69%	-6,52%
Praça 4	75,20	4,46169	4,50	4,16322	4,20	-6,69%	-6,67%

Praças	TCP	(8ª RO, 9ª RE e Reajuste)		(9ª RO, 10ª RE e Reajuste)		(8ªRO/9ªRE para 9ª RO/10ªRE)	
Praça 5	77,30	4,58628	4,60	4,27948	4,30	-6,69%	-6,52%
Praça 6	65,30	3,87431	3,90	3,61514	3,60	-6,69%	-7,69%
Praça 7	35,60	2,11218	2,10	1,97089	2,00	-6,69%	-4,76%
						Média	-6,63%

Observa-se que houve uma variação média negativa de -6,63% das tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão da 10ª Revisão Extraordinária, para a categoria 1 de veículos, em relação às tarifas aprovadas na 8ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP, por meio da Deliberação ANTT nº 168/2022.

11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA

Atendimento ao Acórdão nº 1.447/2018 do Tribunal de Contas da União - TCU

A partir deste ponto, será apresentada a análise final, no que compete a Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF), da Proposta da 11ª Revisão Extraordinária da Tarifa Básica de Pedágio da Concessionária da ECO 101, referente à implementação do disposto no Acórdão nº 1.447/2018, proferido pelo Plenário do Tribunal de Contas da União.

O Tribunal de Contas da União proferiu o Acórdão nº 1.447/2018, o qual estabelece algumas determinações para serem implementadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no contrato de concessão da exploração da infraestrutura da rodovia BR-101/ES/BA, sob gestão da Concessionária ECO101. As determinações competentes à Gerência de Gestão e Fiscalização Econômico-Financeira Rodoviária (GEGEF) constam nos itens 9.3.8 e 9.3.11 do referido Acórdão e estão transcritas abaixo:

"9.3.8. no prazo de 90 dias, promova o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da rodovia BR - 101/ES/BA, a fim de contemplar, mediante revisão extraordinária, a redução da tarifa de pedágio, de forma concentrada e pelo período de um ano, em decorrência de investimentos não-executados até o 5º ano de concessão, inclusive de forma parcial (entre os quais se encontram obras de duplicação, o contorno de Iconha, obras de retificação de traçado, bem com os investimentos relativos aos Postos de Fiscalização da ANTT e ao sistema de Call Boxes), com vistas a manter a TIR pactuada, passando a adotar essa sistemática nas próximas revisões tarifárias, em respeito à Cláusula 20.4.2.iii do contrato, e em observância ao cronograma físico-financeiro do contrato, atendendo ao disposto no inciso IV do art. 35 da Lei 10.233/2001;

(...)

9.3.11. no prazo de 60 dias, no âmbito do contrato de concessão da rodovia BR-101/ES/BA, faça o levantamento dos investimentos para os quais haja elementos que indiquem a não- execução no prazo previsto, seja por retardamentos no licenciamento ambiental ou qualquer outra dificuldade técnica, ajustando o cronograma financeiro a partir de previsões factíveis para as datas de realização das obras, e levando a termo na revisão extraordinária mencionada no item anterior, em observância ao inciso IV do art. 35 da Lei 10.233/2001;"

No Despacho SUROD SEI (nº SEI 10789742), em 12/04/2022, a Superintendência de Infraestrutura Rodoviária (SUROD) solicitou a adoção de diligências para a implementação das determinações dentro dos prazos estipulados naquele Acórdão, determinando a GEGEF que atendesse aos seguintes tópicos:

"(...)

2) GEFIR e GEGEF desenvolvam metodologia e instruem o processo para "reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da rodovia BR - 101/ES/BA, a fim de contemplar, mediante revisão extraordinária, a redução da tarifa de pedágio, de forma concentrada e pelo período de um ano" (item 9.3.8 do Acórdão);

3) GEFIR e a GEGEF empreendam tratativas com a concessionária para celebração de termo aditivo bilateral ou unilateral que (1) "institua mecanismo de aferição de atraso e inexecução de investimentos por parte da concessionária a fim de que a inadimplência da contratada seja refletida na revisão tarifária imediatamente seguinte à respectiva identificação" (item 9.3.10 do Acórdão), a exemplo do desconto de reequilíbrio (Fator D) e que (2) "ajust[e] o cronograma financeiro a partir de previsões factíveis para as datas de realização das obras" (item 9.3.11 do Acórdão);

(...)"

Por meio do OFÍCIO SEI Nº 34400/2022/GEGEF/SUROD/DIR-ANTT (14259379), encaminhou-se à Concessionária a Nota Técnica nº 7751/2022/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 14471212), que complementa a Nota Técnica nº 7038/2022/GEGEF/SUROD/DIR (nº SEI 14078845), de forma a incorporar na revisão os ajustes necessários para atender às determinações do Acórdão nº 1.447/2018 proferidas pelo Tribunal de Contas da União, o qual determina o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da rodovia BR - 101/ES/BA mediante redução da tarifa de pedágio, de forma concentrada e pelo período de um ano por meio de uma revisão extraordinária.

Através da carta ECO101 GAC 2142 22 (nº SEI 14841096), a ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. solicitou que a aplicação concentrada dos descontos na tarifa de pedágio referentes ao atendimento ao Acórdão nº 1.447/2018 do TCU fosse "adotada concomitantemente à assinatura do Aditivo de Relicitação, sendo o impacto do desconto efetivamente aplicado na apuração dos haveres e deveres deste processo". Juntamente com o encaminhamento dos processos de revisão e reajuste em questão, no DESPACHO GEGEF (nº SEI 16253780), a GEGEF solicitou a análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT) quanto à possibilidade jurídica de que a 11ª Revisão Extraordinária, feita com o intuito de atender às determinações do TCU no bojo do Acórdão nº 1447/2018, fosse computada em sede de Haveres e Deveres.

A análise quanto ao pleito da Concessionária e quanto à manifestação será tratada mais adiante nessa Nota. Por ora, apresenta-se os resultados referentes à redução da tarifa de pedágio, de forma concentrada e pelo período de um ano, com vistas ao atendimento às determinações do TCU no âmbito do Acórdão nº 1.447/2018, mantendo a metodologia e o cálculo expostos na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1796/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (16114396). Para tal, será analisado e proposto aplicação de desconto de reequilíbrio, obtido por meio de regulamentação aplicável e metodologia já utilizada em outros processos de reequilíbrio contratual em curso na ANTT.

Desse modo, será considerado um desconto de reequilíbrio aplicado por meio de Fator D adicional, correspondente às inexecuções de investimentos por parte da concessionária, descritas no "III.A.d – Inexecuções do 8º ano concessão" da Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023, proposta pela extinta Gerência de Gestão Contratual Rodoviária (GECON), atual Gerência de Gestão de Investimentos Rodoviários - GEGIR.

Aplicação do mecanismo de aferição de atraso e inexecução de investimentos

Vejamus que o assunto foi conduzido pela GEGEF, após manifestação da concessionária, através da Nota Técnica nº 1796/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 16114396). Destaca-se que foram apresentados a metodologia e o cálculo do desconto de reequilíbrio concentrado imediatamente depois de apuradas as inadimplências de execução de investimentos das concessionárias moduladas por plano de negócios, atendendo às determinações do Acórdão nº 1.447/2018 do Tribunal de Contas da União (TCU), e em resposta ao Despacho SUROD (nº SEI 10789742), em 12/04/2022.

Na análise apresentada, para a 11ª Revisão Extraordinária, foi calculado um percentual de desconto de reequilíbrio adicional para cada investimento que foi comprovada a existência de elementos que indiquem a não-execução do mesmo no prazo previsto no PER. Os percentuais de desconto de reequilíbrio obtidos estão apresentados no quadro a seguir.

Quadro 16: Desconto de Reequilíbrio Adicional para o 8º ano -Acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) nº 1.447/2018.

Item	Desconto de Reequilíbrio	Ano 8
4.1.1.2.1	27 km de vias laterais até o 10º ano	0,831%
4.1.1.2.2	9 km de vias laterais até o 20º ano	0,000%
4.1.2.1	Execução de contornos - Contorno de Iconha	0,223%
4.1.2.2.1	km 10 ao km 12	0,353%
4.1.2.2.2	km 200 ao km 201	0,177%
4.1.2.2.4	km 221 ao km 222	0,177%
4.1.2.2.5	km 308 ao km 313	0,884%
4.1.2.2.6	km 329 ao km 331,2	0,001%
4.1.2.2.7	km 366 ao km 367	0,177%
4.1.2.2.8	km 380 ao km 386	1,060%
4.1.2.2.9	km 445 ao km 450	0,884%
4.1.2.2.10	km 452 ao km 456	0,707%

Item	Desconto de Reequilíbrio	Ano 8
4.1.2.3.1	24 Acessos até o 5º ano	0,337%
4.1.2.3.3	21 Rotatórias até o 5º ano	2,019%
4.1.2.3.5	16 Interconexões Diamante até o 5º ano	3,881%
4.1.2.3.7	14 Interconexões Trombeta até o 5º ano	0,000%
4.1.2.3.9	7 Entroncamentos até o 5º ano	0,141%
4.1.2.4.1	Subtrecho Ha: do km 939,4 ao km 956,9	0,118%
4.1.2.4.2	Subtrecho Hb: do km 0,0 ao km 49,2	0,331%
4.1.2.4.3	Subtrecho A: do km 49,2 ao km 137,1	0,592%
4.1.2.4.4	Subtrecho B: do km 137,1 ao km 190,0	0,000%
4.1.2.4.5.1	Subtrecho C: do km 190,5 ao km 228,9 (exceto SEG-3 e SEG-4)	4,782%
4.1.2.4.6	Subtrecho D: do km 228,9 ao km 255,8	2,964%
4.1.2.4.8	Subtrecho F: do km 305,8 ao km 357,0	2,395%
4.1.2.4.9.1	Subtrecho G: do km 357,0 ao km 425,7 (exceto SEG-5 e SEG-6)	10,565%
4.1.2.4.9.2	Subtrecho G: SEG-5 do km 362,1 ao km 367,5	0,596%
4.1.2.4.9.3	Subtrecho G: SEG-6 do km 403,6 ao km 409,3	0,880%
4.1.2.4.10	Subtrecho I: do km 425,7 ao km 458,4	0,000%
8.2.5	Implantação e reforma dos postos e delegacias da PRF	0,017%
8.3.1	Implantação das Edificações do CCO	0,099%
8.4.1	Implantação das Edificações dos Postos de Fiscalização da ANTT	0,019%
8.7.7.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,010%
8.7.7.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,000%
8.7.7.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,001%
8.10.1.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,119%
8.10.2.1	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,183%
8.10.2.2	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,025%
8.10.2.3	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,017%
8.11.1.1	Implantação de Postos de Pesagem Fixa	0,032%
8.11.1.2	Implantação e Instalação dos Equipamentos e Sistemas	0,032%
8.11.1.3	Reposição e Atualização dos Equipamentos e Sistemas	0,000%
8.11.1.4	Operação e Conservação dos Equipamentos e Sistemas	0,003%
Desconto de Reequilíbrio Total para o 8º Ano		31,434%

Vale destacar que as alterações do PER consideradas na análise final da GEGEF e apresentadas no presente relatório, no âmbito da 9ª Revisão Ordinária e 10ª Revisão Extraordinária, seguem mantidas. Assim, em complementação aos eventos já considerados na 9ªRO e 10ªRE, a GEGEF/SUOD procederá à 11ª Revisão Extraordinária, com aplicação do Desconto de Reequilíbrio adicional, calculado para atendimento ao Acórdão 1447/2018, de forma a contemplar as inexecuções de forma concentrada e pelo período de um ano.

Desconto de Reequilíbrio adicional calculado para atendimento ao Acórdão 1447/2018

Conforme apresentado no item anterior deste relatório, a GEGEF apresentou, após a manifestação da concessionária, por meio da Nota Técnica nº 1796/2023/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (nº SEI 16114396), a metodologia e o cálculo do desconto de reequilíbrio concentrado imediatamente depois de apuradas as inadimplências de execução de investimentos das concessionárias moduladas por plano de negócios, atendendo às determinações do Acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU), e em resposta ao Despacho SUOD (nº SEI 10789742), em 12/04/2022.

Dessa forma, o percentual de Desconto de Reequilíbrio adicional calculado é de 31,434%, referente às determinações do Acórdão do Tribunal de Contas da União (TCU) nº 1.447/2018.

Desconto de Reequilíbrio Consolidado

Portanto, para a presente revisão tarifária, será aplicado o somatório do percentual apresentado na Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUOD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, complementada pela Nota Técnica nº 666/2023/GECON/SUOD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023, acrescido do percentual apresentado na Nota Técnica nº 1796/2023/GEGEF/SUOD/DIR/ANTT (nº SEI 16114396). Conforme apresentado no quadro a seguir, o Desconto de Reequilíbrio total a ser aplicado nesta revisão tarifária será de 52,745%.

Quadro 17: Desconto de Reequilíbrio Aplicado no 8º ano.

Desconto de reequilíbrio contratual	PERÍODO	VALOR DESCONTO DE REEQUILÍBRIO	Percentuais
7º ano concessão	1ª Parte - itens 8 e 9 - aplicado na 7ª RO e 8ª RE	0,000%	
	2ª Parte - itens 1, 2, 3, 4 e 6 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE	0,000%	
	- itens 5 e 7	10,440%	
8º ano concessão	1ª Parte - itens 8 e 9 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE	0,000%	
	2ª Parte - item 6 - aplicado na 8ª RO e 9ª RE	0,000%	
	- itens 1, 2, 3, 4, 5 e 7	7,060%	
9º ano concessão	1ª Parte - itens 8 e 9	0,081%	
	2ª Parte - itens 1, 2, 3 e 4	3,730%	
	- itens 5, 6 e 7 - a ser apurado	0,000%	
Desconto de reequilíbrio Adicional	Desconto de Reequilíbrio adicional, calculado para atendimento ao Acórdão TCU nº 1.447/2018		31,434%
Desconto de Reequilíbrio Total para o 8º Ano			52,745%

ATUALIZAÇÃO DA TBP

Considerando os eventos analisados nesta revisão tarifária em questão, identificam-se os novos valores para a Tarifa Básica de Pedágio quilométrica no quadro a seguir:

Quadro 18: Composição da Tarifa Básica de Pedágio quilométrica.

Evento	TARIFA VIGENTE	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO
(8ª RO, 9ª RE e Reajuste)	(9ª RO, 10ª RE e Reajuste)	(8ªRO/9ªRE para 9ª RO/10ªRE)	(11ª RE e Reajuste)	(10ªRE para 11ª RE)	

Evento	TARIFA VIGENTE	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO
TBP Final	R\$ 0,03176	R\$ 0,03199	0,72%	R\$ 0,03199	0,00%
Revisão Ordinária	-	R\$ 0,03192	0,52%	R\$ 0,03199	0,00%
Revisão Extraordinária	-	R\$ 0,03199	0,20%	R\$ 0,03199	0,00%
IRT	1,96712	2,18940	11,30%	2,18940	0,00%
IRT com Fator X	1,96221	2,18392	11,30%	2,18392	0,00%
Tarifa reajustada	R\$ 0,06232	R\$ 0,06986	12,10%	R\$ 0,06986	0,00%
Desconto de Reequilíbrio (DR)	4,92590%	21,31100%	332,63%	52,74506%	147,50%
Tarifa reajustada com DR	R\$ 0,05933	R\$ 0,05536	-6,69%	R\$ 0,03398	-38,62%

¹ Variação entre a TBP vigente e a tarifa da Revisão Ordinária

² Variação entre a tarifa da Revisão Ordinária e a tarifa da Revisão Extraordinária

Considerando as subcláusulas 16.3.4 e 16.3.6 do contrato de concessão, tem-se no quadro abaixo as Tarifas de Pedágio para a categoria 1 em cada praça, antes e após a aplicação do critério de arredondamento, e a variação em relação a tarifa praticada no ano anterior:

$$\text{Tarifa de Pedágio} = \text{TCP} \times \text{Tarifa Básica de Pedágio} \times \text{IRT} (1 - \text{Fator X})$$

Sendo o TCP (Trecho de cobertura de cada praça de pedágio) para cada praça: P1 = 61,9, P2 = 83,0, P3 = 77,8, P4 = 75,2, P5 = 77,3, P6 = 65,3 e P7 = 35,6.

Quadro 19: Tarifas por praça após atualização e arredondamento.

Praças	TCP	(8ª RO, 9ª RE e Reajuste)		(9ª RO, 10ª RE e Reajuste)		(8ª RO/9ª RE para 9ª RO/10ª RE)		(11ª RE e Reajuste)		(10ª RE para 11ª RE)		(8ª RO para 11ª RE)	
		TARIFA VIGENTE	TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO		TARIFA PROPOSTA	VARIAÇÃO		VARIAÇÃO				
Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)	Tarifa (R\$)	Arred (R\$)
Praça 1	61,90	3,67259	3,70	3,42691	3,40	-6,69%	-8,11%	2,10339	2,10	-38,62%	-38,24%	-42,73%	-43,24%
Praça 2	83,00	4,92447	4,90	4,59504	4,60	-6,69%	-6,12%	2,82038	2,80	-38,62%	-39,13%	-42,73%	-42,86%
Praça 3	77,80	4,61595	4,60	4,30716	4,30	-6,69%	-6,52%	2,64368	2,60	-38,62%	-39,53%	-42,73%	-43,48%
Praça 4	75,20	4,46169	4,50	4,16322	4,20	-6,69%	-6,67%	2,55533	2,60	-38,62%	-38,10%	-42,73%	-42,22%
Praça 5	77,30	4,58628	4,60	4,27948	4,30	-6,69%	-6,52%	2,62669	2,60	-38,62%	-39,53%	-42,73%	-43,48%
Praça 6	65,30	3,87431	3,90	3,61514	3,60	-6,69%	-7,69%	2,21892	2,20	-38,62%	-38,89%	-42,73%	-43,59%
Praça 7	35,60	2,11218	2,10	1,97089	2,00	-6,69%	-4,76%	1,20970	1,20	-38,62%	-40,00%	-42,73%	-42,86%
						Média	-6,63%			Média	-39,06%	Média	-43,10%

Destaca-se que, com a implementação da 9ª Revisão Ordinária, e 10ª e 11ª Revisões Extraordinárias, haveria uma variação média negativa final de -43,10% das tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio da Concessão da ECO101, para a categoria 1 de veículos, em relação às tarifas aprovadas na 8ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e o Reajuste da TBP, por meio da Deliberação ANTT nº 168/2022. Caso o pleito da Concessionária para apuração em haveres e deveres da 11ª Revisão Extraordinária seja acatado pela Diretoria da ANTT, haverá uma variação média negativa final de -6,63% das tarifas de pedágio reajustadas e arredondadas nas praças de pedágio.

3.3. A SUROD consultou a PF-ANTT sobre o processo da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP do Contrato de Concessão, relativo ao Edital nº 001/2011, firmado pela ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., foi encaminhado para análise da Procuradoria Federal junto à ANTT (PF-ANTT), solicitando, em particular, análise da procuradoria quanto à possibilidade jurídica de que a 11ª Revisão Extraordinária, feita com o intuito de atender às determinações do TCU no bojo do Acórdão nº 1447/2018 (de concentrar o impacto das inexecuções pelo período de um ano), seja computada em sede de Haveres e Deveres, tendo em vista o pleito da Concessionária nesse sentido. Conforme relatório supracitado, confira-se:

Dessa forma, por meio da Cota n. 05265/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, (nº SEI 17499377), a Subprocuradoria-Geral de Matéria Regulatória da PF-ANTT – SubReg/PF-ANTT encaminhou o processo para a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais - SubExtra/PF-ANTT e para a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Judiciais - SubJud/PF-ANTT, para verificação da existência de eventuais decisões judiciais, arbitrais ou de órgãos de controle que impeçam, limitem ou de qualquer forma afetem a revisão e o reajuste em exame.

A análise sob os aspectos jurídicos foi realizada pela SubReg/PF-ANTT que emitiu o PARECER n. 00161/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499469), cujas manifestações de concordância constam do DESPACHO DE APROVAÇÃO n. 00187/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499508). O referido Parecer concluiu pela possibilidade de aprovação da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária:

82. Diante do exposto, constatado o atendimento à legislação de regência e aos procedimentos estabelecidos pela ANTT, concluímos pela possibilidade de aprovação, nos moldes propostos, pela Diretoria Colegiada da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A

Quanto à possibilidade pleiteada pela Concessionária de que a 11ª Revisão Extraordinária seja computada em sede de Haveres e Deveres, a PF-ANTT assim se manifestou:

"76. Pois bem. Embora a manifestação da Concessionária seja de 28/12/2022, solicitando que a aplicação concentrada dos descontos na tarifa de pedágio seja adotada concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo da Relicitação, com o impacto do desconto aplicado na apuração dos haveres e deveres, em nenhum momento houve manifestação técnica sobre tal pleito, não cabendo à PF/ANTT a análise jurídica sem um estudo da área técnica.

77. Ressalta-se ainda que, a despeito de a ECO 101 ter sido qualificada para a Relicitação, o fato é que, não se tem termo aditivo pactuado que justifique alteração dos cálculos da 11ª Revisão Extraordinária neste momento.

78. No tocante à possibilidade de postergação do cumprimento das determinações do Acórdão n. 1.447/2018-TCU Plenário, a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais se manifestará oportunamente.

79. Considerando o assinalado acima, deixo de analisar o pleito da Concessionária trazido no Despacho GEGEF (SEI 16253780)."

A Nota. n. 00594/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (17499439), da SubJud/PF-ANTT, informou:

3. Em atenção ao referido pleito, informo que a partir de busca realizada no banco de dados desta SUBJUD, não se localizou nenhuma decisão judicial que obste, diretamente, a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A.

Na sequência, por meio da Nota n. 00591/2023/PF-ANTT/PGF/AGU, (nº SEI 17591251), a SubExtra/PF-ANTT informou que até o presente momento a Concessionária ECO101 não apresentou nenhum requerimento de instauração de arbitragem que represente óbice ao prosseguimento da 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária do Reajuste da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A. No entanto, foi ressaltado que existem processos em trâmite no TCU no bojo dos quais foram prolatadas decisões que merecem a atenção da ANTT quando da realização de reequilíbrios econômico-financeiros no âmbito da referida concessão, sendo necessário que a área técnica avalie se já foi dado cumprimento ao item 9.3.8 do Acórdão nº 1.447/2018- TCU-Plenário e ao item 9.2.2 do Acórdão nº 290/2018- TCU-Plenário, abaixo transcritos, ou caso contrário, promova-o na presente revisão tarifária.

"Acórdão 1.447/2018-TCUPlenário:

(...)

9.3.8. no prazo de 90 dias, promova o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão da rodovia BR - 101/ES/BA, a fim de contemplar, mediante revisão extraordinária, a redução da tarifa de pedágio, de forma concentrada e pelo período de um ano, em decorrência de investimentos não-executados até o 5º ano de concessão, inclusive de forma parcial (entre os quais se encontram obras de duplicação, o contorno de Iconha, obras de retificação de traçado, bem com os investimentos relativos aos Postos de Fiscalização da ANTT e ao sistema de Call Boxes) , com vistas a manter a TIR pactuada, passando a adotar essa sistemática nas próximas revisões tarifárias, em respeito à Cláusula 20.4.2.iii do contrato, e em observância ao cronograma físico-financeiro do contrato, atendendo ao disposto no inciso IV do art. 35 da Lei 10.233/2001;

(...)"

"Acórdão 290/2018-TCUPlenário, com as alterações de redação promovida pelos Acórdãos 1461/2018-TCUPlenário e 2175/2019-TCUPlenário:

(...)

9.2.2. retifique em definitivo, no prazo de 120 dias, a revisão tarifária autorizada pela Resolução 5.339/2017, contemplando, no caso, os valores dos serviços de manutenção apresentados pela ECO101 em seu plano de negócios, como base de referência para compensar os efeitos do art. 16 da Lei 13.103/2015, em atendimento ao art. 9º, §§ 2º e 4º, e art. 10 da Lei 8.987/1995; (redação dada por meio do Acórdão 1461/2018 – TCU – Plenário)

(...)"

O item 9.2.2 do Acórdão nº 290/2018- TCU-Plenário foi atendido com a publicação da Resolução nº 5.345, de 24 de maio de 2017 (que aprovou a 4ª Revisão Extraordinária da TBP da ECO101), e da Deliberação nº 168, de 28 de abril de 2022 (que aprovou a 8ª Revisão Ordinária, a 9ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ECO101).

O cálculo realizado para atendimento ao item 9.3.8 do Acórdão nº 1.447/2018- TCU-Plenário foi tratado no item "4.5 11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA"do presente Relatório. Por sua vez, a forma de implementação será tratada no item "5.2 DA POSSIBILIDADE DE CONSIDERAÇÃO DOS EFEITOS ECONÔMICO-FINANCEIROS DA 11ª REVISÃO EXTRAORDINÁRIA EM SEDE DE HAVERES E DEVERES", a seguir.

Por fim, cabe considerar o Parecer n. 00225/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (18457509), aprovado pelo DESPACHO n. 12301/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (18457519), exarado no âmbito do processo 50500.155651/2023-78, que trata da celebração de termo aditivo acerca da relicitação do trecho concedido, tendo em vista que as tarifas a serem aprovadas no presente processo afetam o conteúdo do termo aditivo:

Das tarifas. Mecanismo de Contas

26. Embora à primeira vista tivéssemos imaginado que o estabelecimento de mecanismo de contas (conta centralizadora, conta de ajuste e de livre movimentação pela concessionária), nesse aditivo, serviria a apartar, em contas separadas, todo o valor de tarifa praticada da tarifa calculada, vemos que a intenção é, na verdade, destacar um percentual pequeno, de 6,69%, que corresponde à diferença entre a tarifa aprovada na 8ª RO/9ª RE e a tarifa em vias de ser aprovada pela 9ª RO/10ª RE.

27. Compreendemos a preocupação da SUROD em garantir estabilidade tarifária, num cenário em que, sabemos todos, discute-se ao mesmo tempo relicitação e uma possível volta atrás na lógica da relicitação e consequente retomada do contrato original sob novas condições, conforme tratativas encabeçadas pelo Ministério dos Transportes nos termos do Grupo de Trabalho instituído pela Portaria MT nº 372, de 28 de abril de 2023.

28. Contudo, é preciso ter em conta que 9ª RO/10ª RE - objeto de outros autos - será, ao que tudo indica, aprovada antes mesmo da entrada em vigor do aditivo (o que vai acontecer em 180 dias depois de sua assinatura).

29. A dificuldade que se apresenta é constatar que o aditivo, sequer vigente, pretende postergar a aplicação de revisão tarifária mesmo depois de efetivamente aprovada pela Diretoria Colegiada da casa. A eventual possibilidade ou legalidade de, pelas razões que a situação fática impõe, deixar de fazer incidir de imediato reajuste/revisão tarifária aprovada, postergar seus efeitos ou sujeitá-la a determinadas condições deve ser objeto de discussão naqueles autos (50500.120571/2021-30).

30. Em outras palavras, em sendo essa a pretensão, de postergação dos efeitos da 9ª RO/10ª RE, isso deve ser tratado nos autos em que as revisões tramitam, e não nesse procedimento, mesmo sabendo que o que for tratado lá implicará reflexos aqui.

31. Fato é que, ao menos de regra, a tarifa - praticada - da relicitação é aquela vigente no momento da assinatura do termo aditivo, salvo excepcionalmente se mostrar necessária uma tarifa diferente, nos termos das normas da Agência sobre encerramento contratual.

(...)

Do acórdão nº 1447/2018-TCU/Plenário

61. Por fim, a exemplo do apontamento feito na NOTA n. 00591/2023/PF-ANTT/PGF/AGU da Coordenação de Assuntos Extrajudiciais desta Procuradoria Federal, proferida nos autos de nº 50500.120571/2021-30 que trataram da 9ª RO, 10ª e 11ª Revisões Extraordinárias, parece não ter sido dado ainda cumprimento ao item 9.3.8 do Acórdão nº 1.447/2018-TCU-Plenário.

62. Como mencionado na NOTA TÉCNICA SEI Nº 3447/2023/GEGEF/SUROD/DIR/ANTT (SEI 17179327), ainda estaria pendente a análise do pleito da concessionária de que o cumprimento da determinação daquele Acórdão nº 1447/2018- TCU/Plenário se dê tão somente em sede de haveres e deveres, o que merece, por certo, ser objeto de decisão pela Agência.

3.4. Nesta linha, a SUROD sustenta a implementação imediata das tarifas a serem aprovadas na 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária e Reajuste anual da Tarifa Básica de Pedágio - TBP. Sendo assim, a alternativa mais viável e juridicamente segura a ser proposta no termo aditivo é a estipulação das tarifas a serem praticadas na relicitação como as tarifas vigentes, que, a princípio, seriam aquelas decorrentes da aprovação da 9ªRO/10ªRE, podendo, posteriormente serem atualizadas.

3.5. Com respeito ao cumprimento das determinações do Acórdão n. 1.447/2018-TCUPlenário, a SUROD calculou os efeitos mediante 11ª Revisão Extraordinária, e consultou a PF-ANTT acerca da sua aplicação na apuração de haveres e deveres, conforme pleito da concessionária, nos seguintes termos, em síntese:

Por meio da carta ECO101 GAC 2142 22 (nº SEI 14841096), na qual a Concessionária solicita que o impacto da 11ª Revisão Extraordinária seja aplicado na apuração de haveres e deveres:

"Não obstante discorde do entendimento esposado por esta d. Agência ao TCU, e com vistas a assegurar a viabilidade do negócio e mitigar os prejuízos que decorrerão dessa medida, a Concessionária entende que, caso a Agência prossiga com a aplicação concentrada dos descontos na tarifa de pedágio, tal medida deve ser adotada concomitantemente à assinatura do Aditivo de Relicitação, sendo o impacto do desconto efetivamente aplicado na apuração dos haveres e deveres deste processo, conforme previsto na Lei nº 13.448/2017 e no Decreto 9.957/2019".

Por meio do Despacho GEGEF (n. SEI 16253780), de 07/06/2023, solicitou-se análise da procuradoria quanto à possibilidade jurídica de que a 11ª Revisão Extraordinária, feita com o intuito de atender às determinações do TCU no bojo do Acórdão nº 1447/2018 (de concentrar o impacto das inexecuções pelo período de um ano), seja computada em sede de Haveres e Deveres, tendo em vista o pleito da Concessionária nesse sentido.

Em resposta, a SubReg/PF-ANTT, por meio do PARECER n. 00161/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499469), apresentou posicionamento de que não caberia à PF/ANTT a análise jurídica sem um estudo da área técnica quanto ao pleito da Concessionária:

76. Pois bem. Embora a manifestação da Concessionária seja de 28/12/2022, solicitando que a aplicação concentrada dos descontos na tarifa de pedágio seja adotada concomitantemente à assinatura do Termo Aditivo da Relicitação, com o impacto do desconto aplicado na apuração dos haveres e deveres, em nenhum momento houve manifestação técnica sobre tal pleito, não cabendo à PF/ANTT a análise jurídica sem um estudo da área técnica.

Em seguida, ressaltou que, por mais que a ECO101 tenha sido qualificada para a relicitação, não há justificativa para alterar os cálculos da 11ª Revisão Extraordinária, visto que não há Termo Aditivo de Relicitação pactuado neste momento.

77. Ressalta-se ainda que, a despeito de a ECO 101 ter sido qualificada para a Relicitação, o fato é que, não se tem termo aditivo pactuado que justifique alteração dos cálculos da 11ª Revisão Extraordinária neste momento.

Por fim, afirmou que a possibilidade do que chamou de "postergação do cumprimento das determinações do Acórdão n. 1.447/2018-TCUPlenário" seria analisada pela Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais:

78. No tocante à possibilidade de postergação do cumprimento das determinações do Acórdão n. 1.447/2018-TCUPlenário, a Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais se manifestará oportunamente

Todavia, a NOTA n. 00591/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17591251), da Subprocuradoria-Geral de Assuntos Extrajudiciais, não analisou a compatibilidade do pleito da Concessionária com o cumprimento do Acórdão 1.447/2018, se limitando a relatar a necessidade de cumprimento da determinação 9.3.8 do referido Acórdão, desconsiderando que o cumprimento desse Acórdão por meio da 11ª Revisão Extraordinária era precisamente um dos objetos do processo submetido à análise jurídica e que a viabilidade jurídica de cumprimento da determinação nos termos propostos pela Concessionária foi objeto de consulta jurídica específica:

10. A ANTT apresentou manifestação em 22/11/2022 (peça 335) demonstrando o cumprimento das determinações supraindicadas do Acórdão 1.447/2018 TCU Plenário. No que concerne ao item 9.3.8, todavia, não há nos autos uma informação precisa a respeito do seu cumprimento.

(...)

13. Assim sendo, conclui-se que é necessário que a área técnica avalie se já foi dado o cumprimento ao item 9.3.8 do Acórdão nº 1.447/2018-TCU-Plenário, ou caso contrário, promova-o na presente revisão extraordinária.

3.6. Apesar da SUROD argumentar que não há que se dizer em estudo técnica a ser feito sobre o pleito da concessionária, a superintendência produziu subsídios acerca do seu deferimento, baseado no entendimento da sua viabilidade, do ponto de vista da gestão contratual com objetivo da preservação do seu equilíbrio econômico-financeiro, em síntese:

O **DECRETO Nº 11.539, DE 31 DE MAIO DE 2023**, qualificou, no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República - PPI, o empreendimento público federal da Rodovia BR-101/ES/BA, no trecho entre o entroncamento com a Rodovia BA-698, no acesso a Mucuri, e a divisa dos Estados do Espírito Santo e do Rio de Janeiro, para fins de relicitação. O PARECER n. 00161/2023/PF-ANTT/PGF/AGU (SEI nº 17499469), todavia, apresentou entendimento de que a qualificação da concessão para relicitação não justificaria, por si só, a alteração dos cálculos da 11ª Revisão Extraordinária naquele momento, visto não haver Termo Aditivo. Nesse contexto, importa informar que o Termo Aditivo está sendo instruído para deliberação da Diretoria no âmbito do 50500.155651/2023-78 concomitantemente ao presente processo e deve ser assinado até 30/08/2023.

Além disso, cumpre destacar que, no âmbito do processo 50500.155651/2023-78, esta área técnica propôs, e a Concessionária aceitou, que o valor da Garantia de Execução a ser exigido no Termo Aditivo de relicitação fosse aumentado proporcionalmente ao montante estimado a ser apurado em haveres e deveres em decorrência do cumprimento do Acórdão 1.447/2018, caso o pleito da Concessionária seja aceito. Trata-se de medida aderente à recomendação 9.3.4 do Acórdão nº 752/2023 TCU-Plenário (SEI nº 16611503), de 19/04/2023, a ser seguida em futuros Termos Aditivos de relicitação:

9.3.4. incorpore, quando da elaboração de futuros termos aditivos aos contratos de concessão para fins de relicitação, cláusulas específicas voltadas a mitigação de riscos relacionados à incapacidade econômico-financeira de as concessionárias arcarem com eventuais valores devidos ao Poder Público após à extinção dos contratos de parceria, de forma a evitar que no resultado final do processo relicatório se observe uma situação de desequilíbrio econômico-financeiro em desfavor do Poder Concedente, o que configuraria inobservância ao art. 10 da Lei 8.987/1995; (Seção II.3.6 do Voto)".

Conforme Despacho CGEFI (SEI nº 18214227), de 10/8/2023, há a previsão de um saldo favorável ao poder concedente de R\$ 38.754.512,13 (trinta e oito milhões, setecentos e cinquenta e quatro mil, quinhentos e doze reais e treze centavos), a preços iniciais, caso seja considerado em sede de Haveres e Deveres a aplicação do Fator D relativo ao Acórdão TCU nº 1447/2018-Plenário.

Cabe também considerar que o Fator D adicional - calculado conforme metodologia exposta na NOTA TÉCNICA SEI Nº 1796/2023/CGEFI/GEFEG/SUROD/DIR/ANTT (16114396) -, a ser implementado imediatamente depois de apuradas as inadimplências de execução de investimentos da concessionária Eco-101, possui efeito econômico-financeiro concentrado em um ano (atendendo às determinações do Acórdão nº 1.447/ 2018- TCU). Tendo em vista que a 9ª Revisão Ordinária e a 10ª e 11ª Revisões Extraordinárias da TBP apuram inexecuções do 8º ano-concessão (de 10/05/2020 a 09/05/2021), o efeito econômico-financeiro se limitaria ao período entre 18/05/2022 e 17/05/2023, já encerrado.

Por sua vez, o impacto da não execução dessas obras já será de alguma forma incorporado ao período da relicitação, considerando que o escopo dos itens do PER inexecutados considerados no "fator D adicional", criado visando cumprimento do Acórdão 1447, é similar ao escopo das obrigações suspensas refletidas na tarifa calculada do Termo Aditivo de Relicitação.

Cabe ainda mencionar que a Portaria MT nº 372, de 28 de abril de 2023, do Ministério dos Transportes, instituiu Grupo de Trabalho para apresentação de proposta de solução consensual para o contrato de concessão da Rodovia BR 101/ES/BA, com duração de 30 dias. Conforme a Portaria, o Grupo de Trabalho produzirá relatório com o resultado da análise do cenário possível e viável para solução consensual do contrato de concessão que será protocolada para análise da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do Tribunal de Contas da União. Uma vez que entre as medidas possíveis de repactuação inclui-se o patamar tarifário, é possível que a redução drástica da tarifa promovida pelo cumprimento imediato do Acórdão 1447 seja seguida de um aumento tarifário subsequente, gerando instabilidade tarifária.

Por fim, considerando que a relicitação consiste em instituto de caráter negocial, cumpre também considerar o ponto de vista da Concessionária sobre o tema, constante da Carta ECO101 GAC 2142 22 (15983265). Em particular, destaca-se a visão da Concessionária de que "caso seja aplicado o desconto concentrado conforme indicado na Nota Técnica, a própria relicitação poderá ser inviabilizada, dada a incompatibilidade da tarifa realizada frente aos investimentos propostos para manutenção no Aditivo".

3.7. Conforme exposto, a análise das Nota Técnica nº 3752/2022/GECON/SUROD/DIR (nº SEI 11941782), de 15/08/2022, nº 666/2023/GECON/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15307736), de 24/02/2023 e nº 7038/2022/GEFEG/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 14078845), de 12/12/2022, nº 1542/2023/CGEFI/GEFEG/SUROD/DIR/ANTT (nº SEI 15983646), de 07/06/2023, versa sobre a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão.

3.8. A 9ª Revisão Ordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio vigente de R\$ 0,03176 para R\$ 0,03192, representando um acréscimo de 0,52% (cinquenta e dois centésimos por cento).

3.9. A 10ª Revisão Extraordinária altera a Tarifa Básica de Pedágio, resultante da 9ª Revisão Ordinária, de R\$ 0,03192 para R\$ 0,03199, representando um acréscimo de 0,20% (vinte centésimos por cento).

3.10. Com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Ampliado (IPCA), de caráter definitivo, a tarifa foi reajustada em 11,30% (onze inteiros e trinta centésimos por cento).

3.11. A aplicação do Fator X foi de 0,25% (vinte e cinco centésimos por cento).

3.12. A Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada foi alterada de R\$ 0,06232 para R\$ 0,06986, representando um acréscimo percentual de 12,10% (doze inteiros e dez centésimos por cento).

3.13. O Desconto de Reequilíbrio contratual foi de 21,31%, alterando a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada de R\$ 0,05933 para R\$ 0,05536, representando um decréscimo percentual de -6,69% (seis inteiros e sessenta e nove centésimos por cento).

3.14. A 11ª Revisão Extraordinária resultou na aplicação do Desconto de Reequilíbrio adicional de 31,434%, considerando o proferido no Acórdão nº 1.447/2018 do TCU, que alteraria a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada de R\$ 0,05536 para R\$ 0,03398, representando um decréscimo percentual de -38,62% (trinta e oito inteiros e sessenta e dois centésimos por cento) em relação à tarifa, antes do arredondamento, resultante da 9ªRO e 10ªRE.

3.15. Diante do exposto, e considerando as manifestações técnicas e jurídicas citadas, cujos argumentos ora são adotados e passam a integrar este ato, nos termos do artigo 50, inciso I, § 1º, da Lei nº 9.784, de 1999, entendo presentes os requisitos para que se promova a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, do trecho originalmente concedido da Rodovia BR 101/ES/BA - Entroncamento BA-698 (acesso a Mucuri) - Divisa ES/RJ.

4. DA PROPOSIÇÃO FINAL

4.1. Com estas considerações, nos termos da MINUTA DE DELIBERAÇÃO DGS 18539581, VOTO por:

- Aprovar a 9ª Revisão Ordinária, 10ª Revisão Extraordinária, 11ª Revisão Extraordinária e Reajuste da TBP da ECO101 Concessionária de Rodovias S.A., visando à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, que altera os valores das tarifas de pedágio nas praças: P1, em Pedro

Canário/ES; P2, em São Mateus/ES; P3, em Aracruz/ES; P4, em Serra/ES; P5, em Guarapari/ES; P6, em Itapemirim/ ES; e P7, em Mimoso do Sul/ES.

- Aprovar que a aplicação do Desconto de Reequilíbrio adicional de 31,434%, que altera, no âmbito da 11ª Revisão Extraordinária, a Tarifa Básica de Pedágio Quilométrica Reajustada de R\$ 0,05536 para R\$ 0,03398, em atendimento ao proferido no Acórdão nº 1.447/2018 do TCU, seja considerada em sede de haveres e deveres.

Brasília, 29 de agosto de 2023.

(assinado eletronicamente)

GUILHERME THEO SAMPAIO

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME THEO RODRIGUES DA ROCHA SAMPAIO**, Diretor, em 29/08/2023, às 15:55, 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 **18539513** e o código CRC **6BA9398B**.